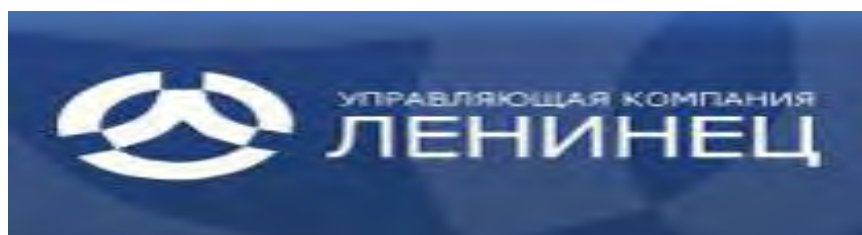


В.Н. ПОЛОВИНКИН, А.Б. ФОМИЧЕВ

РУССКИЙ СЕВЕР



**Санкт-Петербург
2012**

УДК 947.553.04.(985).504.062.2.341.241.8.332.012.2
ББК 63.3
Ф67

Рецензент:

Доктор технических наук, профессор В.В. Веселков

Технический редактор Половинкина Е.Н.

Половинкин В.Н., Фомичев А.Б.

РУССКИЙ СЕВЕР. Из – СПб, Изд-во 2012.- 309 с.

ISBN 978-5-06-0842-5*

В монографии рассматриваются древняя история Севера, наиболее значимые исторические факты, связанные с приоритетным открытием и освоением русского Севера и в частности Северного морского пути выдающимися русскими исследователями и мореплавателями, первооткрывателями новых неизведанных земель и морей. Достаточно подробно высвечивается роль великого помора М.В. Ломоносова в освоении русского Севера. Показана определяющая роль русских мореплавателей в освоении Арктики. Анализируются экономические, политические и военные аспекты международного значения Севера в наступившем тысячелетии, в новых геополитических и геоэкономических условиях развития России. Русский Север представляется уникальной сокровищницей полезных ископаемых, в освоении которых заинтересованы многие страны мира. Освещены проблемы малочисленных народов Севера. Отражены основные противоречия арктических стран, имеющие как исторический, так и экономический и политический характер. Обосновывается возрастающее значение Севера для всего мирового сообщества в XXI веке. Представлена современная политика стран НАТО в Северном регионе, которая уже сегодня обуславливает появление элементов военного противостояния. Показана роль подводных лодок в освоении Северного Ледовитого океана. Особое место уделено значению Северного морского пути, историческим аспектам его открытия и освоения великими сынами русского народа.

Книга адресована всем, кто любит свою Родину, интересуется её славной историей и беззаветно предан великой России, кто трудится и готов трудиться на благо укрепления её морского могущества и обеспечение национальной безопасности.

Книга предназначена для широкого круга читателей.

*Авторы выражают особую благодарность и признательность
руководству и коллективу ОАО «Управляющая Компания «Ленинец»,
чья патриотическая позиция способствовала изданию настоящей монографии.*

Книга издана при содействии АО «ЗАСЛОН»



ISBN 978-5-06-0842-5*

Половинкин В.Н., Фомичев А.Б., 2012

СОДЕРЖАНИЕ

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ	4
1. КРАТКАЯ ИСТОРИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА	33
2. ЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНЫХ И АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ	127
3. ХАРАКТЕРИСТИКА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВОЕННЫХ ОБЪЕКТОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В АРКТИКЕ	169
4. АНАЛИЗ РЕСУРСНОГО И ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛОВ РУССКОГО СЕВЕРА	179
5. ВОЕННАЯ ПОЛИТИКА НАТО НА СЕВЕРЕ. НЕИЗВЕСТНАЯ ПОДЛЕДНАЯ ОДИССЕЯ	208
6. ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ И СОВРЕМЕННАЯ РОЛЬ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В XXI ВЕКЕ	242
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	309

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Северную полярную область земного шара, включающую окраины материков Евразии и Северной Америки и почти весь Северный Ледовитый океан со всеми его островами и прилегающими к нему частями Атлантического и Тихого океанов, площадь которых составляет 25 млн. км.², издавна называют Арктикой.

Существует ряд определений понятия «Арктика». Например, Словарь иностранных слов определяет Арктику (от греческого *arktikos* – северный) как северную полярную область земного шара, ограниченную северным полярным кругом ($66^{\circ}33'$ с. ш.), включающую окраины материков Евразии и Северной Америки и почти весь Северный Ледовитый океан (кроме востока и юга Норвежского моря) со всеми его островами (кроме прибрежных островов Норвегии), а также прилегающие части Атлантического и Тихого океанов.

Толковый словарь под редакцией С.И. Ожегова и Н.Ю. Шведовой трактует понятие «Арктика», как северную полярную область земного шара: окраины материков Евразии и Северной Америки с прилегающими островами, Северным Ледовитым океаном и участками других океанов.

В Толковом словаре русского языка под редакцией Д.Н. Ушакова указано: «Арктика» (от греческого *arktos* - медведица, названия двух северных созвездий) - Северная полярная область земного шара. В отдельных публикациях встречается и перевод слова «Арктика», как «Страна большого медведя».

Со времен освоения высоких широт, название Арктика стало относиться и к центральной части обширного Северного Ледовитого океана, занимающего вместе с входящими в него морями площадь, равную 13 млн. км.². Площадь же центральной части Северного Ледовитого океана составляет около 5 млн. км.².

Арктика занимает примерно шестую часть поверхности Земли. Две трети арктической территории приходится на Северный Ледовитый океан. Здесь широко развита область шельфа с глубинами менее 200 м., занятая окраинными морями (моря Баренцево, Белое, Карское, Восточно-Сибирское и Чукотское, море Лаптевых). Дно этих морей представляет подводное продолжение платформенных структур суши. Переходная зона представлена материковым склоном с глубинами 180 - 3000 м. Центральная часть океана - Арктический бассейн – это область глубоководных котловин (максимальная глубина до 5449 м. в котловине Нансена) и подводных хребтов, из которых наиболее значительным является хребет Ломоносова.

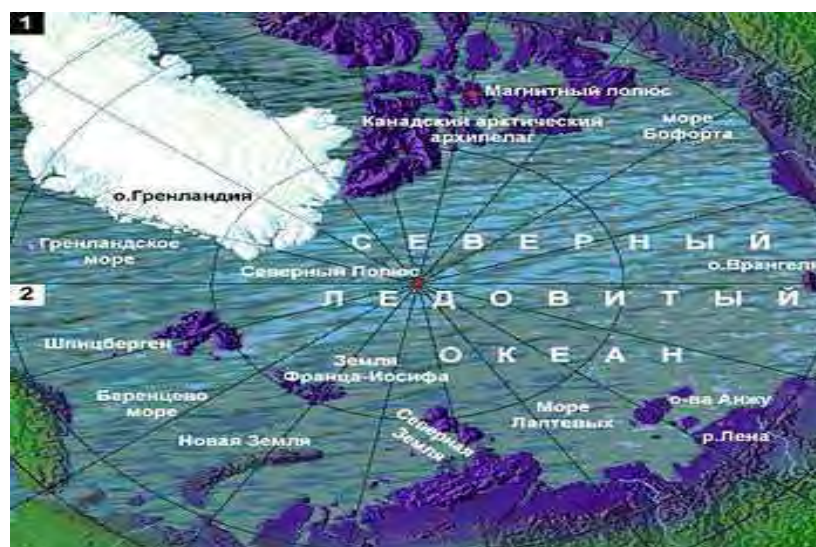
Особенности природы Арктики, её низкий радиационный баланс, близкие к 0°C средние температуры воздуха летних месяцев при высокой отрицательной средней годовой температуре, преимущественно выпадение твёрдых атмосферных осадков в течение большей части года, круглогодичное присутствие льда на суше в виде ледников, подземных льдов и

многолетней мерзлоты, практическое отсутствие леса на большей части суши, а также ледовитость морских акваторий - всё это выделяет Арктику в особую уникальную природную ландшафтно-географическую область.

По геологическому строению Арктика представляет собой область сочленения структур Атлантического и Тихоокеанского секторов Земли. В строении арктической суши, прилегающего шельфа и островов участвуют сложные комплексы докембрийских, палеозойских и мезокайнозойских отложений и магматические образования разнообразного состава. В пределы Арктики входят также древнеплатформенные области, разделённые байкальскими, каледонскими, герцинскими и мезозойскими складчатыми системами.

В пределах суши Арктики, кроме мелких рек, находятся устьевые участки крупных рек Евразии и Северной Америки - Печоры, Оби, Енисея, Пясины, Хатанги, Анабара, Лены, Яны, Индигирки, Колымы, Колвилл, Макензи. Реки эти в низовьях, как правило, протекают в широких долинах, часто образуя в устьях большие заливы-губы. Реки воздействуют на состояние арктической вечной мерзлоты, отодвигая её далеко в сторону от долины и уничтожая под своим руслом, и оказывают смягчающее влияние на климат прилегающих районов. Действие речных вод обнаруживается в морях на расстоянии нескольких сот километров от устья, сказываясь на их гидрологическом и ледовом режиме.

В пределах материковых тундр и на островах много озёр, большую часть года находящихся подо льдом. Крупнейшее озеро - Таймыр (на одноимённом полуострове).



Арктика

Арктика – удивительный, красивый и одновременно исключительно суровый край. Поэтому не случайно норвежский полярный исследователь Ф. Нансен называл Арктику «Страной ледового ужаса». В тоже время Арктика – край фантастических по красоте пейзажей, край удивительной природы, край контрастов, истинное царство снега и льда.



Арктика – царство снега и льда

Ещё в древние времена в Греции родилась первая легенда о прекрасной стране гипербореев, расположенная на крайнем Севере. Многочисленные древние источники свидетельствуют, что Гиперборея находилась на Северном полюсе. Скорее всего, это может быть связано с тем, что на Северном полюсе нет сторон света – везде юг.

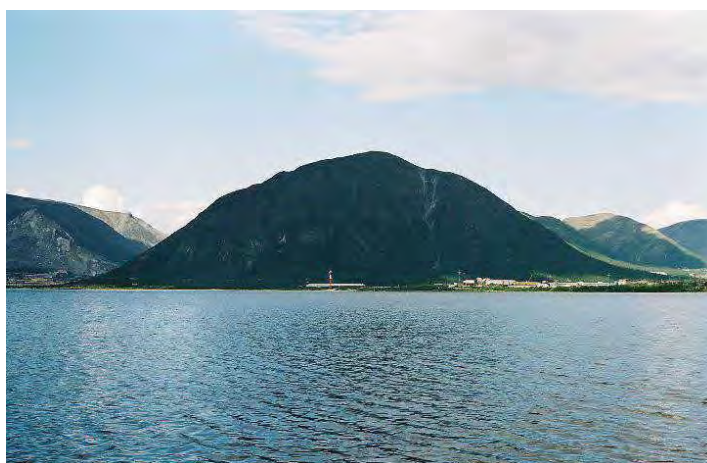
Сегодня все больше ученых сходятся во мнении, что именно Русский Север вообще мог быть колыбелью цивилизации. В священных книгах, например, в индийской Ригведе (Ригведа была составлена около 1700—1100 гг. до н. э. и является одним из древнейших индоиранских текстов и одним из древнейших религиозных текстов в мире), иранской Авесте (Авеста — собрание священных текстов зороастрийцев, старейший памятник древнеиранской литературы, составленный на особом, более нигде не зафиксированном языке, называемом в иранистике «авестийским»), в тибетских и китайских исторических хрониках, мифах и легендах различных народов и стран прародина человечества, откуда некогда мигрировали предки современных этносов под воздействием похолодания, всегда описывается с полярными реалиями и соответствующими географическими ориентирами. О существовании великой древней северной цивилизации свидетельствуют многочисленные материальные памятники, сохранившиеся в приполярных и полярных областях России. Больше всего их расположено на Кольском полуострове. Самыми интересными и загадочными свидетельствами существования древней Северной цивилизации считаются две огромные искусственные пирамиды, соединенные перемычкой. Пирамиды были обнаружены на Кольском полуострове в 1922 году. Обнаруженные пирамиды сложены из округлых камней, а их возраст по оценкам специалистов превышает 9 тыс. лет. Пирамиды расположены строго с востока на запад и позволяют построить солнечный и лунный календари, а также наблюдать на обресе пирами-

ды звезды. Более того, склон пирамиды, по сути, представляет собой сторону гигантского угломерного прибора.



Пирамиды Кольского полуострова

В окрестностях города Кировска Мурманской области обнаружено множество исполнинских рунических знаков на ландшафте, подобных рисункам Плато Наска (группа гигантских геометрических и фигурных геоглифов в южной части Перу). В настоящее время исследована природа обнаруженных рун. На основании религиоведческого анализа установлена идентичность обнаруженного комплекса описаниям райской родины человечества в древних религиях; сделан вывод о тождественности Мировой Горы и горы Юкспорр и, соответственно, — тождественности других объектов обнаруженного Кольского комплекса и объектов окрестностей Мировой Горы, описанных древними религиями. Однако это скорее всего гипотеза.



Гора Юкспорр близ Кировска

Представления о Мировой горе, или как её ещё называют «космической горе», уходят корнями в глубокую древность. Согласно мифологии Мировая гора находится в непреступном месте, в центре мира, вернее там, где проходит Мировая ось — *axis mundi* — ось миро-

здания, на которую нанизаны все миры, в том числе и не пересекающиеся, находящиеся в одном пространстве. Считается, что на Мировой горе отражены все элементы и параметры космического устройства. Предания гласят, что на ней собираются бессмертные боги и с неё открывается всё, что творится во Вселенной.

Глубоко символичным является тот факт, что древнерусскими названиями Кольского полуострова являются «Турья» и «Кола» (Кошечкин Б.И. «Тундра хранит след. Очерки об исследователях Кольского Севера». Мурманск, Кн. изд-во, 1979. 152 с. с ил.). В свою очередь от названия «Турья» происходит название райской страны в древнеарабской мифологии - «Тулия». Римляне называли райскую страну «Туле», что также производно от термина «Турья».

Следы этого термина можно и сегодня в большом количестве обнаружить в названиях, например, Кольских рек (Тулома, Тулийок) и, в частности, в названии мыса Турьего на Кольском полуострове, который в настоящее время называют и Турьим и Тульим. Следовательно, названия «Коле», «Кола» и «Кольский» значительно древнее, чем принято считать. Отдельные исследователи утверждают, что эти названия являются иной транскрипцией термина «Туле». Приведем ещё один факт, который достаточно часто используют специалисты. Санскритское название столицы Шамбалы – КАЛАПА. Исследователи утверждают, что синонимичность корней «КАЛА» и «КОЛА» доказывается не только их лингвистической похожестью, но и тем, что у них один перевод: «круг», «колесо». Древнегреческий географ Страбон в своих трудах указывает, что ТУЛЕ находится в шести днях плавания на север от Британии. Древнеирландская мифология архи также подробно описывает эту райскую страну (её кельтские названия – Аваллон, Анной) и её народ, а также указывает, что эта страна находится за морем на севере от Ирландии.

Русские сказания о богатырях, представляя эту райскую страну, описывают «Сиверные» (то есть северные) Светлые Святые горы, которые сопрягаются с «Великим Поморским Царством». А древнерусское название райской страны «Беловодье» дожило до наших дней в названии – Белое море.

В 1885 году была опубликована синкретическая религиозно-философская онтология ректора Бостонского университета доктора Уильяма Уоррена «Найденный рай, или колыбель человечества на Северном Полюсе» (William F. Warren. «Paradise found. The cradle of the human race at the North pole». Boston, Houghton, Mifflin and Company, 1885. Русскоязычный перевод этой книги опубликован на <http://www.junik.lv/~time/warren/index.htm>), в которой её автор привёл подробный анализ древних религиозных источников, на основании которого он сформулировал вывод о том, что райская страна из древних мифов – это материк, который в древности якобы находился в центре Северного Ледовитого океана.



Американский историк Уильям Уоррен

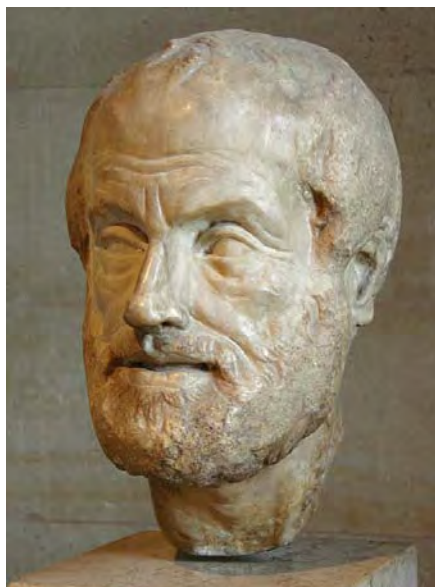
Таким образом, можно с достаточной долей уверенности утверждать, что освоение Арктики человеком относится к весьма древним временам. Например, по находкам археологов в Адзвинской стоянке (67.5° северной широты), заселение человеком Печорского Севера происходило примерно 10-12 тыс. лет назад. По не принятым научным сообществом данным, еще 30-15 тысяч лет до н. э. климат Арктики был теплым и мягким, и именно здесь, в Арктике располагалась страна Гиперборея (дословно: находящаяся за Бореем — за северным ветром) — родина нашей цивилизации.

Множество палеолитических и неолитических памятников на территории Большеземельской тундры свидетельствует о большой плотности заселения Севера уже в те, весьма отдаленные времена.

Сегодня установлено, что самые ранние временные стоянки и сезонные промысловые стойбища в районе Кольского полуострова и полуострова Рыбачий появились 7-6 тыс. лет до н.э. Образование постоянных промысловых поселений в Беломорье, освоение Большого Оленьего острова на Муроме произошло 3 тыс. до н.э. Первые кочевые племена охотников и рыболовов зафиксированы в Печере и в Приобье ещё 2 тыс. лет до н.э. Первые поселения человека на берегах Берингова пролива и Чукотского моря появились 1,5 тыс. лет до н.э.

Официально считается, что начало массового продвижения восточных славян на Европейский Север приходится на середину VI века.

Первым человеком, публично высказавшим свои суждения об Арктике, стал знаменитый греческий ученый, основоположник формальной логики, воспитатель Александра Македонского Аристотель (384 г. до н.э.-322 г. до н.э.). В своем историческом труде «Метеорология», Аристотель представил Землю в виде сферы с нанесенными на ней Северным и Южным полюсами. Данный труд Аристотеля по праву является первым в истории системным научным трудом по физической географии.



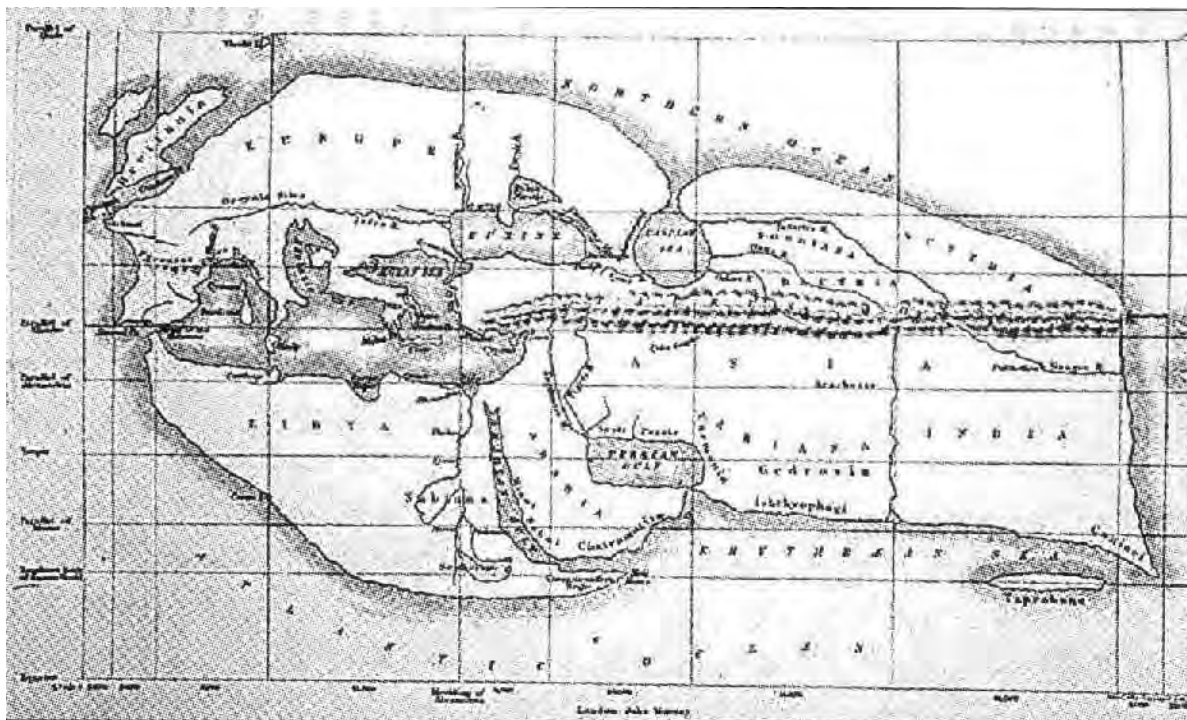
Скульптура головы Аристотеля. Копия работы Лисиппа, Лувр

Первый морской поход «сначала до Британии, а затем к северу от неё» совершил ещё при жизни Аристотеля «мореход из Марсея (Иессалии) Пифей». Свои наблюдения и географические открытия Пифей представил в книге «Об океане».

Пифей Массалиот (около 380 до н.э. - около 310 до н.э.) - уроженец греческой колонии Массалия. Пифей - выдающийся математик, физик, астроном, первым вычисливший точку северного полюса. Он - создатель теории морских приливов и отливов в их связи с фазами луны. Его предшественник Аристотель приливы и отливы обосновывал в первую очередь воздействием ветров. Принято считать, что во время своего, беспрецедентного по тем временам плавания, Пифей исследовал атлантическое побережье Балтийского моря, Испании и Франции, Британские острова и Ирландию и достиг края ойкумены – таинственного острова Туле (Ultima Thule), положив тем самым начало отдельной традиции географических открытий в европейской культуре. Пифей первым из эллинов наблюдал белые ночи, и подробно описал полярное сияние и вечные льды. Свои открытия и наблюдения северных земель Пифей описал в труде «Об Океане», который сегодня считается утерянным, хотя на него и ссылаются многие античные авторы. Среди таких авторов можно отметить древнегреческого историка и географа, автора фундаментального труда «География» (17 книг) Страбона (64\63 г. до н.э.-23\23 г. до н.э.), римского писателя, автора «Естественной истории» Плиния Старшего (Гай Плиния) (23-79), древнегреческого математика и астронома Гемина Родосского (1 век до н.э.) (последний единственный из всех, прямо цитирующий несохранившийся текст самого Пифея).

Из истории мировой географии специалистам известна так называемая карта Страбона, на которой представлен таинственный остров Туле. Подлинность авторства данной карты у многих специалистов вызывает сомнение. Например, доктор философских наук В.А. Чуди-

нов считает, что в качестве якобы КАРТЫ МИРА древних в эпоху Возрождения были взяты КАРТЫ АРКТОРУСИ, составленные русскими поморами.



Карта Страбона с изображением острова Туле



Пифей Массалиот (IV в. до н.э.)

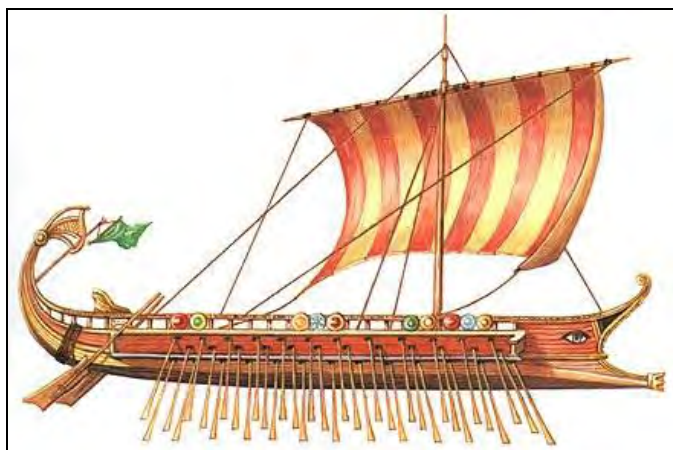


Страбон



Плиний Старший

Пифей отправился в путешествие на двух триерах (греческое весельное военное судно примерно 40 метров длиной), но это все-таки лишь предположение.



Греческие весельные суда триеры

Путь, по которому прошел Пифей, остается неясным. Плыл он вокруг Испании, выйдя в Атлантику через Гибралтар, или проплыл по Роне и Луаре через Францию? Доподлинно известно, что Пифей следовал вдоль побережья Европы до Британских островов и обогнул их. От северной оконечности Шотландии он направился к Оркнейским и Шетландским островам, а оттуда в «страну Туле», которая, скорее всего, находилась на западном побережье Норвегии. Для Пифея это была северная граница мира. Он считал, что дальше к северу было «застывшее море», по которому люди не могли ни идти, ни плыть и в котором жили морские чудовища. Пифей, несомненно, побывал недалеко от Северного полярного круга.

На основании различных литературных источников можно сделать несколько выводов о Пифее и его деятельности:

1. Пифей был крупнейшим астрономом, который внес значительный вклад в свою науку, плохо понятый и оцененный не только современниками, но и потомками;

2. Пифей совершил как минимум одно плавание в Океан, посетил Британию и ряд других северных островов и земель, наибольшую известность из которых получил некий остров под названием Туле; однако точно идентифицировать этот остров на основании сохранившихся отрывков из сочинений Пифея не представляется возможным;

3. Пифей первым наблюдал полярные воды, полярный день, льды и получил сообщения о полярной ночи, а также наблюдал ряд интересных астрономических и природных явлений, характерных именно для полярных широт, например, северное сияние;

4. Пифей довольно точно описал Атлантическое побережье Европы, включая берега Бискайского залива и полуострова Бретань, а также острова Британия и Ирландия; другие, посещенные им земли точно идентифицировать не удастся;

5. Пифей наверняка побывал в Балтийском море и знал о добыче там янтаря;

6. Пифей первым сообщил о больших величинах приливов в Океане;

7. Скорее всего, за свою жизнь Пифей совершил не одно плавание и мог считаться крупнейшим путешественником Древнего мира.

Впервые мысль о возможности свободного плавания на Север высказал знаменитый римский политический и государственный деятель, воспитатель Нерона, философ и драматург Сенека (около 4 до н.э. – 65 н.э.) в трагедии «Медея» (Медея./Пер. Н. Виноградова. Сергиев Посад, 1906. 72 стр.).

В частности Сенека, писал:

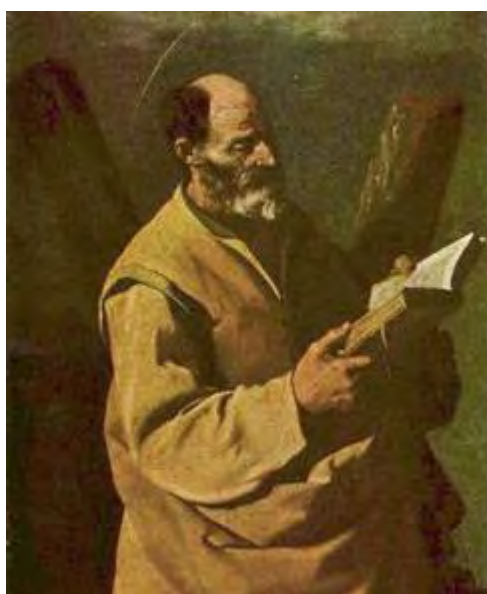
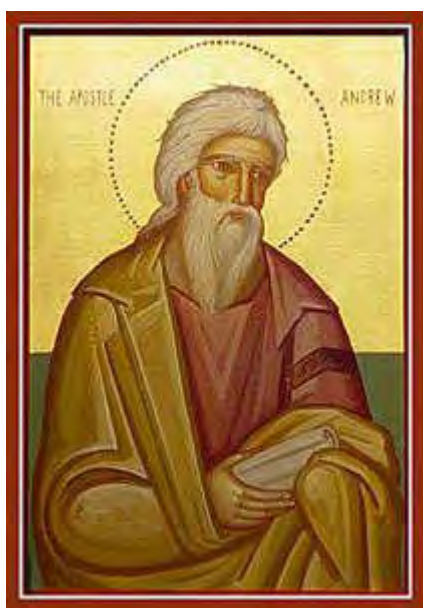
«Промчатся годы, и чрез много веков
Океан разрушит оковы вещей,
И огромная явится взорам земля,
И новые Пифеи откроют моря,
И Фула не будет пределом земли...».



Луций Анней Сенека

Для нас особый интерес представляет тот факт, что Римский мудрец Луций Анней Сенека, впервые сформулировал общие требования, в одинаковой степени справедливые как для древней триеры, так и для современного боевого корабля: «Корабль хорошим именуется, когда он устойчив и непоколебим, послушен рулю, ходок и ветру уступчив».

Следующим морским походом в северные земли по преданию является поход святого апостола Андрея Первозванного (Мюллер Л. Древнерусское сказание о хождении апостола Андрея в Киев и в Новгород // Летописи и хроники: 1973. М., 1974. стр. 48-63). Апостол Андрей, как пишет В.М. Пасецкий в книге «Русские открытия в Арктике», изданной ПАНИ в 2000 году «... поднялся на север сначала до Ильмень озера, затем по нему - до Волхова. Спустившись по этой реке до великого озера Нево, он вышел в море Варяжское и после этого вернулся на Апеннины, совершив поход из грек к варягам и из варягов в греки».



Апостол Андрей Первозванный

Дальнейшее изучение Севера многие известные в мире специалисты, например, почетный член Петербургской Академии наук Ф. Нансен (1861-1930) и советский исследователь Арктики, член-корреспондент АН СССР, участник экспедиции Г.Я. Седова В.Ю. Визе (1886-1954) связывают с именем византийского писателя, секретаря полководца Велизария Прокопия Кесарийского (между 490 и 507 – после 565). По мнению этих выдающихся исследователей и знатоков Арктики, Прокопий Кесарийский в то время смог достичь района, расположенного между 66 и 68 градусами северной широты (Прокопий Кесарийский. Война с готами. М., Наука, 1971. 211с.). По приданию в IV веке до Рождества Христова в Александрии, основатель империи Александр Македонский (Александр Великий) (356-324 гг. до н.э.), даровал «словенско - русским» князьям грамоту на владение землями «от Каспийского до Ледовитого моря и от Варяжского до пределов Оби». Текст данной грамоты был приведен виднейшим историком России Н.М. Карамзиным (1766-1826) в его фундаментальном труде – в двенадцати томной «Истории государства Российского» (Карамзин Н.М. История государства Российского. М., Наука, 1989. Т.1. 196 с.).



Прокопий Кесарийский



Ф. Нансен (1861-1930)



В.Ю. Визе (1886-1954)



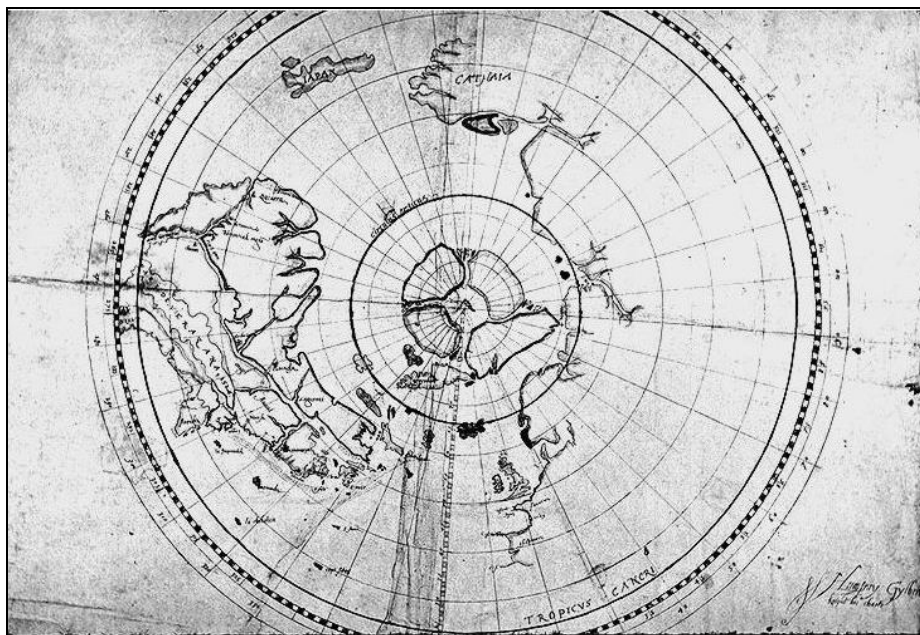
Александр Македонский

В первой половине X века средневековый путешественник, купец и писатель Абу Хамид ал-Гарнати в своих трудах и записках писал о давно существующих постоянных поселениях славян на берегах Белого и Баренцева морей и о том, что эти земли уже достаточно изучены и освоены.



Ладья славян

Специалистам также хорошо известны первые карты мира Джона Ди, Герарда Меркатора и Рудольфа Меркатора, датируемые соответственно 1582, 1569 и 1595 годами, на которых, на базе информации полученной в первую очередь от поморов, весьма корректно картографирована зона нетающих плавучих льдов Арктики в XVI веке.



Карта Арктиды Джона Ди (1582)



Карта мира Румольда Меркатора 1587 года



Карта Арктиды и Антарктиды неизвестного картографа

Первыми систематизированными научными трудами, описывающими Арктический регион можно считать историко-географические труды о Северной Европе: «Морская карта» с комментариями и «История северных народов», составленные в первой половине XVI века шведским ученым епископом Олаусом Магнусом (Олаус Магнус и его История северных народов / Е. А. Савельева ; Отв. ред. И. П. Шаскольский, 136 с. ил., 1 л. табл. 22 см, Л. Наука Ленингр. отд-ние 1983.).

Специалисты отмечают, что на карте, составленной епископом Олаусом Магнусом, впервые в истории картографии подробно представлено Белое море, Кольский полуостров и Карелия. По одной из версий информацию о регионе епископ почерпнул из рассказов русских воинов, охотников и рыбаков, неоднократно и издревле посещавших эти земли (Olaus Magnus. Historia ot de nordiska folken. Bd. 5. Kommentar utarbetad av John Granlund. Stockholm, 1951.).



Карта епископа Олауса Магнуса

По мнению первого русского ученого-естествоиспытателя, поэта, историка, поборника отечественного просвещения М.В. Ломоносова (1711-1765) славянские народы, проживающие на Севере, уже в VI-X веках торговали с Европой. В начале XI века русские моряки совершали дальние сложнее походы по Черному, Азовскому, Каспийскому, Балтийскому, Белому и Баренцеву морям. Начиная с XI века и до середины XV века, ведущая роль в открытиях на Севере принадлежала Новгородской Республике. Выдающийся русский историк

Н.М. Карамзин подчеркивал, что Новгород «сквозь дремучие леса открыл себе путь до Сибири, и горстию людей покорил обширные земли между Ладогою, морями Белым и Карским, рекою Обью и нынешнею Уфою, насадил там первым семена гражданственности, Веры Христианской...» (Карамзин Н.М. История государства Российского. Т.6).



Николай Михайлович Карамзин (1766-1826)

Во втором томе «Истории государства Российского» Н.М. Карамзин приводит данные известного полярного исследователя, русского гидрографа Г.Я. Критинина (1877-1914), который также утверждал, что Двинскую землю новгородцы освоили ещё до «Рюриковых времен». По достоверным данным также известно, что, например, в XI – XII веках русские обложили данью не только жителей Печерского севера, но и народы Кольского полуострова до границ с Норвегией. К этому времени новгородцы основали на берегах Белого и Баренцева морей свои первые поселения и постоянные промысловые становища. Свидетельством этого являются, например, обнаруженное на острове Вайгач, который отделяет от Новой Земли лишь пролив Карские Ворота развитое славянское поселение, датируемое десятым веком. Вероятнее всего, именно в самом начале двенадцатого века и была открыта Новая Земля. В то же время Новгородская третья (988-1716) и Софийская летописи свидетельствуют об открытии Новой Земли русскими мореплавателями в XI веке.



Н.М. Карамзин в «Истории государства Российского» также подчеркивает, что в этом же веке новгородцы стали проникать в Сибирь, продвигаясь на северо-восток этого удивительного красивого и одновременно труднодоступного, богатого и сурового края.

Историки, мореплаватели и географы всего мира считают, что честь открытия Новой Земли принадлежит именно русским людям. Вообще в истории исследования Арктики подлинные географические открытия соседствуют с легендами, легенды – с реальными открытиями. Более того, на протяжении всей истории первенство в открытии Северных территорий постоянно оспаривается западными «учеными». Особенно в отношении того, что именно русские мореплаватели являются первооткрывателями русского Севера. Например, первая полемика по поводу приоритета русских открытий периода 1720-1740 гг. развернулась ещё в 1752-1753 гг. после публикаций французских географов, в которых они исказили историю открытий Витуса Ионассена Беринга (1681-1741) и вклад в освоение Арктики поморов и новгородцев. В последнее время столь очевидный тенденциозный подход в установлении истины в исследованиях Севера чрезмерно популяризируется. В этом заключается одна из причин написания настоящей монографии.

Впервые мысль о том, что Северный полюс окружен сплошной зоной земли, была высказана в середине XII века аббатом бенедиктинского монастыря в Тенгейри (Исландия) Н. Тингейрским (умер 1158). Великие географические открытия конца XI, XII, особенно XV и начала XVI веков в определенной степени укрепили веру в существовании обширной земли в околполюсной области. Такой землей оказалась – Новая Земля.

В 1471 году Великий князь Московский, сын Василия II Иван III Васильевич (1440-1505) присоединил силой оружия к своим владениям Новгород Великий «вместе со всем

русским Севером от Варангер - Фьорда до гор Уральских». С этого времени дальнейшее освоение, и изучение Севера становится неотъемлемой частью государственной политики Ивана III и всех последующих правителей Руси. В 1495 года Иван III организует поход из Северной Двины «морем Акияном да через Мурманский Нос» в Лапландию. Через год великий князь направляет своего посла Григория Истоуму в Данию вокруг Скандинавии. В период правления Ивана III Васильевича обоснованно вырос международный авторитет Российского государства, и произошло оформление его Высочайшего титула – Великий князь «всея Руси».



**Иван III (в крещении Тимофей) Васильевич Великий,
Святой (22.01.1440 - 27.10. 1505), Великий князь Мос-
ковский и всея Руси**

К середине XVI века был окончательно открыт и освоен Европейский Север России от Варангер - Фьорда до Югорского Шара, Полярного Урала и Великой Оби, также были открыты Белое, Печорское, Мурманское, Карское моря, острова Кильдин, Колгуев, Вайгач, Новая Земля.

Впервые наиболее подробно Север был представлен при русском царе Борисе Годунове (около 1552-1605) в «Большом Чертеже Русского государства» и книге описаний к нему.

Более подробно история освоения Северного Морского пути представлена в заключительной части данной монографии.



Борис Федорович Годунов

Вся дальнейшая история исследования Арктики изобилует подвигами русских мореплавателей и землепроходцев. Многие из них остались навеки в этом непреступном краю, сохраняясь в названиях открытых ими морей, островов, материков, а многие вообще оказались неизвестными для истории и потомков.

В современных условиях Арктические районы представляют собой сферу исключительно особых политических, экономических и оборонных интересов нашей страны. Образно говоря, Россия – это и есть в основном Север, и наша страна по существу северная. Русская Арктика – это Заповедная Россия. К зоне Севера относится большая и богатейшая часть ее территории. Для нас закрыть Север равнозначно уничтожению России. Без Севера наша страна в наступившем столетии практически недееспособна. Русский Север в XXI веке – фундамент будущих успехов, залог процветания и благоденствия России. Скорее всего, и дальнейшее развитие всей Европы будет в значительной степени зависеть от освоения огромных богатств российского Севера. Однако надлежит подчеркнуть, что в истории нашего государства никогда не существовало единой продуманной северной политики, политики, направленной на освоение несметных богатств Русского Севера, политики, способствующей развитию самобытной северной культуры, его многочисленных народов и народностей. Практически отсутствует такая сбалансированная политика и сегодня.

Авторитетнейший русский флотоводец, океанограф вице-адмирал С.О. Макаров (1848/1849-1904) еще в 1897 г. говорил: «Простой взгляд на карту России показывает, что она главным фасадом выходит в Ледовитый океан». Поэтому неудивительно, что именно русские люди в течение многих веков устремлялись в Арктику, познавали и осваивали этот чрезвычайно величественный, экологически ранимый и красивейший край. Действительно в

арктических экосистемах поддерживается чрезвычайно хрупкое равновесие. Только сегодня мы это начинаем понимать.

С русскими именами связана значительная часть открытий и достижений в Арктике. Чтобы убедиться в этом, достаточно посмотреть наименования материков, морей Арктики. Современники не должны этого забывать, это ярчайшие страницы нашей истории.



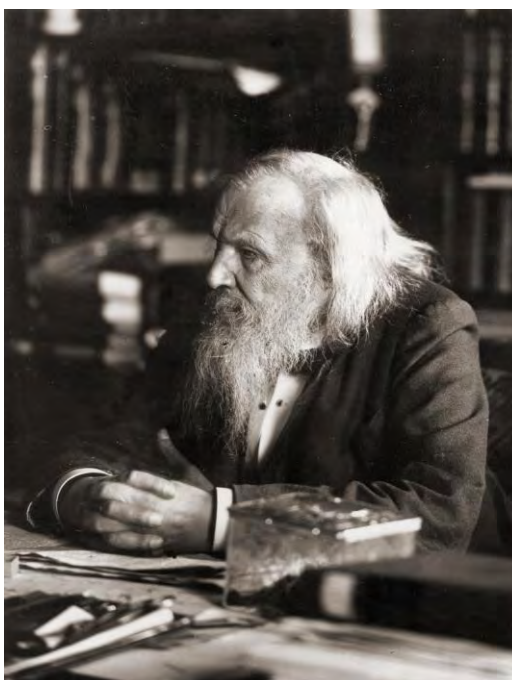
Вице-адмирал С.О. Макаров

Великий русский ученый М.В. Ломоносов (1711-1765) писал: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном... Северный океан - есть пространное поле, где усугубится, может российская слава, соединенная с беспримерной пользою через изобретение восточносибирского мореплавания в Индию и Америку...».



Михаил Васильевич Ломоносов

Выдающийся наш соотечественник, разносторонний талантливый ученый Д.И. Менделеев (1834-1907) мечтал: «... Соединить кратчайшим путем две северные половины земного шара». Вклад Д.И. Менделеева в изучение Арктики огромен. Ему даже принадлежат многочисленные проекты достижения Северного полюса, в том числе и на подводных лодках.



Дмитрий Иванович Менделеев

Д.И. Менделеев в свое время утверждал: «В нашем морском деле для успешности и верного движения вперед лучше всего на один из первых планов поставить завоевание Ледовитого океана».

В 1693 году впервые на Севере побывал Петр Первый. Здесь же, на Севере, следуя принципам исторической преемственности края, Петр основал Соломбальскую верфь, которая до создания Адмиралтейских верфей длительное время оставалась главным центром отечественного судостроения. Следовательно, основы будущего регулярного Российского Военно-морского флота, а также вся система и научная школа отечественного военного кораблестроения закладывались первым русским Императором Петром Великим (1672-1725) на Севере, на Соломбальской верфи в Архангельске. Петр Великий никогда не забывал Север, где он получил первые навыки мореходства, впервые выйдя в суровое северное открытое море. Именно с Архангельском связан и великий подвиг двух простых русских людей – Ивана Рябова и Дмитрия Борисова, которые рискуя своей жизнью, посадили два шведских корабля – галиот и шняву на мель в 1701 году в ходе Северной войны.

Следует подчеркнуть, что Архангельское Адмиралтейство включало три верфи: Соломбальскую (на Соломбальских островах, 1693-1862), Быковскую (на реке Северная Двина, 1772- конец 18-го века), Фразерскую (на реке Маймакса, 1772-конец 18-го века) Работу Ар-

хангельского адмиралтейства в различные периоды возглавляли Ф.М. Апраксин, Е.Е. Избрант, Ф.А. Баженин.



Царь и Великий Князь Всея Руси Петр I



Строительство военных судов на Соломбальской верфи

Уже летом 1701 года на Соломбальской верфи были спущены на воду первые 8 военных судов. В августе 1702 года флотилия из 13 кораблей во главе с Петром I совершает первое совместное плавание по маршруту Архангельск - Соловецкий монастырь - деревня Нюхча - Архангельск. Во время этого плавания у Петра рождается гениальная по замыслу и труднейшая по исполнению идея – создания, так называемой, «Государевой дороги». «Государева дорога» представляла собой путь, ведущий от пристани Нюхча на Белом море к Повенцу на Онежском озере. Эта дорога предназначалась для поставки малых фрегатов «Свя-

той дух» и «Курьер», построенных в Архангельске, на Ладожское озеро и реку Неву для содействия войскам во взятии шведских крепостей.

Организацией «Государевой дороги» руководили М.И. Щепотев и И.К. Муханов. Вариант трассы, который был Высочайше утвержден Петр I, разработан М.И. Щепотевым.



Фрегат «Святой дух» (реконструкция)

С 1708 года на Соломбальской верфи началось серийное строительство боевых отечественных кораблей для пополнения Балтийского флота и формирования Беломорской военной флотилии во время Северной войны. Первым чисто военным судном, построенным в Архангельске, стал 32-пушечный фрегат «Святой Петр». С 1713 по 1715 годы со стапелей Соломбальской верфи были спущены на воду семь 54-пушечных российских кораблей (Веселаго Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб., 1872.). С этого момента Северные моря стали местом выдающихся научных открытий и беспримерных по мужеству и отваге северных экспедиций.

История освоения Севера неотделима от истории нашей Великой Родины, от ратных дел, навеянных эпохой Великого Петра. В то же время в истории нашей страны только сложнейшие обстоятельства вынуждали государственных мужей обращать свои взоры на Север. Когда над нашей страной нависала очередная военная опасность, северные незамерзающие порты становились жизненно важными, а порой и единственными транспортными артериями. И тогда, предпринимались не всегда продуманные шаги, направленные на ускоренное развитие Северного региона нашей Родины. Проходила беда, забывались и проблемы развития Севера, в первую очередь проблемы обеспечения проживания и развития его коренного населения. Так было практически на всех этапах истории России. Следует ли нам и сегодня

повторять ошибки отечественной истории в отношении этого удивительного и одновременно исключительно богатого и ранимого края? Сегодня Север ждет от нас разработанной долгосрочной Федеральной программы своего динамичного развития и экологической защиты. Российскому государству необходимо продуманная долгосрочная северная политика. В противном случае уже в течение ближайших 20-30 лет Россия утратит Север окончательно.

Стремясь установить торговые и политические отношения с отдаленными азиатскими и американскими странами, русское правительство постоянно и настойчиво добивалось развития арктического мореплавания. В первую очередь, скорейшего решения требовала проблема открытия и освоения Северо - Восточного прохода, чтобы тем самым соединить европейский Север и Дальний Восток и с помощью регулярного судоходства не только удовлетворять возросшие экономические потребности страны, но и усилить её позиции на Востоке и в Азии.

Трагедия Цусимы и всей Русско-Японской войны является наиболее убедительным свидетельством актуальности освоения Северного Морского пути с точки зрения обеспечения военной безопасности нашего государства. Через несколько лет, после трагических событий Цусимы, великий русский ученый, консультант Морского ведомства Д.И. Менделеев с горечью и сожалением скажет: «Если бы хоть десятую долю того, что было потеряно при Цусиме, было затрачено на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, прошла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море, и Цусиму ...».

Перед Первой мировой войной важнейшее стратегическое значение Северного театра, единственного морского театра России, связанного широкими проходами с Атлантическим океаном, по которым пролегают жизненные морские коммуникации основных государств мира, в очередной раз не было должным образом оценено русским Правительством и Морским Генеральным штабом. Следует отметить, что и перед Второй Мировой войной мы повторили эту же ошибку. Вместе с тем сегодня всем очевидна существенная роль и значение Северных конвоев в победе СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.

Впервые наиболее убедительно о военном значении Северного морского театра было указано в № 235 французского журнала *La Marine Francaise*, где в частности было отмечено: «Русское Морское Министерство занялось разработкой проекта устройства большого военного порта в Ледовитом океане. На первый взгляд это намерение может показаться странным – но, однако, только оттуда русский флот может свободно действовать во все времена года, так как Балтийское море недоступно для плавания зимой, а Черное – замкнуто проливами, которые нельзя пройти без разрешения. По поводу этого проекта г. Шарль Рабо, исследователь арктических стран, дал нашему сотруднику весьма интересные справки:

От устья Белого моря до Норвежской границы, берег русской Лапландии или, что, то же, Кольского полуострова всегда свободен ото льдов. Зимой и летом он открыт для плава-

ния. Это единственная часть всего огромного побережья Русской Империи с таким важным преимуществом. Как известно, все порты Балтийского моря в течение нескольких зимних месяцев блокированы льдом. Между тем, от свободного ото льдов берега русской Лапландии суда всегда могут направиться в любой пункт Земного шара, не стесняемые в то же время никакими ограничениями по договорам и трактатам. Для них всюду открытые морские пути. Но это ещё не все. Этот малоизвестный берег представляет ещё другие выгоды. Он всюду изрезан глубокими бухтами, совершенно защищенными от бурь и внезапного нападения врагов. В этих бухтах могут свободно маневрировать целые флоты».

Особое значение Северного региона для России признавал талантливый политический деятель, министр железнодорожных путей сообщения, министр финансов, председатель Кабинета министров, председатель Совета министров России граф С.Ю. Витте (1849-1915). После посещения этого региона в 90-х годах девятнадцатого столетия С.Ю. Витте написал специальный доклад по вопросу о торговом и военном значении Мурманского побережья и о необходимости строительства крупного порта на Мурмане. К сожалению, доклад министра не был надлежащим образом учтен Военным и Морским министерствами и в целом Правительством России. Особенно в официальных кругах России не признавалась определяющая военная и оборонная роль Севера.

В тоже время стратегия использования Арктики в военных целях обосновывается тем, что вокруг Арктики расположены наиболее значительные, жизненно важные промышленные объекты основных государств нашей планеты. Например, из 111 городов мира, насчитывающих более одного миллиона жителей, 100 находятся в Северном полушарии, 80 из них расположены ближе к полярному кругу, чем к экватору.



Граф С.Ю. Витте (1849-1915)

Сегодня военно-политическая обстановка в Арктике достаточно сложная и противоречивая и с точки зрения различных авторов она характеризуется:

- не снижающейся военной и разведывательной активностью стран НАТО вблизи северных российских границ;
- резким повышением интереса иностранных государств и фирм, в изучении и освоении месторождений Арктики и Северного морского пути;
- неурегулированностью разграничения морских пространств России с Норвегией и США;
- исключительно активным проникновением и закреплением в регионе иностранного присутствия через акционерные общества и совместные предприятия, осуществляющие свою деятельность в российской Арктике.

Поэтому не случайно, что в последние годы для нашей страны особое значение приобретает в первую очередь оборонная роль Арктики. С одной стороны, обширные Северные морские пространства являются исключительно важным направлением применения против России носителей высокоточных крылатых ракет и других средств, в т.ч. военнокосмического нападения. С другой стороны, для РФ Арктика является важнейшим районом развертывания её собственных морских стратегических ядерных сил. Кроме того, в Арктике сосредоточены важнейшие военные объекты нашей страны, не только влияющие, но и определяющие её военную и национальную безопасность. Основные оборонные объекты Севера, например, представлены силами войск противовоздушной обороны в местах их дислокации, включающие подразделения радиотехнических, зенитно-ракетных войск и истребительной авиации; пограничных войск, имеющих морские, сухопутные и воздушные отделения контроля на всей территории региона; силами Северного и Тихоокеанского флотов в пунктах базирования, а также предприятиями военно-промышленного комплекса.

Созданию мощной системы базирования и обслуживания военных кораблей на Кольском полуострове послужили два основных фактора – возможность выхода в Атлантический океан и доступ к свободным ото льда водам.

С точки зрения современных долговременных мировых тенденций можно предположить, что одним из важнейших факторов, определяющих расстановку и взаимодействие различных политических сил и экономик в XXI веке, будет в первую очередь борьба за ресурсы. В этой связи вполне вероятно объективное нарастание геоэкономических и геополитических противоречий в Арктике, связанных с её уникальным ресурсным потенциалом и транспортным значением, с одной стороны, и с отсутствием признанной и нормативно оформленной демаркации морских пространств и шельфа - с другой. Сегодня Арктика окончательно превращается в международное яблоко раздора.

Противоречия в Арктике имеют как исторические корни, так и современные экономические и правовые причины. Вторая группа причин в современных условиях доминирует и обусловлена с одной стороны, возрастанием ресурсного и транспортного значения рассмат-

риваемой территории, с другой – наличием неурегулированных вопросов в рамках действующего и перспективного международного права.

К Арктике прилегают территории пяти государств: РФ, США, Канады, Дании и Норвегии. Финляндия с передачей СССР района Печенги (Петсамо) лишилась выхода в Северный Ледовитый океан. России принадлежит ведущая роль в освоении Арктики. Протяженность российского побережья Арктики составляет 22600 км., а общая протяженность Арктического побережья всех прилегающих государств 38700 км.

Первым документом, определяющим статус земель и островов, расположенных в российской арктической зоне и прилегающих к Арктическому побережью России, явилась нота МИД Российской Империи от 20 сентября 1916 года. При этом вопрос о собственно арктических морских пространствах не затрагивался.

Окончательно вопрос нашей Арктической зоны был урегулирован Постановлением Президиума ЦИК СССР от 15.04.1926 года «Об объявлении территорией союза СССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». Общая площадь полярных территорий СССР в соответствии с Постановлением Президиума ЦИК СССР составила 5.842 млн. кв. км.

Вопросы принадлежности континентального шельфа в Арктике особенно остро встали на повестку дня в основном после окончания Второй Мировой войны. Исторически сложилось так, что арктическим сектором каждого из государств принималось пространство, основанием которого служит побережье этого государства, а боковой линией – меридианы от Северного полюса до восточной и западной границ этого государства.

В настоящее время в соответствии с законами Российской Федерации к районам Крайнего Севера относят:

- Все острова Северного Ледовитого океана и его морей, а также острова Берингова и Охотского морей;
- Архангельская область — Ненецкий автономный округ, город Северодвинск; районы: Лешуконский, Мезенский, Пинежский;
- Иркутская область — Катангский район;
- Камчатский край;
- Республика Карелия — город Костомукша; районы: Беломорский, Калевальский, Кемский, Лоухский;
- Республика Коми — города Воркута, Инта, Усинск и Печора; районы: Ижемский, Троицко-Печорский, Усть-Вымский, Усть-Цилемский; село Усть-Лыжа;
- Красноярский край — города: Игарка и Норильск; районы: Северо-Енисейский, Таймырский Долгано-Ненецкий, Туруханский, Эвенкийский.
- Магаданская область;

- Мурманская область;
- Сахалинская область — город Оха; районы: Курильский, Ногликский, Охинский, Северо-Курильский и Южно-Курильский;
- Республика Тыва — районы: Монгун-Тайгинский, Тоджинский; Шынаанская сельская администрация Кызылского района;
- Тюменская область — Ямало-Ненецкий автономный округ;
- Хабаровский край — Аяно-Майский и Охотский район;
- Чукотский автономный округ;
- Республика Саха (Якутия).

Таким образом, Русский Север, с учетом его уникальных особенностей, в наступившем веке станет центром геополитических столкновений многих государств мира. Первым этапом борьбы становится искажение роли русских мореплавателей и исследователей в деле открытия и освоения Севера. В этой связи представляется целесообразным коротко осветить ярчайшую историю исследования и освоения русского Севера.

В следующем разделе, конечно, представлены далеко не все исторические моменты исследования Арктики. Авторы осветили только отдельные подвиги русских мореплавателей, полярных исследователей, но и этих примеров достаточно, чтобы однозначно утверждать, что Север покорялся в первую очередь русским героям.

Представляя на суд читателей свой скромный труд, авторы ответственно предупреждают, что монография отличается наличием повторов в представлениях отдельных фактов, событий, исторических примеров. Авторы сознательно использовали такой прием, чтобы подчеркнуть их особую важность для современной России. Наша задача - показать истинную роль русских первооткрывателей Севера. Несомненно, в освоение Арктики внесли свой вклад и выдающиеся иностранные полярные исследователи. Россия их помнит и чтит.

Это были представители разных народов мира: американцы Джон Франклин и Роберт Пири, голландец Вильям Баренц, норвежцы Фритьоф Нансен и Руаль Амундсен, итальянец Умберто Нобиле и многие другие, чьи имена навечно остались в названиях островов, гор, ледников, морей.

Честь и вечная слава выдающимся исследователям и покорителям Арктики, среди которых можно отметить имена следующих героев:

- Андре, Соломон Август.
- Амундсен, Руаль.
- Баренц, Виллем.
- Баффин, Уильям.
- Беринг, Витус Ионассен.
- Визе, Владимир Юльевич.

- Вилькицкий, Борис Андреевич.
- Воронин, Владимир Иванович.
- Врангель, Фердинанд Петрович.
- Дежнёв, Семён Иванович.
- Колчак, Александр Васильевич.
- Кук, Фредерик Альберт.
- Лаптев, Харитон Прокофьевич.
- Лаптев, Дмитрий Яковлевич.
- Литке, Фёдор Петрович.
- Миддендорф, Александр Фёдорович.
- Нансен, Фритъоф.
- Нобиле, Умберто.
- Норденшельд, Адольф Эрик.
- Папанин, Иван Дмитриевич.
- Пахтусов, Пётр Кузьмич.
- Пири, Роберт Эдвин.
- Прончищев, Василий Васильевич.
- Русанов, Владимир Александрович.
- Седов, Георгий Яковлевич.
- Толль, Эдуард Васильевич.
- Трёшников, Алексей Фёдорович.
- Урванцев, Николай Николаевич.
- Ушаков Георгий Алексеевич.
- Франклин, Джон.
- Челюскин, Семён Иванович
- Чилингаров, Артур Николаевич.
- Ширшов, Пётр Петрович.
- Шмидт, Отто Юльевич и многие др.

*«Колумбы Русские, презрев угрюмый рок
Меж льдинами новый путь отворят на восток
И наша достигнет в Америку держава...».*

М.В. Ломоносов

*«Я не верю той любви к отечеству, которая прези-
рает его летописи или не занимается ими: надобно
знать, что любишь; а чтобы знать настоящее,
должно иметь сведение о прошедшем».*

Н.М. Карамзин

1. КРАТКАЯ ИСТОРИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ И ОСВОЕНИЯ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА

Ещё в древние времена северные моря и полярные земли влекли к себе русских людей, отважных путешественников и моряков-исследователей. Истории известно, что уже в X – XI веках новгородцы проникли в самые отдаленные районы, прилегающие к Дышащему (Студеному) морю как тогда называли Северный Ледовитый океан и Белое море.

Само Белое море не сразу получило известное всем название. По-разному называли его в народе еще в XVII – XVIII веках: Гандвик (море чудовищ), Студеное море, Море-окиян, Дышащее море (из-за череды приливов и отливов), Каянское, Монастырское море, Соловецкое, Тихое. Впервые современное название моря появилось в начале XVII века. «Белое» значит «чистое».

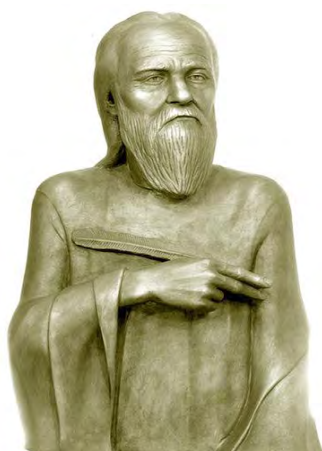
С древних времен в русском человеке живет огромная, порой необъяснимая любовь к Северу. Совершая регулярные плавания у берегов Белого моря и северного побережья Кольского полуострова, а также в восточном направлении, русские поморы в XII – XIII веках открыли острова Вайгач, Новая Земля, а в конце XV века – острова архипелага Шпицберген, остров Медвежий. Русские моряки, охотники и рыбаки по праву считаются первопроходцами Севера.

Как известно из древнерусских летописей новгородцы уже в IX веке проникли на древнюю землю Угро-финских племен, прозванных позже Заволочьем. Они узнали о несметном количестве пушных зверей, еще не пуганных человеком, об огромных косяках рыбы, о необычных животных, обитающих в местных морях и имевших удивительный "рыбий зуб", пользующихся огромным спросом у заморских купцов. Искусные кораблестроители, новгородцы не боялись выходить на промыслы в негостеприимное штормовое Студеное море, постепенно осваивали доселе неизвестные, обширные берега. В летописях сохранились первые письменные сообщения о таких плаваниях. Одно из них для потомков сохранил архиепископ Новгородский и Псковский Василий, известный ранее в миру под именем и прозвищем Григория Калики (умер 1352).

Талантливый исторический персонаж, древнерусский исследователь, автор «Повести временных лет», историк, преподобный Нестор Летописец (около 1056-1114) утверждал, что

«Новгородцы плавали за Железные ворота (Вайгачский пролив) в Карское море уже в XI столетии» и, что «Чудский ард, называемый Печорой, был подвластен Славянам ещё до Рюрика» (Повесть временных лет / Подг. текста, перев., вступит. статья и комментарии. Д.С. Лихачева. – 2-е изд., испр. и доп. – СПб., 1996, с. 143–144.).

Летопись «Повесть временных лет» является наиболее ранним из дошедших до нас летописных сводов. Для многих поколений летопись является практически единственным источником официальной информации. Данный рукописный труд относится к началу XII века. Свод этот известен в составе ряда летописных сборников, сохранившихся в списках, из которых лучшими и наиболее древними являются Лаврентьевский 1377 г. и Ипатьевский 20-х годов XV века. Летопись вобрала в себя в большом количестве материалы сказаний, повестей.



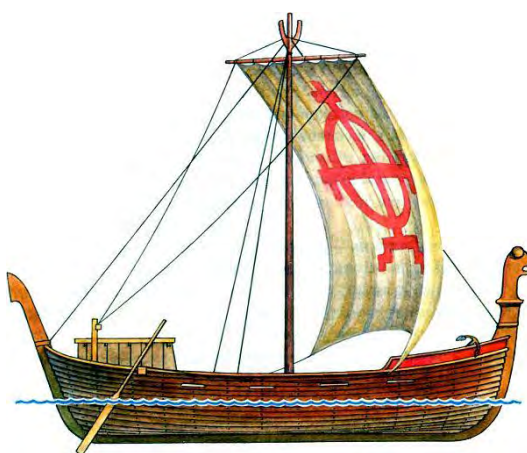
Нестор Летописец (ок. 1056 — 1114)



14-й лист Радзивилловской летописи (список XV века, описывающий поход Вещего Олега на Царьград)

До настоящего времени Российский Север в значительной степени остается своеобразной нетронутой заповедной территорией, которая, возможно, во многих местах и должна быть сохранена в подобном первозданном виде для наших потомков. Сегодня Север – это уникальный ресурсный запасник и всемирный экологический заповедник, своего рода «Ноев ковчег» человечества. Другой оценки Севера не должно быть и главнейшая задача нашего поколения состоит в том, чтобы сохранить этот уникальный во всех отношениях регион.

Основателем и хранителем русских научно-исследовательских, мореходных и судостроительных традиций на Севере Руси по праву являются господин Великий Новгород и Архангельск. Это исторически закономерно. Первыми поморскими поселениями в начале XII века, указанными в Уставе Новгородского князя Святослава Ольговича являются поселения Пинега, Кегрела, Вага, Холмогоры.



Новгородское торговое судно

Например, уже в Уставе новгородского князя Святослава Ольговича (умер в 1164 г.) от 1137 года в Заволочье (с XIV века Двинская земля) на реке Пинега отмечены первые его основные погосты – Вихтуй, Кегрела (Кеврола), Пинега.



Новгородский князь Святослав Ольгович

Пинега — один из древнейших населённых пунктов Архангельской области. На деревянном «цилиндре-замке» (пломбе), найденном в 1991 году в ходе раскопок в Новгороде, в историческом слое XI века, имеется княжеский знак в виде трезубца и надпись: «В Пинезе 3 тысяче» (Декрет ВЦИК «Об утверждении городскими поселениями населённых пунктов Архангельской и Псковской губерний»).

Село Холмогоры (первоначально Колмогоры, Колмогорский городок) известно с XIV века. В 1492 году из Холмогор впервые вышел в Данию морским путём морской караван с зерном для продажи на европейских рынках. Поскольку этим караваном в Данию было доставлено посольство царя Ивана III Васильевича (22.11.1440-27.10.1505), записи об этом походе сохранились в летописях и стали первым официальным документальным свидетельством о появлении в России собственного многочисленного торгового флота, как сейчас принято называть флота открытого моря.



Царь Иван III Васильевич

Член Санкт-Петербургской академии, профессор древностей и истории И.Э. Фишер (1697-1771) в «Сибирской истории с самого открытия Сибири ...» утверждает, что в XV столетии Архангелогородцы плавали в Карское море и оттуда через реку Мутную переходили в реку Зеленую и спускались по ней в реку Обь.



Архангельское торговое судно

Однако первые официальные сведения о появлении новгородцев на Кольском полуострове относятся к еще более раннему периоду, точнее к 1216 году, как об этом упоминается в Новгородской летописи. Примерно в то же время новгородцы стали появляться и на границе с Норвегией. Например, в Новгородской IV летописи под 1320 годом сообщается о походе новгородских ушкуйников против норвежцев: «А Лоука ходи на Моурманы, и Нъмци избиша оушку и Игната Молыгина...».

О первом появлении новгородцев у границ Норвегии упоминается в Древнейшей скандинавской летописи «Гулатинской Правде», составленной около 1200 года, где говорится, что норвежцы – жители самой северной провинции Халоголанд, должны держать морскую стражу на востоке. Вероятно, необходимость содержания пограничного охранения восточной оконечности Халоголанда была вызвана неоднократным появлением новгородцев, проникших на Север в поисках новых данников. Из другой норвежской летописи, «Исландские анналы», известно, что в 1316 и 1323 годах новгородцы доходили даже до района, где расположен современный город Трондхейм (Тронхейм). Таким образом, по норвежским летописям, вероятно, по «Исландским анналам», как отмечает Н. М. Карамзин в 4-м томе «Истории государства Российского»: «в 1316 и 1323 годах новгородцы «опустошили пределы Дронгеймской области», то есть Трондхейма.

Историкам также известно, что после очередного морского похода новгородцев и двинян в Скандинавию 3 июня 1326 года норвежский посол Хакон заключил с Великим Новгородом мирный договор.

Новгородцы и двинские жители с давних времен контролировали огромный участок будущего Северного морского пути от Скандинавии до устьев Печоры. Кроме того, из представленного выше послания архиепископа Василия известно, что отважные новгородские мореходы ещё в конце XIII века или в начале 1300 года предпринимали другое плавание, но только в противоположную сторону - на северо-восток. Среди них был Моислав Новгород-

цев и его сын Яков. Свой поход они осуществили на трех судах. В полярных морях, одно судно погибло, другие же два успешно завершили плавание. Возвратившись, они поведали архиепископу Василию о величественной картине полярного сияния, о новых, неизвестных ранее землях и морях.

Известны также и многие другие свидетельства раннего пребывания новгородцев на Крайнем Севере. Так, в 1328-1340 годах новгородский наместник Печорской стороны Михаил выходил на судах в Ледовитый океан добывать дорогую моржовую кость и меха.

Таким образом, именно новгородцы первыми проложили дорогу в Сибирь, как об этом свидетельствуют легенды, внесенные в Начальную летопись (названные рассказами Гюряты Роговича). В частности в Начальную летопись включены летописное упоминание под 1364/65 г. о «югорщине» — купеческой корпорации, специализировавшейся на торговле с Югрой, рассказ о военном походе 1364/65 г., когда боевые суда новгородской дружины впервые вышли в Обь.

ГЮРЯТА (от христианского имени Георгий или Гурий) РОГОВИЧ (начало XII в.), новгородский посадник. Занимал должность посадника при новгородском князе Мстиславе Владимировиче (ранее 1117). Один из собеседников и информаторов летописца, автора «Повести временных лет» Нестора. Имя Гюряты приведено в перечне новгородских посадников, включенном в текст Новгородской Первой летописи младшего извода, а также в ряд других рукописей новгородского происхождения.

Но все же, на наш взгляд, самым ранним письменным источником, свидетельствующим о морском походе беломорских жителей вокруг Скандинавии и пребывание их в Норвегии является «Сага о конунге Хаконе» (Джаксон Т. Н. Исландские королевские саги о Восточной Европе (с древнейших времен до 1000 г.). М., 1993.).

Одним из самых ранних письменных источников под названием «Описание Земли» является также труд, созданный около 1170-1180 гг. В этом труде впервые достаточно достоверно дано географическое описание стран и континентов, имевшее начало на юге и заканчивающееся на севере.

Известны и другие свидетельства раннего пребывания новгородцев на Крайнем Севере.

В первой половине XVI века появилась первая в мире достаточно полная карта бассейна Ледовитого океана, составленная по чертежам русского книжника, дипломата, переводчика, ученого и богослова Д.Ф. Герасимова (1465-1535\1536). Данная карта впервые отражала все выдающиеся и известные на тот период времени успехи русских арктических плаваний и научных исследований. Д. Герасимов по праву является одним из первых посредников между европейской культурой эпохи Возрождения и Московским государством. Ему принадлежит исключительная роль в сообщении европейской науке сведений о России. Например, в 1525 году во время своей римской миссии Д. Герасимов был консультантом ряда итальян-

ских ученых, в частности Паоло Джовио, опубликовавшего знаменитую книгу «Книгу о посольстве Василия, великого князя Московского, к Клименту VII». Данная книга впервые содержала много географических сведений, в том числе чертёж Московии, составленный по сведениям «посла Дмитрия». Является показательным, что в книге П. Джовио высказывается предположение о том, что если плыть от Северной Двины на Восток, держась правого берега, то можно добраться на судах до границ Китая. Таким образом, эта книга, написанная по сведениям Д. Герасимова, является одним из первых рассуждений о возможном существовании Северо-восточного прохода – Северного Морского пути.



Паоло Джовио (1483-1552)

В 1553 году венецианский картограф Батиста Аньезе (1500-1564) составил рукописные атласы, один из которых включил морскую карту с прямой ссылкой на Д. Герасимова в качестве основного источника представленных сведений по данной карте. К этому времени относится и сам факт освоения западного участка Северного морского пути – от Северной Двины до Тазовской губы в устье Оби, получившего название «Мангазейского морского хода».

Атласы Аньезе имеют своими предшественниками средневековые морские навигационные карты-портоланы, однако, для них характерны некоторые новые черты. Сравнительно мелкие масштабы карт, дополнительные характеристики суши, особое внимание к художественному оформлению говорят о том, что Атласы предназначались не столько для целей мореплавания, сколько для библиотек в качестве справочных изданий.

Следует особенно подчеркнуть, что известный русский дипломат и переводчик Дмитрий Герасимов по прозвищу Митя Малый (ок.1465- после 1536) на различных судах трижды огибал Скандинавию. Мы повторим свою мысль о том, что именно на основании рассказов Д. Герасимова, а также учитывая «грубо начерченные карты» русских мореходов, поморских лоций и «дорожников», которыми располагал Д. Герасимов, известный генуэзский картограф Батиста Аньезе в 1546 году составил одну из первых карт России и включил её в свой атлас,

а итальянский писатель Пауло Джовио (Павел Иовий) написал трактат «О московитском посольстве».

Подобный путь кроме Д. Герасимова проделал еще один русский толмач государя - Василий Игнатьев (Влас Игнатов), когда в 1524 году в составе русского посольства направлялся в Испанию.

С В. Игнатьевым неоднократно беседовал австрийский посол, барон Сигизмунд Герберштейн (1486-1566). В ходе бесед В. Игнатьев подробно изложил С. Герберштейну свой поход через Северную Двину, Белое море, Мурманский Нос, Скандинавию и Берген, еще раз подтвердив правдивость слов, высказанных в своё время о морском походе Григорием Истомай. На основании этих воспоминаний, а также воспоминаний «дорожников» и поморских лодий австрийский барон составил подробную карту Руси и написал трактат о Московии.



Карта Московии, опубликованная С. Герберштейном в 1549 г.

В книге «Подвиг Семена Дежнева» автор М. Белов отмечает: «Древний Мангазейский морской ход простирался от Северной Двины вдоль зимнего берега Белого моря в Печорское к Пустозерску. Дальше плыли проливом Югорский Шар и оттуда в юго-западную часть Карского моря, в северную часть западного Ямала. Из глубины Ямальского полуострова, из трех соединенных между собою волоками и узкими перешейками озер, вытекает река Мутная. Из четвертого озера, отдаленного от трех других узким перешейком на восток, в Обскую губу, несет свои воды река Зеленая. Кочи двигались с остановками по этой системе волоков, а дальше по Обской и Тазовской губам. На малых кочах губы проходили за две недели. В



Мангазея



Диорама "Мангазея"

В середине XVII века Мангазея (край земли) была одним из самых крупных городов, находящихся за полярным кругом, в зоне вечной мерзлоты. Весь Таймыр, включая и современную территорию Норильского промышленного района, входил в состав Мангазейского уезда. История Мангазеи - начало нашей Норильской истории (Белов М. И. Мангазея: Материальная культура русских полярных мореходов и землепроходцев XVI—XVII вв. Ч. 1-2. М., 1981).

Мангазея занимает в истории русской Сибири особое место, по весьма яркому определению одного из мангазейских воевод, Андрея Палицына, — «государева златокипящая вотчина». У Мангазеи удивительная судьба и с её именем связаны многие славные страницы истории Руси и Сибири, первые походы за Урал, географические открытия самого Студеного моря, развитие торговли в тайге и тундре. Однако судьба к этому городу была немилостива.

В 1672 году по необоснованному приказу царя Алексея Михайловича Мангазею покинул последний стрелецкий гарнизон. Через 70 лет своего существования богатейший и процветающий город был оставлен жителями и вскоре забыт.

Учитывая исключительную роль Мангазеи в исследовании и освоении Севера, следует отразить важнейшие события в её славной истории.

1600 г. – к устью реки Таз послан отряд под командованием князя Мирона Шаховского и стрелецкого головы Данилы Хрипунова с предписанием поставить острог, для того, чтобы енисейскую и мангазейскую самуюдь привести под государеву царскую руку и ясак с них ежегодно собирать. Дальнейшая судьба этого отряда неизвестна.

1601 г. – в район реки Таз послана вторая военная экспедиция под предводительством князя Василия Массальского и боярина Савлука Пушкина. Был заложен острог Мангазея, в котором они стали первыми воеводами. Постройка воеводского двора в Мангазее – самого раннего строения.

1604 г. – построена первоначальная крепость в Мангазее.

1606 г. – в Тазовский город (Мангазею) прибыли воеводы Давыд Жеребцов и Курдюк Давыдов. Воеводская власть на северо - сибирской земле была установлена окончательно.

1607 г. – начато строительство Давыдовской, Ратиловской, Успенской, проезжей Спасской и Зубцовской башен. Построены городские крепостные укрепления.

1609 г. – в Амстердаме голландский торговый агент Исаак Масса издал географический чертеж Мангазеи, на котором были показаны церкви, воеводский двор и хозяйственные постройки.

1616 г. – Тобольский воевода Куракин сообщил в Москву, что немцы нанимали русских провести их от Архангельска в Мангазею.

1619 г. – запрещение Мангазейского морского хода (поморским крестьянам запрещалось ходить из Карского моря в Обскую губу и под страхом смерти показывать дорогу иностранным кораблям). Крупный пожар в Мангазее, город выгорел дотла.

1626 г. – составлен «Росписной список» Мангазейского города», который был переслан в Сибирский приказ. Реставрация здания Успенской церкви – главного храма города.

1627 г. – расцвет Мангазеи, в Мангазее зимует около 700 промышленников «опричь новых приходцев».

Конец 20-х гг. XVII в. – в Мангазее основана церковь Макария Желтоводского (или храм пресвятых отцов и чудотворцев Михаила Малеина и Макария Желтоводского).

1629-1632 гг. – на воеводство в Мангазею приехали из Москвы боярин Григорий Кокорев со свитой и дворянин Андрей Палицын. Внутренняя междоусобица и открытый разрыв между воеводами. Поражение воеводы Андрея Палицына (он отступил на Енисейский восток).

с 1633 г - Сибирский приказ стал назначать в Мангазею только одного воеводу, которому теперь одному принадлежал воеводский двор и вся власть в городе.

В 30-е гг. XVII в. начался упадок Мангазеи. Причиной тому явилось истребление соболя в этом районе, а также освоение более удобных путей на север Сибири.

1641 –1644 гг. – в Мангазею не приходили караваны с хлебом. В городе наблюдался голод.

1642 г. – грандиозный пожар в Мангазее, выгорел почти весь город.

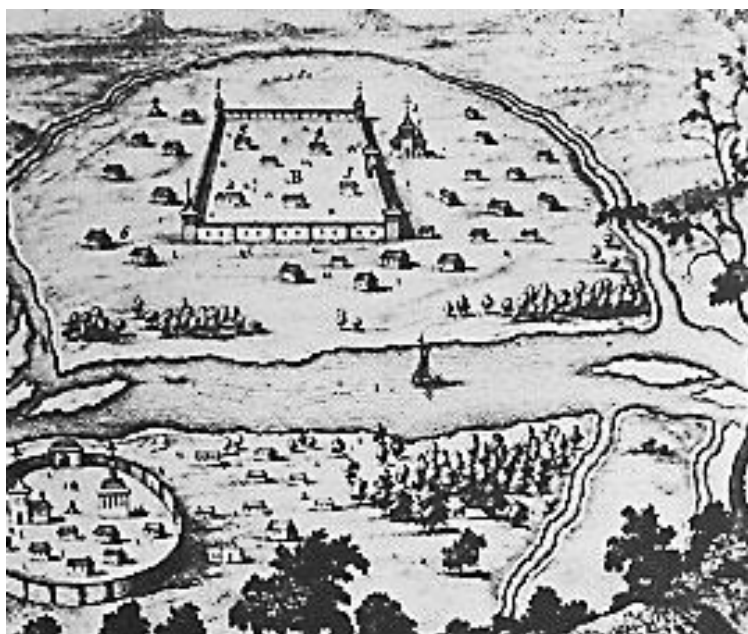
1645 г. – последний крупный пожар в Мангазее.

1654 г. – ограбление пономарем Троицкой церкви Алексеем Антоновым кладовой Мангазейской церкви Макария Желтоводского.

1655 г. – по сообщению воеводы И. Саблина, в городе осталось на зимовку от 700 до 1000 звероловов.

60-е гг. . XVII в. – появился культ святого мученика Василия Мангазейского, который стал местным церковным патроном. К гробу святого, находящего в Мангазее стали стекаться толпы верующих, это не помогло восстановить былое могущество Мангазеи, практически прекратилось развитие ремесел и производства.

1672 г. – стрелецкий гарнизон по указу царя покинул город Мангазею и с реки Таз переехал в Туруханское зимовье. Здесь был построен новый город – Новая Мангазея (нынешний Тухуханск). Старый город, оказавшийся вдали от новых торговых путей, заброшенный людьми, пришел в упадок. Мангазея просуществовала недолго, но она явилась значительной вехой в продвижении русских на восток.



Туруханск или Новая Мангазея

Таким образом, уже в конце XV века русскими моряками был освоен морской путь из Белого моря в Западную Европу. Постоянно плавая к Скандинавии, поморы использовали

«волоок» между полуостровами Рыбачий и Средний. Природные богатства Севера способствовали исключительно быстрому развитию русского Поморья. В тоже время одной из наиболее динамично развивающихся отраслей на Севере Руси объективно стало судостроение. Обоснованно считается, что центром отечественного судостроения и военного кораблестроения на долгие годы становится Архангельск.

О том, что русские мореплаватели осуществляли свои северные походы, свидетельствуют и слова великого помора М.В. Ломоносова: «Из сих трудных к норд-осту морских походов явствует, что россияне далече в оный край на промыслы ходили уже действительно близ двухсот лет». М.В. Ломоносов сам является участником многих полярных плаваний.

При царе Иване Грозном в 1584 году северный город Новохолмогоры официально стал первым российским портом. Через него стали активно развиваться торговые отношения со странами Западной Европы, прежде всего Англией. Сначала порт в устье Северной Двины назывался Новохолмогорами, а с 1613 года - Архангельском. До возведения Петербурга Архангельск был единственным выходом к морю, центром судостроения (Соломбальская судостроительная верфь) и внешнеторговым портом. Это было время его подлинного расцвета.

В 1596 году царь Федор Иоаннович направлял на реки Таз и Енисей через Тобольск и Березов экспедицию думного дьяка Федора Дьякова, приказав «доподлинно» узнать о бесконтрольной торговле поморов.

Несколько слов из истории строительства Архангельского порта. Издревле русские торговали со странами Ганзейского союза через море Балтийское. В 1581 году, в конце Ливонской войны, Русь потеряла Нарву, Ям, Копорье, а, следовательно, был утрачен и выход к Балтийскому морю. И тогда взор русского царя обратился к берегам моря Белого. В 1583 году Иван IV Грозный издал Указ о строительстве Города Архангельского – «города для корабельной пристани». В лето 1584 года на высоком берегу Северной Двины, там, где река разделяется на три устья: Пудожемское, Мурманское и Березовое, близ Михайло-Архангельского монастыря «одним годом поставили деревянный город».

Первоначально монастырь находился на мысе Пур-Наволоок. В 1419 году был разорён норвежцами, но был восстановлен на прежнем месте. На протяжении двухсот лет Михайло-Архангельский монастырь был одним из центров Русского Севера. В 1584 г. по указу царя Ивана Грозного воеводы П.А. Нащокин и А.Н. Волохов (Залешанин) в течение года построили вокруг монастыря деревянную крепость, названную Новые Холмогоры, которая и дала начало Архангельску.



Михайло-Архангельский монастырь



Архангельский порт периода правления Петра Великого

Бурный рост торговли с границей через северные моря вызвал к жизни в Архангельске разнообразные промыслы. В первую очередь стали развиваться вожжевой (лоцманский), дрягильный (перегрузочный), извозный. Следует отметить, что первая на Руси артель «корабельных вожжей» - лоцманов была образована именно в Архангельском порту.

Создание военного порта на Северной Двине в определенной степени связано с именем вице-адмирала Корнелия И. Крюйса (1655-1727). Вице-адмирал Корнелий И. Крюс был послан в Архангельск Петром I в 1702 году и по существу руководил созданием военного порта. Ему, в частности, было поручено построить оборонительные укрепления города. На Двине, по обе стороны фарватера, впервые было установлено навигационное оборудование -

лоц-бочки (буи). На острове Мудьюг, у входа в Северную Двину, была установлена маячная башня, при которой жили архангельские лоцманы.



Адмирал Корнелиус Крюйс

В конце XVI, начале XVII веков на Севере Руси строилось до 300 различных судов. Эти суда предназначались для плавания в Белом, Баренцевом и Карском морях, в Обской и Азовской губах. Плавание также осуществлялось между устьями рек Лены и Колымы. Тот факт, что Россия уже в XVI веке имела в Северных морях достаточно мощный морской флот, является славной страницей русской морской истории. Сегодня доподлинно известно, что именно на Севере было положено начало регулярному отечественному Военно-морскому флоту. Основатель русского военного флота – Петр Великий исключительно высоко ценил богатейший опыт поморов и новгородцев. Поэтому, не случайно государь приказал талантливому русскому военно-морскому деятелю, первому отечественному вице-адмиралу Н.А. Сенявину (дата рождения точно не известна, умер в 1723 г.) привлекать для службы на Балтийский флот в первую очередь тех «архангелогородцев и мезенцев», кто, как было сказано в Указе Петра «... на море и на кочах на Новой Земле и Груманте бывали».

В настоящее время хорошо известно, что русские мореплаватели уже в конце XVI – начале XVII столетия, плавали из Карского моря в море Лаптевых проливом, отделяющим Северную Землю от материка. Первым, кто пытался обследовать море к северу от Таймырского полуострова стал русский полярный мореплаватель С.И. Челюскин (около 1700-1764).



С.И. Челюскин (около 1700-1764)

В первой половине XVII века русские мореходы открыли и активно использовали четыре основные трассы в Баренцевом и Карском морях, берущие свое начало в Белом море: Мангазейский морской ход, Новоземельский ход, Енисейский ход и ход Грумаланский. Самым сложным был Мангазейский Морской ход. Мангазейский Морской ход объективно является первой в мире широтной, полярной магистралью, связавшей русское Поморье с реками Обь, Таз и Енисей по Печорскому и Карскому морям через волоки Ямальского полуострова. По сохранившемуся скудным историческим сведениям, этот морской ход стал известен на Руси ещё в конце XV – начале XVI веков. О постоянных плаваниях поморов на реку Обь по Мангазейскому Морскому ходу в 50-е годы XVI века писали агенты иностранных компаний, проникшие на русский север. По их свидетельству, русские мореходы настолько хорошо изучили эту дорогу, что могли провести за известную плату западноевропейские корабли в Обское устье, откуда можно было, поднявшись по реке Обь, попасть в Китай.

Морской ход уже тогда представлял собой целый комплекс специального навигационного обеспечения, включавший в себя самый рациональный, укороченный маршрут, оптимальное время выхода в плавание, целесообразную скорость плавания, обеспечение береговыми знаками, морскими картами, лощиями и особыми судами. Путь из Архангельска до Мангазеи занимал примерно пять недель. Продолжением Мангазейского Морского хода был путь в низовье Енисея. На русской карте Севера, изданной в 1612 году в Голландии Исааком Массой (1586-1643), были отмечены основные пути Мангазейского Морского хода, продолженного далее до Енисея по протокам Худосей и Малая Баиха, соединенным сухим волоковым путем.



**Портрет Исаака Массы работы Франса Халса, 1626,
Художественная галерея Онтарио**

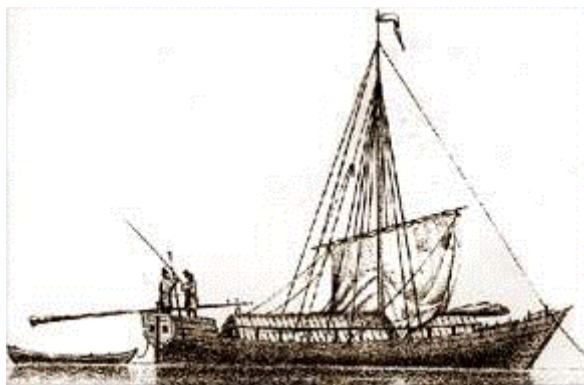
Несколько слов о первых судах, используемых на Руси для плавания во льдах. Первыми судами, пригодными для плавания во льдах вблизи побережья, были лодки - осиновки, имевшие длину до 16 футов, ширину 3 фута и осадку около 1 фута. Лодки – осиновки могли перевозить несколько человек и более 300 кг. груза.



Лодка-осиновка



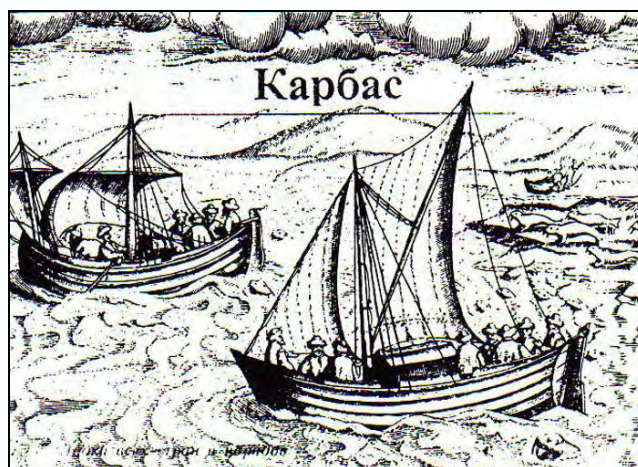
Раньшина-парусно-гребное судно северных славян



Шитик-парусно-гребное судно новгородцев

Для походов в отдаленные районы строились так называемые «весновальные карбасы» длиной до 30 футов, шириной около 7 футов, осадкой до 4 футов. На них можно было перевозить до 3 тонн груза. Эти суда имели весла и парусное вооружение, состоявшее из одной мачты с прямым парусом.

«Весновальные» происходит от слова - веснованье — (весновальный промысел, вешна), так называется у поморов весенний на морского зверя и треску промысел в Северном океане и в Белом море. Отсюда: весновать - промысливать весной морского зверя и треску; весновальщик, вешняк промысливающий весной морского зверя.



Холмогорский карбас

Самые крупные суда русских поморов — заморские ладьи имели длину около 30 м., ширину 7,5 м. и осадку до 3 м. Парусное вооружение ладьи состояло из двух-трех мачт, на которых поднимались прямые паруса. Разновидностью поморской ладьи являлась кочмара или коч, имевшая меньшие размеры и грузоподъемность. Строились и другие типы судов.

Однако основным судном русского северного флота того времени был коч — единственный в то время специальный тип морского судна ледового класса. По отдельным публикациям название этого судна происходит от новгородского «коца» - ледовая защита и связано с его важнейшей конструктивной особенностью, наличием так называемой «шубы ледяной», которая представляла собой вторую ледяную обшивку, расположенную в районе

ватерлинии. Вторым отличием коча был его корпус яйцеобразной формы, наиболее удобной для «выжимания» судна на поверхность при ледовом обжатии.



Ладья поморская



Коч поморский

В зависимости от районов плавания и условий эксплуатации кочи имели несколько модификаций. Например, кочи делились на два основных типа: малые и большие. Мангазейский Морской ход и речной вариант Енисейского хода обслуживался малыми кочами. На мангазейских малых кочах имелось две мачты, была также установлена система управления парусами – прямым и косым треугольником. Малый коч является наиболее ранним типом северорусского морского судна, на основе которого развились другие типы кочей, в том числе и большие кочи.



Модель малого коча

Большой коч был гораздо массивнее малого и сложнее по оснастке и конструкции. Корпус большого коча типично морской, с высоко поднятыми полубаком и полуютом. Судно было также оснащено двумя мачтами и прямыми парусами. Паруса шились из полотна и ровдуги, выделанной оленьей замши. Большие кочи принимали груз до 30 тонн и 35-40 человек пассажиров и команды.



Коч в море

В 20-х годах XVII столетия морские пути из Мангазеи простерлись далее на Восток: вокруг полуострова Таймыр к устью Лены. В 40-х годах XVII века русские корабли обогнули Чукотский полуостров и вошли в воды Тихого океана.

Исторически установлено, что к середине XVII века вся территория Таймырского края, за исключением, возможно, самых северных её окраин, - полуострова Челюскина, была русскими хорошо изучена и освоена.

В конце XVII столетия русские мореходы свободно плавали между устьями рек Лены, Яны, Индигирки, Колымы. Исключительную роль в истории освоения российского Севера сыграла Великая Северная экспедиция 1733-1743 годов.

Великая Северная экспедиция стала тем величайшим грандиозным предприятием, которое породило впервые серьезный практический интерес к научным проблемам Арктики. Например, по словам немецкого этнографа, географа и историка Фридриха фон Гельвальда (1842-1892), Великая Северная экспедиция 1733-1743 годов может быть поставлена наравне с величественнейшими географическими предприятиями в истории открытий. Даже более: по обширности территории, на которой экспедиции предстояло действовать одновременно, в истории географических открытий ничего подобного ей не было.

Продолжавшаяся в течение десяти лет (1733-1743), стоившая колоссальных усилий и жертв, организованная в невиданном дотоле не только для России масштабе, богатая научными результатами, — Великая Северная экспедиция далеко вышла за пределы национального интереса и, несомненно, приобрела мировое значение. Задавшись целью исследовать северные берега России, экспедиция добилась колоссальных результатов: были описаны северные берега Евразии от Белого моря до устья реки Колымы, Охотское море, Камчатка; исследована Сибирь «до южнейших и восточнейших ее пределов». На специально выстроенных кораблях совершены плавания к загадочным в ту пору берегам Японии и Америки, причем окончательно было установлено существование пролива, разъединяющего Азию от Америки.

Север оставался главным центром отечественного кораблестроения до начала XVIII века. Выше отмечалось, что в этот период Петр Первый заложил в Архангельске знаменитую Соломбальскую верфь, которая занимала в отечественном кораблестроении особое место. Однако, по мнению отдельных историков, первая попытка основать судостроение в Архангельске, именно на Соломбальском острове предпринималась ещё Борисом Годуновым (1552-1605) в 1602 году. Более того, в «Описании Российской империи в историческом, географическом» и статистическом отношениях: посвященном имени Его Императорского Высочества, Государя наследника Цесаревича, Великого Князя Александра Николаевича», том 1, И. Пушкарева (1808-1848) говорится: «Как первый опыт кораблестроения, должно заметить постройку в Архангельске в 1581 году морского гальота. Его построили голландцы, и по два года производили на нем плавание по Белому морю, но в 1584 году гальот разбился, и строение кораблей не было продолжено».

В 1700-1702 годах на Соломбальской верфи построили шесть транспортных судов типа «флейт», которые получили названия: "Святой апостол Андрей", "Святой Пётр", "Святой Павел", "Рычард Энжен", "Экс-бой", "Меркуриус" (Брызгалов В.В. Флейты из Соломбалы // Соломбальская верфь. 1693-1862. Архангельск, 1993. С. 23-31.).

В 1702 году со стапелей Соломбальской верфи сошли на воду два малых фрегата "Святой Дух" и "Меркурий", которые по "Государевой дороге" были переташены на Онежское озеро, а затем - на Ладожское озеро. После спуска этих двух кораблей, на Соломбальской

верфи заложили ещё один малый фрегат, который получил название "Святой Илья". В последующие годы велась достройка фрегата "Святой Илья", а новых кораблей не закладывалось.

В феврале 1708 года на Соломбальской верфи заложили два 32-пушечных фрегата: "Святой Пётр" и "Святой Павел". Фрегаты "Святой Пётр" и "Святой Илья" были отправлены на Балтику в 1710 году. В последующие годы на Соломбальской верфи строились линейные корабли и фрегаты, но ни один из них не получил названия "Святой Николай".



32-пушечный фрегат «Святой Петр»

В 1713 году на Соломбальской верфи уже работало 600 человек. К 1718 году на этой верфи было построено 12 кораблей. В то время на верфи строились 32-, 52- и 74-пушечные корабли.

Официально известно, что на Соломбальской верфи были построены первые военные суда, которые затем составили основу российского Балтийского флота. Проводка кораблей из Архангельска в Балтийское море совершалась вокруг Скандинавии. Первая проводка была осуществлена в 1710 году. Соломбальская верфь за период своего существования построила более 500 судов различного типа, это были: яхты, шнявы, флейты, брандеры, корабли, боты, гукоры, пинки, лихтеры и киль - лихтеры, бригантины, катера, канонерские лодки, шлюпы, плавучие батареи, тендеры.

С 1777 по 1787 годы 70 кораблей архангельской постройки были проданы за границу.

В целом в XVII веке и до начала XVIII века через Архангельский порт проходило до 85% внешнеторгового оборота России.

На основании указа Сената от 29 июля 1730 года Военная коллегия приняла особое постановление об учреждении Архангельской верфи для строительства военных кораблей и содержании в порту судов, предназначенных для «крейсирования» в северных морях. Решение о восстановлении Архангельского военного порта и строительства военных кораблей было принято в 1733 году.

Следует отметить, что прологом к Великой Северной экспедиции стала первая камчатская экспедиция мореплавателя, офицера русского флота, капитан - командора В.И. Беринга (1681-1741).



Капитан-командор Витус Ионассен Беринг (1681-1741)

В 1725-1730 и 1733-1741 годах В.И. Беринг руководил Первой и Второй Камчатскими экспедициями. За два года плавания Первой Камчатской экспедиции, которая, по сути, является первой в России морской научной экспедицией, была произведена съемка западного побережья моря, которому впоследствии будет присвоено имя первооткрывателя. Таким образом, плавания В.И. Беринга завершили открытие северо-восточного побережья Азии.

Заслуги В. Беринга в освоении русского Севера отражены во многих изданиях. Среди них можно отметить:

- Экспедиция Беринга. Сб. документов, М., 1941;
- Ваксель С., Вторая Камчатская экспедиция Беринга, пер. с нем., Л.—М., 1940;
- Берг Л.С., Открытие Камчатки и экспедиции Беринга. 1725—1742, 3 изд., М.—Л., 1946;

- Зубов Н. Н., Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов, М., 1954;
- Магидович И.П., Очерки по истории географических открытий, М., 1957;
- Андреев А. И., Экспедиция Беринга, «Известия Всес. географ. об-ва», 1943, т. 75, вып. 2;
- Соколов А. П., Северная экспедиция 1733—43, «Записки Гидрографического департамента Морского мин-ва», 1851, ч. 9;
- Белов М. И., Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины 19 века, М., 1956.





Капитан-командор Чириков Алексей Ильич (1703–1748)

28 декабря 1732 года был издан указ Сената об организации Великой Северной экспедиции. Начальником экспедиции был назначен капитан-командор В.И. Беринг, его помощниками – А.И. Чириков и М.П. Шпанберг.

Основными участниками экспедиции стали штурманы Д.Л. Овцын, С.И. Челюскин, И.Н. Кошелев, М.Я. Щербинин, М.А. Головин, А.И. Великопольский, М. Петров и многие другие.

Изложенный в монографии материал, касающийся Великой Северной экспедиции, базируется на следующих трудах:

- Андреев В. Документы по экспедиции капитан - командора Беринга в Америку в 1741 году. "Морской сборник", V, 1893.
- Андреевич В. Исторические очерки Сибири. 1886.
- Бер К. Заслуги Петра Великого по части распространения географических познаний. «Записки Геогр. Об-ва», III — 1849, IV - 1850.
- Берг Л.С. Известия о Беринговом проливе и его берегах до Беринга и Кука. «Записки по гидрографии», II, 1919.
- 1926. Берг Л.С. Открытие Камчатки и камчатские экспедиции Беринга (библиотека путешествий), под редакцией проф. А.А. Крубера. ГИЗ, 1924. Второе издание этой книги (изд. Главсевморпути, Л. 1935), по сравнению с первым, значительно пополнено данными по истории ознакомления с берегами Берингова пролива.
- Берх В.Н. Жизнеописание Беринга. «Русский Архив», 1823, кн. VI.
- Берх Василий. Первое морское путешествие россиян, предпринятое для решения географической задачи: соединяется ли Азия с Америкой, и совершенное в 1727, 28 и 29

годах под начальством флота капитана I ранга Витуса Беринга. С присовокуплением краткого биографического сведения о капитане Беринге и бывших с ним офицерах. СПб. 1823.

- Берх В. Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны. Две части. СПб. 1821 и 1823.
- Бахтин В. Русские труженики моря. Первая морская экспедиция Беринга для решения вопроса, соединяется ли Азия с Америкой СПб. 1890.
- Врангель Ферд. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю в 1820 -1824 гг. СПб., ч. I, 1841.

В 1733-1734 годах в Архангельске решением Петра Великого создается первый отряд Великой Северной экспедиции, основной целью создания которой было освоение морского пути от Муroma до Чукотки.

Первым отрядом Великой Северной экспедиции стал Обский отряд. Однако, по мнению специалистов, его следовало бы назвать «Карским», так как район предполагаемых исследований Первого отряда составляло почти исключительно Карское море. Для плавания были выстроены специальные суда — «Экспедицион» и «Обь». Их соорудили из особо прочных материалов.

10 июля 1734 года суда под командованием начальников экспедиции лейтенантов С.В. Муравьева и М. Павлова отбыли от Архангельска. Всего в этой экспедиции участвовало 51 человек, среди них: подштурманы Г. Руднев и В. Андреев, «рудознатцы» Одинцов и Вейдель, иеромонах и два подлекаря.

Первый этап Карско-Обской экспедиции завершился крайне неудачно. Руководители экспедиции С.В. Муравьев и М. Павлов решением Адмиралтейств-коллегии были отстранены от должности, предстали перед судом и были разжалованы в матросы.

Дальнейшее руководство обской экспедицией перешло в опытные и надежные руки «лейтенанта майорского рангу» Степана Гавриловича Малыгина (дата рождения не известна — умер 1764). Начальник западного отряда Великой Северной экспедиции лейтенант С.Г. Малыгин, в честь которого, например, назван известный советский ледокол, был одним из самых выдающихся специалистов штурманского дела того времени. По окончании Московской математической школы, он начал в 1717 году службу во флоте гардемаринном. В 1731 году им написано первое руководство по мореплаванию. Приглашенный преподавателем в штурманскую роту, он в 1743 году становится ее командиром, в каковой должности и находится в продолжение семи лет. За это время С.Г. Малыгин вводит много улучшений в штурманское дело и особенно заботится о практическом обучении штурманов. Главное дело его жизни, далеко прославившее его имя, — знаменитый поход из устья Печоры до Обской губы.

С.Г. Малыгин в 1733 г. написал книгу «Сокращенная навигация на карте дередукцион», которая явилась первой работой по навигации, написанной на русском языке. Важнейшей заслугой С.Г. Малыгина является то, что он первым исследовал и описал северные берега Сибири.

В ходе этой уникальной экспедиции, которая длилась более двух лет, велись географические, гидрологические и другие работы с промером глубин у побережья островов, заливов бухт по всему северному побережью великой России. Составленная по результатам данной экспедиции «Меркаторская карта Северного океана с назначением берега от реки Печоры до реки Оби» стала выдающимся событием в истории как отечественной, так и мировой картографии. Очертания побережья Северного океана от Архангельска до Обдорска впервые в мировой истории вошли в сводные карты Великой Северной экспедиции, а затем и во все карты мира.

Второму отряду Великой Северной экспедиции под руководством российского гидрографа, одного из первых русских исследователей Арктики, представителя древнего дворянского рода лейтенанта Д.Л. Овцына (1704-1757) было поручено обследовать берег от конечного пункта работ экспедиции С.Г. Малыгина устья Оби до Енисея.



Лейтенант Д.Л. Овцын (1704-1757)

14 мая 1734 года, на построенной в Тобольске специально для этого плавания двухмачтовой дубель-шлюпке «Тобол», Д.Л. Овцын в сопровождении «подштурмана Стерлегова, штурманского ученика Канищева, геодезиста Ушакова, его ученика Выходцева, рудознатца Медведева и 50 прочих участников» отправился из Тобольска в море.

Д.Л. Овцын руководил Обско-Енисейским отрядом Второй Камчатской экспедицией в период с 1734 по 1738 год. За этот период отряд произвел первую гидрографическую опись

побережья Сибири между устьями рек Обь и Енисей, открыл Гыданский залив и Гыданский полуостров.

Дмитрий Васильевич Стерлегов (1707? — 1757) является одним из первых русских исследователей Арктики. Участник Великой Северной экспедиции. С 1734 по 1742 год Д.В. Стерлегов участвовал в работе Обско-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции под руководством Д. Л. Овцына и Ф. А. Минина. В 1734-1736 годах он провёл съёмку и промеры в южной части Обской губы. В 1738-1739 годах Д.В. Стерлегов провёл съёмку Бреховских островов в устье Енисея. В 1740 году он прошёл на собачьих упряжках из Туруханска вдоль Енисея, затем вдоль морского берега на восток до широты $75^{\circ} 20'$, провёл съёмку западного берега полуострова Таймыр (от мыса Северо-Восточный до мыса Стерлегова).

Федор Алексеевич Минин (1709-?) с 1736 участвовал, а с 1738 года по распоряжению Д.Л. Овцына возглавил Обско-Енисейский отряд Великой Северной экспедиции.

В период с 1738 по 1742 год на боте «Обь-почтальон» предпринял несколько неудачных попыток обогнуть полуостров Таймыр с севера. При этом он произвел первое картографирование побережья Сибири от устья реки Енисей и далее на 250 км восточнее устья реки Пясины; составил описание острова Диксон.

Третий крупный отряд Великой Северной экспедиции (Ленско-Хатангский отряд), отправился из Якутска в июне 1735 года под начальством русских полярных исследователей Арктики, морских офицеров лейтенантов В.В. Прончищева (1702-1736) и П. Ласиниуса (около 1700-1735).

Штурманом отряда был назначен подштурман С.И. Челюскин. Следует особенно отметить, что в морских походах В.В. Прончищева сопровождала его супруга Мария Федоровна, являясь полноценной участницей сложнейших плаваний.



Мария (Татьяна) Федоровна Прончищева (1713-1736) – первая в мире полярная путешественница, участница Великой Северной Экспедиции



Лейтенант Василий Васильевич Прончищев (1702-1736), начальник Ленско-хатангского отряда Великой Северной экспедиции

Достигнув устья Лены, моряки, как было условлено заранее, разделились: В.В. Прончищев пошел на запад, П. Ласиниус же — на восток.

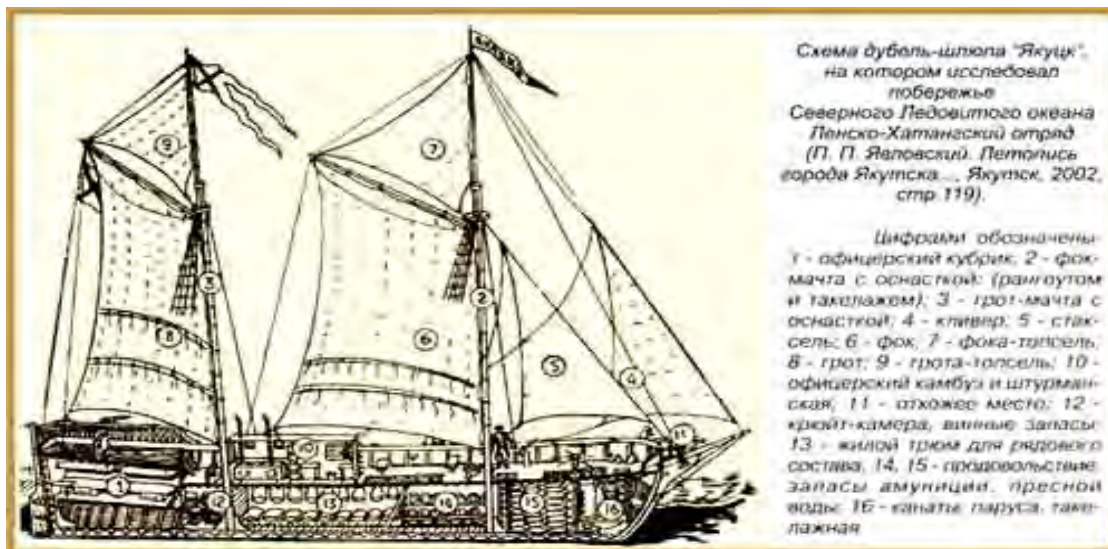
По результатам съемок реки Лена была составлена «Карта, сочиненная с содержащегося журналу на дупель - шлюпке «Якуцке» прошлаго 1735 году реки Лены от города Якуцка до Северного океана, и сочинена оная карта штурманов Семеном Челюскиным». Следует отметить, что это была первая карта Лены, выполненная на основе инструментальной съемки.

Экспедиция В.В. Прончищева внесла большой вклад в исследование Арктики. Например, В.В. Прончищев открыл ряд островов на северо-восточном побережье полуострова Таймыр (острова Фаддея, острова Комсомольской правды, острова Петра), северо-восточную часть гор Бырранга.



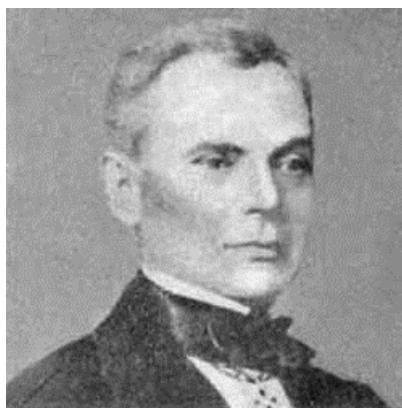
Путь экспедиции В.В. Прончищева в 1735 и 1736 гг.

В распоряжение В.В. Прончищева была предоставлена дубель - шлюпка «Якуцк». Его сопровождали подштурман русский полярный мореплаватель С.И. Челюскин (около 1700-1764), русский полярный исследователь геодезист Н. Чекин. Н. Чекин в составе экспедиции занимался геодезической съемкой северной Якутии и восточных берегов Таймыра. В 1736 году вместе с С.И. Челюскиным Н. Чекин вернулся в Якутск санным путем.



Дубель-шлюпка «Якуцк»

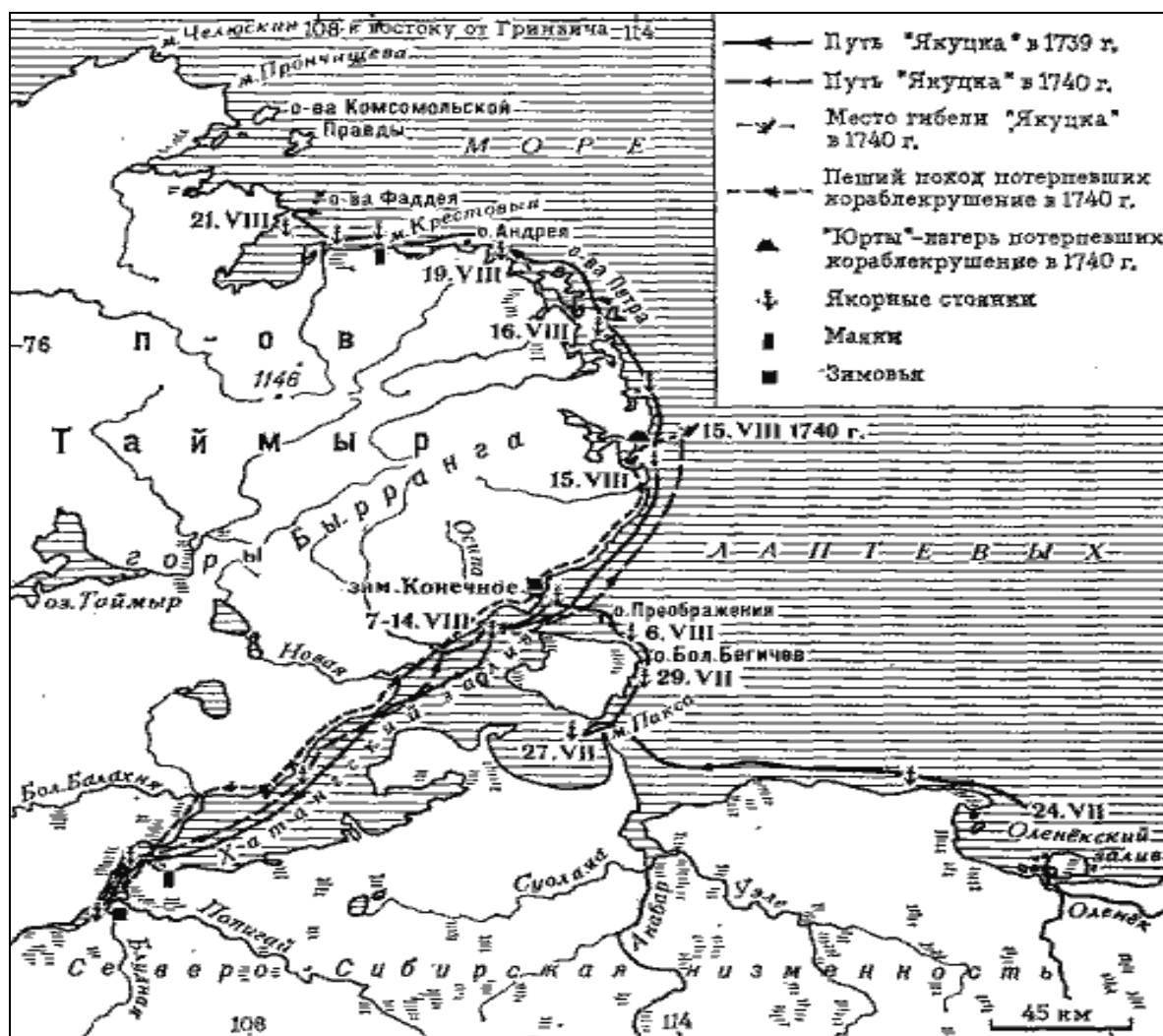
В компанию 1739 года командиром отряда вместо В.В. Прончищева был назначен лейтенант Х.П. Лаптев.



Харитон Прокофьевич Лаптев (1700-1763)



Карта Таймыра, созданная Харитоном Лаптевым по результатам его экспедиции

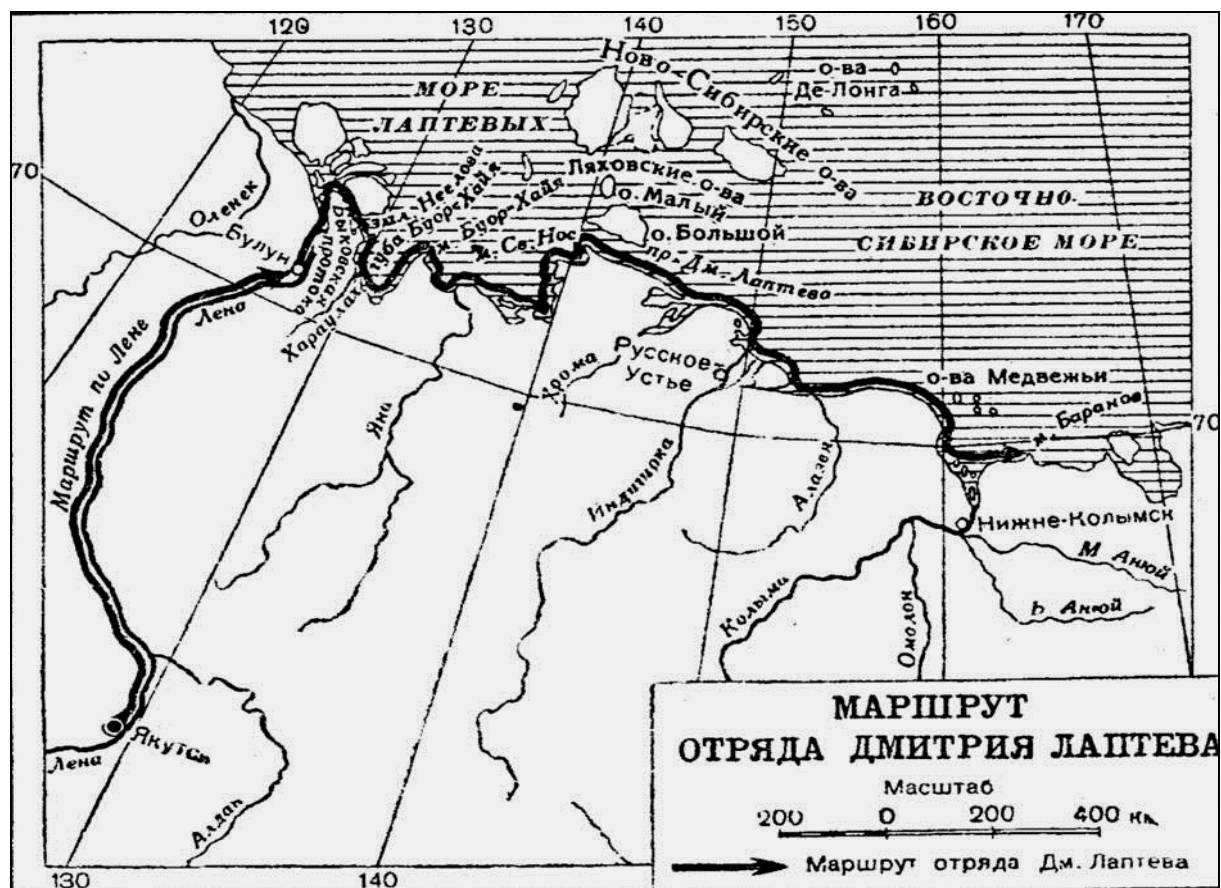


Экспедиции Х. Лаптева на «Якуцке»

В 1739 году П. Чекин плывал на дупель - шлюпке «Якуцк» под руководством Х. Лаптева. В 1740 году он на собаках пересек полуостров Таймыр: прошел путь от нижней Хатанги к озеру Таймыр, а затем по реке Таймыре к её устью, окончательно доказав, что она впадает в Карское море. П. Чекин первым описал восточное побережье Таймыра от устья Хатанги до острова Петра.

Экспедиция П. Ласиниуса (1700-1735), которая историками представляется как четвертый Восточно-Ленский отряд Великой Северной экспедиции, совершалась на двухмачтовом шлюпе «Иркутск». Отряду была поставлена задача поиска морского пути из устья реки Лена на Камчатку. К сожалению, экспедицию постигла трагедия – болезнь экипажа цингой. Одним из первых умер П. Ласиниус. После его смерти в навигацию 1736 года начальником отряда был назначен русский полярный исследователь впоследствии вице-адмирал Д.Я. Лаптев (1701-1771). Подштурманом в отряд был назначен М.Я. Щербинин. Отряд под руководством Д.Я. Лаптева проводил исследования в течение 10 лет. Эта экспедиция выполнила одну из самых громадных, по количеству и важности добытых материалов работ в истории полярных исследований. Например, впервые было описана береговая полоса вдоль северных окраин

России, начиная от Канина Носа (омывается с юго-запада Белым морем, с северо-востока Баренцевым морем) при входе в Белое море до реки Колымы на восток. В целом в результате плаваний Д.Я. Лаптева и его помощников подштурмана М.Я. Щербинина, геодезиста Киндякова на картах были показаны побережья четырех морей: моря Лаптевых, Восточно-Сибирского – подробно, Чукотского и Берингова – частично. Были также описаны дельта реки Лена и бассейн Анадыри.



Маршрут отряда Дмитрия Яковлевича Лаптева

Нельзя не отметить, поистине гигантский вклад в освоение Севера, экспедиций В.Й. Беринга, А.И. Чирикова, М.П. Шпанберга (1698-1761), северных и академических отрядов Г. Миллера, И. Гмелина, С.П. Крашенинникова (1713-1755) и многих других выдающихся русских полярных исследователей.



Капитан-командор А.И. Чириков(1703-1748)

Вклад А.И. Чирикова в открытие северных земель достаточно подробно представлен в работах:

- Зубов Н. Н. Плавание Беринга и Чирикова на пакет — ботах «Св. Пётр и «Св. Павел» и открытие северо- западных берегов Америки, Алеутских и Командорских островов (1740—1742).
- Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов.- М., 1954.- С.94-101.



**Первый русский академик-географ С.П. Крашенинников
(1713-1755)**

Заслуживает внимания и экспедиции Южного отряда Великой Северной экспедиции под руководством капитана Мартына Шпанберга в 1738-1742 гг. Южному морскому отряду Великой Северной экспедиции предписывалось, построив в Охотске или на Камчатке три судна, плыть «ради обсервации и изыскания пути до Японии» и попутно обследовать Курильские острова. Достигнув Японии, отряд должен был ознакомиться с ее политическим строем, обследовать порты и по возможности установить мирные торговые отношения с ее жителями. В 1735 г. М. Шпанберг прибыл в Охотск, где под его наблюдением были построены два судна для «японского отряда» — бригантина «Архангел Михаил» и дубель-шлюпка «Надежда».

18 июня 1738 г. три суда экспедиции покинули устье Охоты, и вышли в море. Флагманским судном «Архангел Михаил», командовал М. Шпанберг, дубель - шлюпкой «Надежда» командовал мичман Александр Шельтинг и штурман Казимеров, ботом «Святой Гавриил» — лейтенант Вильям Вальтон и его помощник подштурман Верещагин. 15 июля 1738 г. «Архангел Михаил» прошел вдоль Курильской гряды до острова Уруп. Отряд на «Святом Гаврииле» дошел до берегов острова Хоккайдо, дополнительно подробно обследовав и описав 26 островов. Зимой 1738-39 г. отряд М. Шпанберга посвятил подготовке к новому походу. Судна экспедиции были отремонтированы, в дополнение к ним на Камчатке построили 18-весельный шлюп «Большерецк». Командиром шлюпа стал квартирмейстер Василий Эрт.

16 июня 1739 г. экспедиция достигла северо-восточного побережья острова Хонсю и продолжила движение к югу. Штурман Казимиров, квартирмейстер Черкашин и шестеро матросов стали первыми русскими, вступившими на японскую землю.

Требуется упоминания и тот факт, что в те годы была совершена так называемая Первая Академическая экспедиция. Первой Академической экспедицией называют деятельность Академического отряда в ходе Великой Северной экспедиции. В ходе неё исследованию и картографированию были подвергнуты Аляска, Алеутские острова, тихоокеанские берега и другие земли. С.П. Крашенинников исследовал Камчатку, Г.Ф. Миллер и И.Г. Гмелин собрали сведения об истории, географии, этнографии, флоре и фауне Сибири.

В целом, касаясь научных результатов работ Великой Северной экспедиции, гидролог, геомагнитолог, механик, исследователь Севера, доктор физико-математических наук, контр-адмирал, профессор Н. В. Розе (1890-1942) замечает, что работы эти дали богатейшие картографический и гидрографический материалы.

Опись берегов впервые опиралась на астрономически определенные пункты, имевшие, правда, лишь широтные определения по несовершенству тогдашних приборов и методов. Научные работы, выполненные и опубликованные бароном, адмиралом, полярным исследователем Ф.П. Врангелем (1796\1797 – 1870), мореплавателем, полярным исследователем, адмиралом П.Ф. Анжу (1820-1824), шведским мореплавателем А. Ховгардом (1878-1879), а

также русским гидрографом К.К. Неупокоевым (1912-1913) и другими исследователями единогласно свидетельствуют о замечательной, при несовершенстве приборов того времени, точности работ первых русских картографов.

Врангель Фердинанд Петрович (1796-1870), адмирал, известный русский мореплаватель и полярный исследователь, является автором классического фундаментального сочинения «Путешествия по северным берегам Сибири по Ледовитому морю, совершенные в 1802, 21, 22, 23 и 24 годах».



Адмирал Ф.П. Врангель (1796\1797-1870)

Н.В. Розе в 1917-1921 годах в составе Северной гидрографической экспедиции занимался исследованием Карского и Баренцева морей, а также участвовал в первых советских экспедициях, проводя гидрографические исследования и геомагнитные измерения в полярных районах.

К.К. Неупокоев в 1910 году был старшим штурманом на ледоколе «Вайгач». В сентябре 1913 года, участвуя в походе на ледоколе «Таймыр», он впервые наблюдал Северную Землю.

Всего в истории отечественного флота было девять отрядов Великой Северной экспедиции. За десять лет своей беспримерной по сложности и значимости деятельности русские моряки-исследователи Великой Северной экспедиции произвели подробную опись побережья Северного Ледовитого океана, выполнили съемку многих впадающих в океан северных рек. Русские моряки определили астрономические координаты трех материков – Европы, Азии и Америки. Они проводили систематические метеорологические наблюдения, геологические и этнографические исследования Сибири, Камчатки, Курильских островов. Именно русские моряки – исследователи первыми в мире нанесли на карты Алеутские острова и северо-западные берега Северной Америки. Героические участники Великой Северной экспе-

диции впервые в истории начали обширные исследования Северного морского пути. Исторические дела Великой Северной экспедиции были продолжены.

В 1741 году Адмиралтейств – коллегия отдает приказ архангельской конторе над портом об организации «описных работ» на Белом море и в районе Колы.

С 1741 года первый отряд военных судов, направленный в Кольский Залив под командованием капитан - командора Лювеса стал называться Северной эскадрой. В этом же году эскадра впервые зимовала в Екатерининской гавани. Свое первое крейсерство от Норвежского до Карского моря Северная эскадра совершила в 1742 году. Выполненные «описные работы» от Архангельска до Колы практически завершили деятельность Великой Северной экспедиции. В то же время первая морская крепость на Севере должна была быть построена на Новой Земле.

Следует дополнительно отметить выдающийся вклад некоторых русских штурманов в освоении Арктики:

- В 1727 году была издана первая официальная отечественная карта Белого моря на основе описи штурмана Казакова и капитана Деопера;
- В 1740-1760 годах первое плавание вокруг Новой Земли совершил помор Савва Лошкин, было получено первое описание Новой Земли;
- В 1741 году старший штурман Е. Бестужев и мичман Михайлов произвели опись Белого моря от Мезени до Канина Носа;
- В 1741 году была произведена опись Мурманского берега Кольского полуострова В. Винковым с гукора «Кроншлот». В этом же году были впервые подробно описаны Кольский залив и остров Кильдин.

Гукорами (иначе - гукр, гукер-яхт, гукар, гукер, гуккер - от гол. (hoeker) называли небольшие двухмачтовые суда, использовавшиеся в качестве вспомогательных, для прибрежного дозора и посыльной службы. В гражданском флоте они служили для перевозки грузов по Ладоге и Онеге, еще в начале XX века на гукорах плавали по Белому морю.



Гукор «Кроншлот»

С особым чувством мы воспринимаем тот факт, что первая высокоширотная научная экспедиция в Северный Ледовитый океан была организована великим русским ученым М.В. Ломоносовым в 1764-1766 гг. (экспедиция В.Я. Чичагова). Следует отметить, что это была вообще первая полярная экспедиция, основанная на научном расчете и предвидении. Поэтому первая, хотя и неудачная попытка русских мореплавателей проникнуть в центральную область Арктики занимает значительное место в истории полярных путешествий. Экспедиция достигла наиболее северной точки $80^{\circ}30'$, которой не достигало ни одно судно в XVI-XVIII вв. Участники экспедиции получили важные сведения об особенностях мореплавания в тяжелых ледовых условиях.

М.В. Ломоносов на протяжении всей своей жизни особое внимание уделял освоению Арктики. Он первым из ученых мира глубоко осознал значение перехода от случайного накопления знаний об Арктике к систематическим научным поискам и наблюдениям.

Для нашего великого соотечественника естественным предвидением позитивного исторического пути России был путь освоения несметных богатств Русского Севера. Поэтому великий помор принял меры к составлению нового географического атласа России. Почти 250 лет назад, в 1763 году в своей исторической работе «Краткое описание разных путешествий по Северным морям ...» М.В. Ломоносов подчеркивал, что «России могущество будет прирастать Сибирью и Северным океаном». М.В. Ломоносов первым собрал все ранее имеющиеся сведения и обосновал возможность плавания Северным Морским путем. Именно по

его предложению была организована экспедиция, начальником которой был назначен офицер флота капитан-командор В.Я. Чичагов (1726-1809). Одновременно М.В. Ломоносов работал над научным трудом «Рассуждение о большой точности морского пути ...». В своих трудах великий ученый уже тогда предлагал включение в хозяйственную деятельность России северных территорий Сибири с их последующим обязательным заселением.

Российский военно-морской деятель, исследователь Арктики, адмирал Василий Яковлевич Чичагов свою морскую службу начал после окончания Школы математический и навигацких наук в 1742 году гардемаринном береговой команды Ревельского порта. В 1745 году он был произведен в мичманы и в течение 9 лет проходил профессиональное обучение и плавал на кораблях английского флота. В дальнейшем служил на Балтийском флоте офицером и командиром фрегата «Святой Михаил». В 1758 году с присвоением чина капитана 2-го ранга В.Я. Чичагов был направлен в Казанское адмиралтейство для «освидетельствования леса для нужд корабельных верфей». В 1764 г. капитаном I ранга принял командование кораблем «Ревель». По распоряжению Адмиралтейств-коллегии он был произведен в капитаны бригадирского ранга.



Капитан-командор В.Я. Чичагов

Проблемы изучения Арктики М.В. Ломоносов изложил в своих трудах, которые на столетия опередили свое время. Наиболее значимыми из них являются:

- «Письмо о Северном ходу в Ост-Индию сибирским океаном» (1755);
- «Рассуждение о большой точности морского пути» (1759);
- «Рассуждения о происхождении ледяных гор в северных морях» (1760);
- «О слоях земных» (1763);
- «Испытание причины северного сияния и других подобных явлений» (незакончен);

- Энциклопедия знаний об Арктике «Краткое описание разных путешествий АО северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» (1763);
- «Прибавление первое о северном мореплавании на восток по Сибирскому океану» (1764);
- «Прибавление второе, сочиненное по новым известиям промышленников из островов американских и по выспросу компанейщиков, тобольского купца Ильи Снегирева и вологодского купца Ивана Буренина» (1764);
- «Примерная инструкция морским командующим офицерам, отправляющимся к поиску пути на восток Северным Сибирским океаном (1765);
- «Способ, как измерять градус теплоты на дне морском подо льдом (1765);
- «Сообщения о наблюдениях, подтверждающих электрическую природу северного сияния».

Исключительно образно существо вопроса освоения Северного Морского пути раскрывают строки, написанные М.В. Ломоносовым в 1752 году:

Напрасно строгая природа
От нас скрывает место входа
С берегов вечерних на восток.
Я вижу умными очами:
Колумб российский между льдами
Спешит и презирает рок».

В 1760 году в поэме «Петр Великий» М.В. Ломоносов уже предсказывает:

Колумбы русские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами новый путь отворят на восток,
И наша досягнет в Америку держава ...»

М.В. Ломоносов – автор теории большого ледяного дрейфа. Он первым высказал предположение о существовании островов к северо-востоку от Шпицбергена, и только через 110 лет в этом регионе в 1873 году была открыта Земля Франца-Иосифа.

М.В. Ломоносов первым, вразрез с существовавшей точкой зрения на Западе, утверждал о наличии водного пространства в районе Северного полюса. М.В. Ломоносов по праву является первым ученым полярником, основателем цельной науки об Арктике. В тоже время теоретические, региональные и прикладные представления М.В. Ломоносова о природе и хозяйстве морских областей, и в первую очередь Арктики, позволяют нам признать его одним из создателей системы комплексного мореплавания. Действительно, в его высказываниях о морской науке впервые выражена идея взаимосвязанного физико-географического и эконо-

мико-географического изучения Мирового океана. Скорее всего, можно признать, что именно М.В. Ломоносов стоял у истоков создания комплексной науки – географии океана.

М.В. Ломоносов утверждал: «Северный океан – есть пространное поле, где усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою, чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку».

Сегодня особенно очевиден вклад М.В. Ломоносова в изучение и практическое освоение Северного Морского пути. Великому ученому было очевидно огромное экономическое значение, которое мог бы иметь для России Северный Морской путь. Ему было ясно и то, что никто лучше русских мореплавателей, имеющих многовековой опыт полярных походов, не сможет решить данную проблему. Только глубоко изучив историю полярного мореплавания и собрав все сведения по географии полярных стран, М.В. Ломоносов приступил к разработке проекта большой морской экспедиции, основной задачей которой являлось разрешение вопроса о Северном Морском пути. Более того он разрабатывает проект прохода северным путем. Весьма обстоятельно им был проработан вопрос о снаряжении экспедиции. Руководство экспедицией М.В. Ломоносов считал необходимым поручить «офицеру из флота, бывалому, особливо в Северном море». Главную задачу экспедиции ученый видел только в научных исследованиях Севера.

В свое время русский океанолог, полярный исследователь, контр-адмирал Н.Н. Зубов (1885-1960) писал: «Благодаря стараниям Ломоносова экспедиция Чичагова в научном отношении была обеспечена так, как ни одна из прежде бывших русских и иностранных экспедиций».

В начале, по замыслу Адмиралтейств-коллегии в экспедиции В.Я. Чичагова планировалось использовать уже построенные и некоторое время проплававшие суда. Однако вскоре по настоянию М.В. Ломоносова Адмиралтейств-коллегия отказалась от этого намерения и в спешном порядке заказала Архангелогородской конторе над портом построить три новых судна, которые 1 августа 1764 были спущены на воду и отправлены на зимовку в Колу. К этому времени 25 июня 1764 г. Адмиралтейств-коллегией в присутствии М.В. Ломоносова были назначены: главным командиром капитан 1 ранга В.Я. Чичагов, а командирами двух других кораблей капитан 2 ранга Н. Панов и капитан-лейтенант В. Бабаев. Поэтому спущенные на воду корабли были названы по фамилиям своих командиров: «Чичагов», «Панов» и «Бабаев». На том же заседании Адмиралтейств-коллегии, которое состоялось 25 июня, было решено назначить в экспедицию лейтенантов П. Борноволокова, Ф. Озерова, П. Пояркова, а также определить на каждый корабль по одному штурману и подштурману (Перевалов В.А. Ломоносов и Арктика. М.; Л., 1949).

14 мая 1764 года Екатерина II подписала указ об организации экспедиции по проекту М.В. Ломоносова. Высочайшим решением главным командиром экспедиции был назначен

капитан капитан-командор В.Я. Чичагов (1726-1809), а его помощниками – капитан 2 ранга Н. Панов и капитан-лейтенант В. Бабаев. Методическим руководством для организации работ по подготовке экспедиции и её осуществлению стало пособие М.В. Ломоносова «Краткое описание разных путешествий по Северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию». Кроме этого был определен вспомогательный отряд для обеспечения экспедиции.

В 1764 году в море вышел вспомогательный отряд экспедиции на шести судах под командованием лейтенанта М. Немтинова для организации на Шпицбергене вспомогательной базы.

9 мая 1765 года экспедиция В.Я. Чичагова вышла из Колы на Север. К сожалению, главные задачи экспедиции выполнены не были. В тоже время, в результате двухгодичных плаваний участники экспедиции провели большой объем исследований, в том числе и метеорологические наблюдения. Экспедиция произвела промер глубин на пути своего маршрута, выполнила наблюдения за дрейфом льдов в Гренландском море, нанесла на карту удобные бухты Шпицбергена и, наконец, экспедиция достигла рекордной по тем временам широты к северу от Шпицбергена.



Экспедиция В.Я. Чичагова

Потомки по достоинству оценили вклад М.В. Ломоносова в освоение русской Арктики. На острове Западный Шпицберген располагается плато Ломоносова. Горный хребет имени Ломоносова имеется на северо-западе Северного острова Новой Земли. Гора имени Ломоносова открыта в 1931 году на Новой Земле. На острове Шпицберген имеются горы и ледник имени М.В. Ломоносова. В центре Гренландии в его честь названо ледниковое плато. В Карском море на берегу Х. Лаптева находится бухта Ломоносова.

Хребет имени Ломоносова – подводный хребет в Северном Ледовитом океане пересекает центральную часть океана, простирается примерно на 1800 км. от Новосибирских островов до острова Элсмир в Канадском архипелаге через Северный полюс к материковой отмели Америки и разделяет впадину Северного Ледовитого океана на две котловины. Сегодня окончательно доказано, что хребет Ломоносова является продолжением сибирской материковой платформы. Этот факт имеет принципиальное значение в вопросе определения шельфа, принадлежащего РФ.

Надо сказать, что после утверждения Морской доктрины Российской Федерации создание карт рельефа дна Северного Ледовитого океана стало одной из важнейших государственных задач.

Насыщен объектами, посвященными М.В. Ломоносову и Дальний Восток.

В 1780 году Екатерина Вторая издает декларацию «О вооруженном нейтралитете», имеющую для развития отечественного военно-морского флота особое значение. Согласно этому историческому документу всякое подписавшее его государство имело право вооруженной защиты своих судов. Это, по сути, был прямой вызов морскому могуществу Англии. После подписания декларации в Северное, Норвежское, Баренцево моря были высланы отряды русских военных судов.

В 1773 году отрядом кораблей под командованием лейтенанта Д.А. Доможирова была составлена первая подробная карта Белого моря.

Ранее мы отмечали, что в 60-е годы XVIII века по инициативе великого русского ученого, просветителя М.В. Ломоносова русское правительство принимает решение о снаряжении первой экспедиции для исследования Северо - Восточного морского прохода. Историки считают, что после Великой Северной экспедиции организация высокоширотных исследований, направленных на поиск Северо - Восточного прохода является следующим выдающимся политическим и географическим событием в России, оказавшим на её дальнейшее развитие огромное значение.

В мае 1764 года Екатериной Великой был подписан секретный указ о снаряжении данной экспедиции, который в частности гласил: «... Для пользы мореплавания и купечества на восток наших верных подданных за благо избрали мы учинить поиск морского проходу Северным океаном на Камчатку и далее. Того ради Всемилостивейше повеливаем, не упуская

времени, положить сему предприятию начало нынешним летом, под именем «возобновления китовых и других, звериных и рыбных промыслов на Шпицбергене». Главным командиром экспедиции был назначен В.Я. Чичагов. В ходе этой экспедиции был собран исключительный материал о природе Гренландского моря, Шпицбергене и подтвержден открытый М.В. Ломоносовым закон движения льдов Северного Ледовитого океана с востока на запад.

Обособленное положение в деле исследования Русского Севера занимает история открытия и освоения русскими Аляски.



Аляска летом

Аляска, открытая в 1732 году русской экспедицией под руководством М.С. Гвоздева и И. Фёдорова, была владением России в Северной Америке. Вначале она осваивалась не государством, а частными лицами, но, начиная с 1799 г. — специально учреждённой монополией — Русско-американской компанией (РАК).

Михаил Спиридонович Гвоздев (род. 1700-04 — умер после 1759) — русский военный геодезист и руководитель предпринятой в 1732 году экспедиции на север Аляски, после того как её побережье было впервые открыто русскими мореплавателями. Вместе с участниками Первой Камчатской экспедиции навигаторами Иваном Фёдоровым и К. Мошковым, М.С. Гвоздев на судне «Святой Гавриил» добрался до мыса Дежнёва, наиболее восточной точки Азии. Оттуда, пополнив запасы воды, «Святой Гавриил» отправился на восток и вскоре вновь натолкнулся на сушу, вблизи мыса Принца Уэльского. Следуя вдоль северо-западного побережья Аляски, экспедиция картографировала местность и дополнила изучение Берингова пролива, начатое Семёном Дежнёвым и Федотом Поповым, а затем продолженное Витусом Берингом. При возвращении «Святого Гавриила» были открыты три ещё неизвестных острова в составе островов Диомида. М.В. Ломоносов называл М.С. Гвоздева — «русским Колумбом».

В 1741—1742 годах М.С. Гвоздев принимал участие в экспедиции Алексея Шелтинга, задачей которой было нанесение на карту западного и южного побережья Охотского моря, а также восточного берега острова Сахалин.

Иван Федоров в 1732 г. командовал судном «Св. Гавриил». Он исследовал острова Ратманова и Крузенштерна, а также впервые нанес на карту американский берег Берингова пролива.

Первооткрывателями Аляски также по праву являются А. Чириков и В. Беринг. Кроме этих выдающихся мореходов в деле освоения Аляски огромный вклад принадлежит Г.И. Шелехову, А.А. Баранову, Василию Иванову, Никифору Бегичеву, Николаю Урванцеву и др.

Главная заслуга Г.И. Шелехова — фактическое присоединение к владениям России Алеутских островов и Аляски.



Г.И. Шелехов (1747–1795)

Г.И. Шелехов разработал грандиозный план развития Аляски. Суть его плана заключалась в следующем:

- Объединить всех независимых русских промышленников Русской Америки в одну могущественную компанию;
- «распространить русские владения на никому не принадлежавшем северо-западном берегу Америки от Берингова пролива до испанской Калифорнии;
- Установить торговые отношения с Манилой, Кантоном и Нью-Йорком».

Кроме того он утверждал, что все эти и другие мероприятия необходимо «поставить под защиту государства, устроить на Гавайских островах арсенал и станцию для русского флота, который, защищая русские интересы и имея обширную и разностороннюю практику на Тихом океане, мог бы выработаться в первый в мире флот».

Начатое дело Г.И. Шелехова продолжил первый главный правитель русских поселений в Америке Александр Андреевич Баранов (1746-1819), который в Ситхинском заливе заложил столицу Русской Америки Ново - Архангельск. В Ново - Архангельске после сооружения достаточно мощного оборонительного форта были сооружены верфь для постройки достаточно крупных судов, меднолитейный завод. В последствие были также построены цер-

ковь, школы, библиотека и даже картинная галерея. Через непродолжительное время Ново-Архангельск становится центром меховой торговли, а также первым портом на Тихом океане, превзойдя испанский Сан-Франциско. Более того, по распоряжению А.А. Баранова в 1812 году в Калифорнии был основан Форт-Росс.

Под руководством А.А. Баранова русские владения в Америке «росли и к востоку, и к северу, и к югу». По мнению его соратников «он принес в дар России всю северную половину Тихого океана, фактически превращенную им в «Русское озеро», а по другую сторону этого океана целую империю, равную половине Европейской России, начавшую заселяться русскими и обеспеченную укреплениями, арсеналами и мастерскими так, как не обеспечена до сих пор Сибирь».

К сожалению после ухода из жизни А.А. Баранова «кончился героический период русской деятельности на Тихом океане, и русские, выдвинувшись за море, из-за безволия петербургской элиты вынуждены были отступить перед англосаксами». В 1820 году Указом Правительства России из Тихого океана были выведены военные суда, предназначавшие для охраны русских интересов. После чего маленькие «только что выглянувшие на свет С.-А. Соединенные Штаты устами Президента Монро громко заявили всему миру, что на открытый испанцами, французами и русскими американский материк они смотрят как на свою собственность». При пассивности русского Правительства в феврале 1825 года была разработана конвенция, в результате принятия которой «Россия отнесла свою границу на запад от Скалистых гор до 142 градуса гринвичской долготы», т.е. до границы Аляски.

Первым, кто совершил поход по внутренним районам Аляски в 1792-1793 гг. является Василий Иванов. Среди первопроходцев Аляски можно также отметить Никифора Бегичева, Николая Урванцева и др. русский исследователей.

Таким образом, первые русские поселения на Аляске появились в XVIII - XIX веках.





Русские поселения на Аляске в XVIII веке

К величайшему сожалению Россия, скорее всего по причине очередного «русского недомыслия» утратила право на Аляску. Впервые с инициативой продажи Аляски выступил генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Муравьев-Амурский в 1853 году до начала Крымской войны. Такая позиция генерал-губернатора до настоящего времени остается не объяснимой.

Подписание договора о продаже Аляски состоялось 30 марта 1867 года в Вашингтоне. Договор был подписан на английском и французском языках («дипломатические» языки), официального текста договора на русском языке не существует. Стоимость сделки составила 7,2 миллионов долларов золотом (по курсу 2009 года — примерно 108 млн. долларов золотом). К США переходили весь полуостров Аляска (по линии, проходящей по меридиану 141° з.д.), береговая полоса шириной в 10 миль южнее Аляски вдоль западного берега Британской Колумбии; Александра архипелаг; Алеутские острова с островом Атту; острова Ближние, Крысьи, Лисьи, Андреяновские, Шумагина, Тринити, Умнак, Унимак, Кадьяк, Чирикова, Афогнак и другие более мелкие острова; острова в Беринговом море: Св. Лаврентия, Св. Матвея, Нунивак и острова Прибылова — Св. Георгия и Св. Павла. Общий размер проданной сухопутной территории составил около 1 519 000 км.², следовательно, за квадратный километр было уплачено по 4 доллара 73 цента, то есть — по 1,9 цента за акр. Вместе с территорией Соединенным Штатам передавалось все недвижимое имущество, все колониальные архивы, официальные и исторические документы, относящиеся к передаваемым территориям. Сегодня нам остается только сожалеть о содеянном.



Подписание договора о продаже Аляски 30 марта 1867 года.
Слева направо: Роберт С. Чу, Уильям Г. Сьюард, Уильям Хантер,
Владимир Бодиско, Эдуард Стекль, Чарльз Самнер, Фредерик Сьюард



Манифест Его Императорского Величества Александра II

В истории освоения Севера особое место занимает изучение Новой Земли, у берегов которой поморы издревле занимались зверобойным промыслом. Авторы считают правильным повторное обращение к этой проблеме.

Открытие и исследование Новой Земли охватывает почти тысячелетие, от первых походов поморов в XI — XII вв. до плаваний в 1910—1911 гг. вокруг северного и южного островов Новой Земли выдающегося полярного исследователя Владимира Александровича Ру-

санова. В истории морских открытий других примеров столь глубокого и пристального исследования открытых земель привести трудно.

Особое внимание в деле открытия и освоения Новой Земли должно быть отведено плаваниям Г.В. Поспелова, Ф.П. Литке, П.К. Пахтусова, А.К. Цивольки, усилиями которых были достоверно картированы почти все западные и восточные берега Новой Земли.

На европейских картах Новая Земля первоначально изображалась как очень большой остров, похожий даже на материк, распространяющийся далеко на восток и север. Более правильные очертания появились лишь на карте, составленной участником экспедиции В. Баренца Герритом де Фером в самом конце XVI века. Достаточно точно определена была северная оконечность островов, более или менее реальными стали контуры западного берега, а восточный берег, значительно более суровый и труднодоступный, долгое время оставался неизвестным.

Первые достоверные сведения о Новой Земле дает в 1760-1761 годах Савва Лошкин, он впервые проходит на ладье с юга на север вдоль восточного берега Новой Земли, потратив на это два года. Одно из его зимовий, было построено в устье реки Савиной. С. Лошкин также обогнул северное побережье и вдоль западного берега спустился на юг.

Во время одного из плаваний на Новую Землю кормщик крестьянин Муерецкой волости Соловецкого монастыря Яков Чиракин обнаружил пролив Маточкин Шар, по которому летом 1766 года он прошел на карбасе вплоть до Карского моря и обратно. В результате этого похода им был составлен «Экстрат о местонахождении пресной воды и леса» на Новой Земле и план пролива.

В апреле 1768 года архангельский губернатор Егор Головцин приступал, по указанию Екатерины II к снаряжению полярной экспедиции, основная цель которой заключалась в подробной описи пролива Маточкин Шар, попытки обнаружить морской путь к реке Обь и поиск полезных ископаемых. Начальником экспедиции был назначен Федор Федорович Розмыслов. В июле 1768 года экспедиция под начальством Ф.Ф. Розмыслова отправилась на трехмачтовой кочмаре к западному устью пролива Маточкин Шар. В задачи экспедиции входило: пройти через Маточкин Шар и Карское море до устья реки Оби и изучить возможность открытия пути из Карского моря к Северной Америке.

В экспедиции участвовал кормщик Я. Чиракин, подштурман М. Губин, два матроса, и девять работников. К 15 августа 1768 года экспедиция добралась до места начала работ и приступила к проведению промеров глубин, описаниям и исследованиям пролива Маточкин Шар.

Экспедиция на Новую Землю штурмана Ф.Ф. Розмыслова, знаменательна тем, что именно эта экспедиция фактически положила начало научному исследованию Новой Земли. Талантливый русский штурман Ф.Ф. Розмыслов первым в мире на основании научных

наблюдений проложил путь от Семи Островов до Гусиного Носа и Маточкина Шара и описал наиболее удобную бухту Новой Земли – Залив Бритвин.

Весной 1769 года члены экспедиции под руководством Ф.Ф. Розмыслова продолжили геодезические работы. В начале августа на кочмаре экспедиция вышла в Карское море. В ходе плавания был открыт Незнаемый залив. С прибытием в Архангельск до конца 1769 г.

Ф.Ф. Розмыслов составлял карту пролива Маточкин Шар, закончил редактирование журнала экспедиции.

Имя мужественного человека, патриота России Ф.Ф. Розмыслова должно занять одно из первых мест в ряду выдающихся русских мореходов и исследователей Арктики. Он не только впервые измерил и положил на карту полулегендарный пролив Маточкин Шар, но и дал первое описание природной среды пролива: окружающих гор, озер, некоторых представителей растительного и животного мира. Более того, он проводил регулярные наблюдения за погодой, зафиксировал время замерзания и вскрытия льда в проливе.

В 1819 году Морское ведомство Российской Империи направило для дальнейшей описи Новой Земли экспедицию, руководителем ее был назначен лейтенант Андрей Петрович Лазарев (родной брат известного флотоводца). Инструкция предписывала А.П. Лазареву выполнить описание всей Новой Земли, а также определить географические координаты острова Колгуев и Канин Нос. Однако из-за крайне тяжелой ледовой обстановки эти задачи были выполнены лишь частично.



А.П. Лазарев (1787-1849)

Вскоре после возвращения А.П. Лазарева в 1821 году было принято решение направить к Новой Земле новую экспедицию под началом 23 летнего лейтенанта флота Федора Петровича Литке. Перед ним были поставлены задачи измерения протяженности Маточкина Шара и проверка карты Ф.Ф. Розмыслова. В результате двух экспедиций 1821 и 1822 годов Ф.П. Литке описал берег Новой Земли от южного Гусиного Носа до мыса Нассау.



Русский исследователь Ф.П. Литке (1797-1882)

В 1823 и 1824 годах Ф.П. Литке совершил еще два похода к Новой Земле, он определил положение Сахалинских островов, северной оконечности острова Вайгач и западного берега острова Колгуев. В результате четырех экспедиций Ф.П. Литке было более точно определено, близко к современному, географическое расположение западного побережья Новой Земли, подробно описан берег от Карских ворот до мыса Нассау, было дано точное описание и правильное определение пролива Маточкин Шар, восточной части Горла Белого моря, исправлены старые карты Мурманского побережья. Для выяснения якорных стоянок были обследованы многие бухты, в ряде случаев не только тщательно снималась береговая линия, но и изучались метеорологические условия, морские течения, измерялись глубины. Практическим результатом гидрографического изучения Новой Земли в течение четырех лет Ф.П. Литке явилось, возобновление в особо крупных размерах промыслов в районе архипелага. Число судов, посещавших Новую Землю и ее острова, увеличилось в 4 раза. На очередь встал вопрос о более детальном исследовании восточного побережья Новой Земли и в первую очередь «Белужьей губы». Название «Белужья губа» берет свое начало с 1823 года, когда впервые Ф.П. Литке нанес на карту в районе пролива Костин Шар «Белужью губу». Он использовал, при нанесении на карту название, которое было дано губе в старину поморами за то, что здесь часто велся промысел белух.

Дело Ф.Ф. Розмыслова продолжил подпоручик корпуса штурманов П.К. Пахтусов, который принимал исключительно активное участие в картографировании и исследовании Новой Земли.



**Пахтусов Петр Кузьмич
(1800–1835)**

1 августа 1832 года карбас под командованием П.К. Пахтусова, названный «Новой Землей», вышел из Архангельска, имея 10 человек на борту. За 19 дней плавания вдоль Новой Земли было положено на карту около 35 километров её побережья. После этого экипаж был вынужден зимовать. Во время зимовки П.К. Пахтусов вел регулярные метеонаблюдения, которые стали первыми на Новой Земле. Во второй половине марта 1833 года экспедиция возобновила гидрографические работы. Совершив двухнедельный поход, удалось описать свыше 130 километров восточного побережья южного острова. В июле 1833 года карбас мог начать двигаться дальше. В тяжелых условиях, преодолевая ледяные заторы, удалось положить на карту все восточное побережье южного острова Новой Земли от Карских Ворот до Маточкина Шара.

Авторы отмечают, что в период с 1832 по 1834 годы прапорщики П.К. Пахтусов и А.К. Цивилька совершают две очередные экспедиции на Новую Землю.

Несмотря на то, что главная задача экспедиции - обход Новой Земли с востока не была выполнена, гигантские труды этих экспедиций оказали существенное влияние на все последующие изучения Новой Земли и ее картографирование. Участники экспедиций и в особенности ее руководители П.К. Пахтусов и А.К. Цивилька, имена которых по праву заняли видное место среди исследователей Арктики, проявили во время работ на Новой Земле исключительную настойчивость и героизм.



Цивилька Август Карлович

В 1838 году под начальством прапорщика А.К. Циволька была отправлена на Новую Землю очередная экспедиция на шхунах «Новая Земля» и «Шпицберген». Второй шхуной командовал прапорщик С.А. Моисеев. В конце июля - начале августа оба судна подошли к юго-западной части Северного острова, где в губе Мелкой планировалась зимовка. До ее начала зимовки А.К. Циволька на карбасе пошел на север до мыса Прокофьева, а С.А. Моисеев на шхуне проводил опись губы Северная Сульменева.



Моисеев Степан Андреевич

Во время зимовки скончались 8 человек участников экспедиции, а 16 марта 1839 года умер А.К. Циволька. Начальником экспедиции стал С.А. Моисеев.

Весной 1839 года под его руководством была исследована внутренняя часть архипелага восточнее губы Крестовой, каптировано западное побережье Северного острова вплоть до губы Машигина. В начале августа 1839 г. экспедиция спустилась к юго-западному побережью архипелага и выполнила съемку побережья в заливе Моллера и в проливе Костин Шар. Кондуктором Г. Рогачевым был описан и приближенно нанесен на карту залив, который С.К. Моисеев назвал заливом Рогачева. В честь его в дальнейшем были названы полуостров и река, которые кондуктор Г. Рогачев обследовал во время работ экспедиции в проливе Костин Шар.

Следует подчеркнуть, что к научным результатам и документам экспедиции А.К. Циволька – С.А. Моисеева неоднократно обращались известные отечественные и западноевропейские ученые.

Значительный вклад в изучение Новой Земли внесло также её исследование и картографирование, выполненное лейтенантом Ф.П. Литке в 1832-1833, 1834-1835 гг.

В середине XIX века в связи с возрастающими требованиями российской промышленности, возник вопрос о поисках новых залежей полезных ископаемых на Севере и в частности на Новой Земле. Отечественные экспедиции продолжали исследования и изучение Новой Земли. В тоже время соседние государства в первую очередь Норвегия самовольно вели промысел, незаконно заселяли исконно русские земли. Россия стала терять Русский Север. Например, выдающийся полярный исследователь, патриот России В.А. Русанов (1875-1913)

с горечью писал: «Печальная картина на русской земле. Там, где некогда в течение столетий промышляли наши русские отважные поморы, теперь спокойно живут и промышляют норвежцы». Далее он призывал: «...предохранить эту исконную, но ...забытую полярную окраину от угрожающей ей печальной участи, открытого русскими людьми Груманта-Шпицбергена».



Русанов Владимир Александрович

Царское правительство обратило наконец-то внимание, на проявление попыток соседними государствами по захвату территорий на Новой Земле.

1893 году, по указанию царского правительства, на Новую Землю пребывает русский крейсер «Наездник», о чем 26 июля 1893 года экипажем корабля на берегу был поставлен памятный знак.

В июле 1910 года после достаточно продолжительного перерыва новая экспедиция под руководством В.А. Русанова на судне «Дмитрий Солунский» вошла в пролив Маточкин Шар. По своей сути эти исследования В.А. Русанова на Новой Земле явились важным этапом в борьбе России за упрочение своих позиций на острове: они предотвратили захват этой исконно русской территории иностранными государствами. В тоже время экспедиция несомненно внесла важный вклад в изучение Арктики, например, В.А Русанов наметил пути изучения и освоения национальных морских путей через ледовитые моря. Разработанная им программа изучения Арктики нашла свое воплощение в мероприятиях по освоению Русского Севера в начале XX века. В.А. Русанов был первым ученым, который обошел берега Новой Земли и составил самую достоверную карту этих русских островов.

Экспедициями В.А. Русанова и путешествиями Г. Седова завершилась эпоха открытий и первых серьезных и достоверных исследований Новой Земли. Благодаря работе их экспедиций к концу XIX века Новая Земля перестала быть белым пятном, на издаваемых географических картах России и других стран мира. Это стало возможным, благодаря героической деятельности в первую очередь, русских исследователей и ученых на протяжении нескольких столетий.

Наряду с освоением Русского Севера на Западе русскими мореходами и землепроходцами в XVI-XVIII веках активно осваивалась Сибирь.

На представленной ниже карте отражены масштабы освоения Сибири русскими мореходами и землепроходцами в XVI-XVIII веках.



Освоение Сибири в XVI-XVIII веках

В целом в XVIII столетии морская политика России на Севере развивалась по существу без постороннего вмешательства. В этот период времени русским морякам не удалось установить сквозное сообщение по Северному Морскому пути. Тем не менее, гигантская исследовательская работа по изучению арктических морей, позволила впервые создать цельные научные представления о Севере и по существу именно русские морские экспедиции XVII - XVIII веков уже тогда предопределили решение вопроса о плавании по Северо - Восточному морскому проходу. Сегодня мы с полной уверенностью можем сказать, что ни одно государство в мире на протяжении всей истории не сделало для изучения Севера и малой доли того, что выполнили русские полярные мореплаватели и ученые только в XVIII веке.

В первой половине XIX века интенсивность арктических исследований резко снизилась и не в полной мере отвечала интересам развития России в данном регионе. Выполняемые исследования носили локальный эпизодический характер. В качестве районов изучения выбирались в основном окраинные участки Северного Морского пути. Наибольший интерес представляет состоявшееся в то время арктическая экспедиция под руководством Ф. Литке на военном бриге «Новая Земля». Составленные экспедицией карты Мурманского берега Баренцева моря, западного берега Новой Земли, пролива Маточкин Шар, северной части Белого моря служили мореплавателям на протяжении 100 лет.

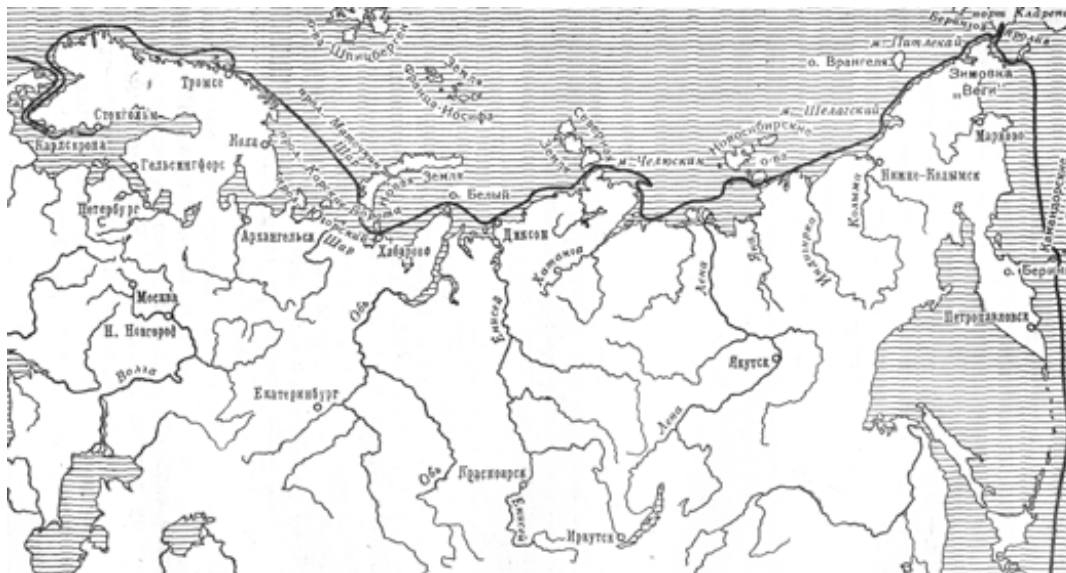
Принципиально новый этап в освоении Севера и Северного морского пути связан с появлением паровых судов. С 1874 года начались регулярные плавания на паровых судах через Карское море в устья Оби и Енисея, получившие название Карских экспедиций. Они проводились с целью организации и осуществления вывоза на мировой рынок сибирского леса и минерального сырья.

1882 год был объявлен Первым Международным полярным годом. В связи с этим планировалось организовать на Арктическом побережье 15 метеорологических станций. Россия одной из первых открыла метеорологические станции Малые Кармакулы на Новой Земле и Сагатырь в устье реки Лены.

В 1878-1879 гг. русско-шведская экспедиция, возглавляемая шведом Нильсом Норденшельдом, чл.-корр. Петербургской АН, впервые на пароходе «Вега» прошла весь путь от Европы до Тихого океана с одной зимовкой в районе Колючинской губы.



Нильс Адольф Эрик Норденшельд



Плавание парохода «Вега»

Второй и третий раз это удалось выполнить А.И. Вилькицкому (1858-1913) в 1914-1915 гг. и Раулю Амундсену в 1918-1920 гг.

Первые ледоколы, необходимые для достижения новых арктических земель, были построены по идеям, предложенным Д.И. Менделеевым и вице-адмирала С.О. Макаровым. Кроме того С.О. Макаров возглавил арктическое плавание на ледоколе «Ермак» в 1899 и 1901 гг.

Коротко обобщим отдельные успехи русский мореплавателей в открытии новых земель и освоении Севера в XIX веке и в самом начале XX века.

1803 - 1829 гг.- Выполнены отдельные рекогносцировочные морские описи восточного побережья полуостровов Камчатка и Чукотка, Западного побережья Северной Америки, Алеутских островов. Эти описи были проведены во время кругосветных и полукругосветных плаваний парусных кораблей, судов Российского флота и Российско-Американской компании под руководством Ю.Ф. Лисянского (1803 - 1806), О.Е. Коцебу (1815 - 1818), В.М. Головнина (1817 - 1819), М.Н. Васильева (1819 - 1822), Г.С. Шишмарева (1819 - 1822), С.П. Хрущева (1821 - 1824), М.Н. Станюковича (1826 - 1829), Ф.П. Литке (1826 - 1829).

1803 - 1853 гг. - Выполнены отдельные рекогносцировочные морские описи в районах Японского, Охотского морей, Курильских островов и острова Сахалин во время кругосветных и полукругосветных плаваний российских парусных кораблей и судов под командованием И.Ф. Крузенштерна (1803 - 1806), В.М. Головина (1809 - 1813), Г.И. Невельского (1848 - 1849), И.С. Унковского (1852 - 1853).

1819 - 1822 гг. - Кругосветная экспедиция под руководством М.Н. Васильева и Г.С. Шишмарева на двух шлюпах «Открытие» и «Благонамеренный» с целью поиска в высоких широтах Северо-западного прохода из Тихого океана в Атлантический. Однако, из-за тяже-

лой ледовой обстановки задача выполнена не была. Экспедиция в 1820 г. достигла района $71^{\circ}06'$ северной широты и $166^{\circ}08'$ западной долготы. Были нанесены на карту и описаны часть северо-восточного побережья Азии и берега Аляски. Исследован ряд островов Берингова моря.

1821 - 1824 гг. - Плавание экспедиции под руководством Ф.П. Литке на бриге «Новая Земля» с целью исследования западного и южного побережья Новой Земли и Мурманского побережья Баренцева моря.

1821 - 1828 гг. - Штурманами И.Н. Ивановым, П.К. Пахтусовым, И.А. Бережных, Н.М. Рагозиным произведена опись западного берега Сибири от полуострова Канин Нос до устья реки Обь, основанная на 61 астрономическом пункте.

1825 - 1905 гг. - Произведены отдельные рекогносцировочные морские описи Мурманского берега под руководством М.Ф. Рейнеке (1825, 1832), Н.М. Деппоранского (1888 - 1889), М.Е. Жданко (1893 - 1894), А.И. Вилькицкого (1899 - 1901), А.М. Бухтеева и Г.С. Максимова (1903 - 1904).

1826 - 1829 гг. - Кругосветное плавание российских моряков на шлюпе «Сенявин» под командованием капитан-лейтенанта Ф.П. Литке. Описано западное побережье Берингова моря, острова Прибылова и остров Святого Матвея, открыты и описаны пролив Сенявина, группа Каролинских островов (в том числе острова Сенявина) и острова Бонин (Огасавара).

1843 - 1850 гг. - При участии капитана 1 ранга М.Д. Тебенькова выполнены рекогносцировочные описи ряда районов северного побережья Аляски, островов Кадьяк, Афогнак, Шуяк, Еврашечий, островов Ближних Алеутской гряды, Андреяновских островов, устья реки Анадырь и ряда островов Курильской гряды.

1880 - 1897 гг. - Отдельной съемкой Восточного океана под руководством А.С. Стенина (1880 - 1887), К.П. Андреева (1888 - 1893), Э.В. Майделя (1894 - 1897) произведена подробная морская опись залива Петра Великого от мыса Поворотный до границы с Кореей, а также отдельные рекогносцировочные описи у юго-западной части острова Сахалин, в Охотском море (Тауйская губа) и Амурском лимане (поиск фарватеров).

1910 - 1914 гг. - Гидрографическая экспедиция на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» по исследованию Северного морского пути. Начальники экспедиции - полковник И.С. Сергеев, затем лейтенант Б.А. Вилькицкий. В ходе экспедиций впервые совершенно сквозное плавание по трассе СМП с востока на запад, описаны большие участки побережья и многих островов, открыты и нанесены на карту новые острова Вилькицкого, Хохлова, Жохова и др. Открыта Северная Земля, выполнено большое число измерений глубин, собраны обширные материалы по гидрометеорологии, биологии. Кроме этого были составлены уникальные по тому времени морские навигационные карты. После этих плаваний начались ре-

гулярные, так называемые Колымские рейсы - пароходы стали ежегодно доставлять на Колыму различные грузы.



**Гидрограф-геодезист, полярный исследователь
генерал корпуса гидрографов А.И. Вилькицкий**

Среди всех ученых мирового сообщества, наиболее системно изучавших Север на рубеже XIX и XX веков, особое место занимает выдающийся русский флотоводец, талантливый ученый вице-адмирал С.О. Макаров. Прежде всего, с его именем связано строительство первого в мире мощного ледокола «Ермак», на котором он начал смелый штурм центральной Арктики. Первое арктическое плавание на ледоколе «Ермак» было совершено в 1901 году.



Ледокол «Ермак»

В 1912 году талантливый мореплаватель Г.Я. Седов (1877-1914) предложил первый научно обоснованный проект экспедиции на Северный полюс. К сожалению судьба отважного мореплавателя Г.Я. Седова трагична. С поисками пропавшей экспедиции Г.Я. Седова связано и первое в мире применение авиации в Арктике.



Русский гидрограф Г.Я. Седов

Одним из пионеров применения авиации – самолетов и дирижаблей в Арктике является Руаль Энгельбрегт Гравнинг Амудсен (1872-1928).

В тоже время первый полёт в Арктике в районе Новой Земли совершили в 1914 году на самолёте «Морис Фарман» Я.И. Нагурский (1888-1976) и Е.В. Кузнецов, участвовавшие в поисках пропавшей экспедиции Г.Я. Седова (Нагурский Я. Первый над Арктикой. Морской транспорт. Л., 1960. С. 18-19; Черненко М.Б. К биографии первого полярного летчика Я. И. Нагурского // Летопись Севера. М., 1957. с. 151).



Подпоручик Ян Нагурский, 1912 год



Б.Г. Чухновский (1898-1975)

Начало регулярной работе авиаторов в Арктике было положено в 1924 году полётами русского летчика Б.Г. Чухновского (1898-1975) на гидросамолёте Ю-20 по обеспечению Северной гидрографической экспедиции; он выполнил 12 полётов над Новой Землёй, Баренцевым и Карским морями, пробыв в воздухе 13 ч. В 1925 году русские летчики Б.Г. Чухновский и О.А. Кальвица (1888-1930) совершили первый арктический перелёт по маршруту Ленинград — Петрозаводск — Архангельск — Новая Земля с целью разведки льдов и исследования берегов Новой Земли.

Яркими страницами в истории освоения Арктики стали полёты в районе Шпицбергена летом 1928 года Б.Г. Чухновского и М.С. Бабушкина (1893-1938) на поиск экипажа потерпевшего катастрофу дирижабля «Италия». В сложнейших условиях экипаж Б.Г. Чухновского 10 июля 1928 года нашёл в ледовой пустыне на 81-й параллели группу Ф. Мальмгрена из состава экспедиции У. Нобиле и сообщил её координаты на ледокол «Красин», который снял эту группу с льдины. Зачинателями ледовой разведки, первооткрывателями северный трасс были русские пилоты Б.Г. Чухновский, А.Д. Алексеев, О.А. Кальвица, М.С. Бабушкин, Ф.Б. Фарих, М.И. Козлов, М.Н. Каминский, П.Г. Головин, В.Л. Галышев и другие.



Самолет «Фарман МФ-11»

Первую попытку сквозного плавания по Северному Морскому пути с запада на восток предпринял лейтенант российского флота Г.Л. Брусилов на паровой шхуне «Святая Анна».



Паровая шхуна Святая Анна»



Лейтенант флота Г.Л. Брусилов (1884-1914)

Следующую попытку пройти Северным Морским путем на восток сделал известный в мире полярный исследователь В.А. Русанов на судне «Геркулес».



Полярный исследователь В.А. Русанов(1875-1913)



Двухмачтовая паровая шхуна «Геркулес»

Выдающийся русский ученый, географ, геолог, этнограф, экономист и полярный исследователь В.А. Русанов обоснованно занимает в истории исследования Арктики особое место. Его последняя экспедиция – одна из самых известных и в тоже время таинственных и трагических страниц в истории арктических исследований. В монографии к имени В.А. Русанова мы уже обращались. Вместе с тем, для представления целостного образа этой выдающейся личности необходимо повторно осветить его вклад в дело изучения Русского Севера.

Первым документом, характеризующим В.А. Русанова уже как опытного полярного исследователя, является его письмо от 28 апреля 1904 года на имя военного министра России В.В. Сахарова. В этом письме фактически был изложен проект масштабного арктического мероприятия по освоению полярных пространств России. В основе этого проекта лежало предложение начать подготовку научного обследования Северного морского пути для перевода по нему Балтийской военно-морской эскадры. Необходимость этого определялась бедственным положением русской армии на полях сражений Русско-Японской войны. Сейчас конечно очевидно, что для решения указанной конкретной задачи предложение В.А. Русанова несколько запоздало. Достижение необходимой степени освоения Северного морского пу-

ти требовало значительно большего времени, которого просто не было. Тем не менее, если отвлечься от временных рамок, нельзя не признать глубочайшее понимание В.А. Русановым стоящей проблемы, охват всех ее научных и организационных вопросов, конкретность предлагаемых мероприятий. По существу все основные предложения В.А. Русанова были реализованы в последующие годы. Это и организация сети полярных станций, использование различных видов связи, организация системы гидрометеорологической службы. Особенно ценны разработанные В.А. Русановым представления о законах генерального дрейфа льдов в Арктическом бассейне. Например, он сделал вывод о том, что арктические льды постоянно движутся в неизменном и определенном направлении, описывая огромную дугу от берегов Сибири, через район полюса и до Гренландии.

Конечно, особое внимание, как мы писали ранее, В.А. Русанов уделял Новой Земле, на которой в общей сложности он провел шесть экспедиций. Первая поездка на Новую Землю состоялась в 1907 году после окончания В.А. Русановым Парижского университета. Наблюдая за перемещениями ледников, В.А. Русанов сделал вывод о всеобщем отступании ледников Новой Земли. В 1908 году он участвовал в качестве биолога во французской экспедиции на судне «Жак Картье» и пересек северный остров под 74° с.ш. с восточного берега от залива Незнаемого на западную сторону в губу Крестовую и обратно. На основе собранного богатого полевого материала он сделал важные выводы о геологической истории развития Новой Земли. В последующих поездках на первый план все очевиднее стала выходить подготовка к задуманному им переходу по Северному морскому пути. Элементами этой подготовки были как пешие переходы, так и выход в море и попытки плавания на все большие расстояния. В 1909 году В.А. Русанов осуществил третье посещение Новой Земли уже в составе правительственной русской экспедиции. Экспедиция отправилась из Архангельска на судне «Ольга», которое доставило ее в Крестовую губу. В ходе этой экспедиции В.А. Русанов повторил пересечение северного острова, а также на небольшом суденышке прошел с описью вдоль западного берега значительное расстояние от губы Крестовой до полуострова Адмиралтейства. В 1910 году по инициативе И.В. Сосновского была организована экспедиция на парусномоторном судне «Дмитрий Солунский». В свое четвертое плавание к Новой Земле В.А. Русанов отправился уже в качестве начальника экспедиции. Перед экспедицией стояла сложная и почетная задача: достичь самой северной точки Новой Земли – мыса Желания. Ранее это удавалось лишь В. Баренцу в 1596 году, Савве Лошкину в 1760 году и Э. Иоганнесену в 1870 году. 28 августа 1910 года мыс Желания был успешно достигнут.

В 1911 году В.А. Русанов в пятый раз плавал к Новой Земле на парусно-моторной лодке «Полярная», обошел кругом южный остров, произвел ряд топографических и гидрографических наблюдений.



Плавания В.А. Русанова у Новой Земли (1907, 1908, 1909, 1910, 1911 гг.)

К сожалению, в ходе исследований Севера имели место и трагедии. Например, к началу 1914 года считались пропавшими без вести сразу три русские арктические экспедиции: Г.Л. Брусилова, Г.Я. Седова и В.А. Русанова. 18 января 1914 года Совет министров дал указание морскому министерству предпринять их поиски. Главным гидрографическим управлением были организованы несколько поисковых экспедиций.

В западной спасательной экспедиции под руководством капитана 1-го ранга Исхака Ислямова (1865-1923) участвовали четыре судна: барк «Эклипс», пароход «Печора», паровые шхуны «Герта» и «Андромеда». «Эклипс» под командованием норвежского полярного мореплавателя Отто Неймана Кнюфа Свердрупа (1854-1930) должен был пройти на восток Северо-Восточным проходом, а остальные суда — осмотреть район Новой Земли и Земли Франца-Иосифа. Для поисков впервые в мировой истории использовалась полярная авиация: лётчик Ян Нагурский на гидросамолёте «Farman MF.11» исследовал с воздуха льды и побережье Новой Земли на протяжении около 1060 километров.

Из пропавших экспедиций удалось спасти только штурмана Валериана Альбанова и матроса Алексея Конрада со шхуны «Святая Анна».

Обострение международной обстановки перед Первой мировой войной вынудило российское правительство по новому обратить внимание на изучение Северного Морского пути. Для этой цели в Петербурге были построены два мощных ледокола «Таймыр» и «Вайгач». В 1914 году ледоколы получили задание пройти Северным морским путем из Владивостока в Архангельск. Руководителем экспедиции был назначен выдающийся полярный исследователь Б.А. Вилькицкий.



Б.А. Вилькицкий (1885-1961)

Свои воспоминания о северных походах Б.А. Вилькицкий изложил в трудах, среди которых можно выделить:

- Вилькицкий Б.А. Земля Императора Николая II // Возрождение. — Париж: 1934. — № 3140.

- Вилькицкий Б. А. Когда, как и кому я служил под большевиками. // Архивы русской эмиграции. Под ред. А. Г. Пронина и А. А. Геринга. Т. 5. Fresno, CA, 1972—1974.

В 1915 году ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» впервые в истории мореплавания прошли за две навигации, с зимовкой в Арктике в районе мыса Челюскин, весь Северный Морской путь с востока на запад.



Экипаж ледокола «Вайгач»

Новый и решающий этап в освоении и изучении Арктики наступил после 1917 года. Несмотря на тяжелейшее положение молодого Советского государства уже в 1918 году было подписано постановление о создании экспедиции в Северный Ледовитый океан. В 1920 году были возобновлены Карские экспедиции. Например, в 1920 году К.К. Неупокоев (1884-1924) возглавил Обь - Енисейский отряд Карской экспедиции. С этого года отряд К.К. Неупокоева развернул свою деятельность в районах Обской губы, Енисейского залива, низовьев Оби и Енисея.



К.К. Неупокоев (1884-1924)

Для комплексного изучения полярных регионов, исследований Арктики и Антарктики в области океанографии, физики льда в 1920 году создается Арктический и антарктический научно-исследовательский институт. В 1930 году институт получает название – Всесоюзный арктический институт и становится центром по исследованию российской Арктики.

В этом же году состоялись известные плаванья научных экспедиций на ледокольных пароходах «Г. Седов», «А. Сибиряков», «Челюскин», «Садко» и др.



Ледокольный пароход «А. Сибиряков»



Пароход «Челюскин»



**Экспедиция на «Г. Седове». 1930 год (из архива Г. А. Войцеховского)
Слева направо: Р. Л. Самойлович, О. Ю. Шмидт, В. П. Савич,
В. Ю. Визе, Б. Л. Исаченко, В. И. Воронин**



Маршрут ледокола «Сибиряков»

Более подробно остановимся на советском периоде освоения русского Севера. Первая советская гидрографическая экспедиция для изучения Северного Ледовитого океана была создана на основании Постановления Совета Народных Комиссаров, подписанного В. И. Лениным 2 июля 1918 года.

Одной из первых советских организаций, предназначенных для руководства исследовательской деятельностью разных ведомств и учреждений на всем пространстве, примыкающем к морям Северного Ледовитого океана, стала так называемая Северная научно-промысловая экспедиция.

4 марта 1920 года на заседании президиума ВСНХ была учреждена Северная научно-промысловая экспедиция, в состав которой вошли крупнейшие учёные и полярные исследователи нашего государства того времени. По своим масштабам она была в определенной степени сопоставима с Великой Северной экспедицией Беринга. В состав экспедиции входило более 200 ведущих специалистов, которые были распределены по 23 отрядам и направлены в различные районы Европейского Севера. Например, беломорский гидролого-ихтиологический отряд возглавил выдающийся зоолог П.Ю. Шмидт (1872-1949), оленеводческий – известный ветеринарный врач, естествоиспытатель, С.В. Керцелли (1869-1935). Отряд геолога и палеонтолога А.А. Чернова (1877-1963) проводил разведку полезных ископаемых в Печорском угольном бассейне. Общее руководство экспедицией было поручено знаменитому полярнику Р.Я. Самойловичу (1881-1939). В общей сложности научные экспедиции охватили своими исследованиями около 40% площади Советской России – Белое, Карское, Баренцево моря, Большеземельную тундру, район Печоры, берега Оби, Кольский полуостров, хребет Пай-Хой. Результаты экспедиции в десятки раз превзошли затраты на ее организацию. Была начата разработка Ухтинской нефти, добыт первый уголь на Печоре, открыты апатитонефелиновые руды Кольского полуострова.

В первый год существования Северная научно-промысловая экспедиция развернула работы по всему Советскому Европейскому Северу: от побережья Кольского полуострова до пролива Югорский Шар. Экспедиционно-исследовательские работы в море проводились на трех небольших гидрографических судах - тральщике «Дельфин», шхунах «Шарлотта» и «Надежда». В первую очередь были проведены научные исследования гидрометеорологического режима районов морских судоходных трасс и районов промысла рыбы и морского зверя.

Для успешного выполнения Карских морских операций уже в начале 1920 года Северная научно-промысловая экспедиция приступила к изучению гидрометеорологического режима проливов Карские ворота и Югорский Шар, соединяющих Баренцево и Карское моря. В этих проливах начались регулярные наблюдения над течением, дрейфом льдов, погодными условиями, изучался сложный рельеф дна. Исследования гидрометеорологического режима в этих проливах продолжались и в последующие годы. Их результаты явились основанием для создания фундаментальных навигационных пособий по течениям в этих районах, которые востребованы и сегодня.

В действительности организация, носившая название «Северная научно-промысловая экспедиция», представляла собой крупный комплексный научно-исследовательский институт. В 1921 году в экспедиции насчитывалось 23 отряда с общим числом участников около 400 человек.

На первом этапе работа Северной научно-промысловой экспедиции возглавлялась Ученым советом экспедиции. В его состав входили выдающиеся ученые и общественные деятели страны, в том числе, первый Президент АН СССР А. П. Карпинский (1846\1847-1936), знаменитый минералог и геохимик А. Е. Ферсман (1883-1945), один из крупнейших географов мира Ю. М. Шокальский (1856-1940), отечественный зоолог, гидробиолог и океанолог К. М. Дерюгин (1878-1938), зоолог, ихтиолог, океанолог Н. М. Книпович (1862-1939), биолог и географ Л. С. Берг (1876-1950) и другие. Надо отметить, что в первый состав Ученого совета экспедиции вместе с известными академиками и профессорами вошел и великий русский писатель А. М. Горький, занимавшийся в эти годы большой организационной и общественной деятельностью

Следующим шагом в освоении русского Севера в советский период стало создание 10 марта 1921 года Плавучего морского научного института (Плавморнин), который определил дальнейшие направления гидрометеорологических исследований в Северном Ледовитом океане, а также в прилегающих морях и устьях рек. В 1929—1933 годах институт назывался «Государственный океанографический институт» (ГОИН). С 1935 года институт носит имя академика Н.М. Книповича.

В новом научно-исследовательском институте наряду с биологическим и геолого-минералогическим отделениями для систематических гидрометеорологических исследований открытых морей и побережий были созданы специальные гидрологическое и метеорологическое отделения.

В 1921 году Плавучий морской институт совершил свой первый рейс на ледокольном пароходе «Малыгин» под руководством зоолога, исследователя Арктики и одного из основоположников советской океанологии профессора И.И. Месяцева (1885-1940). В этот же период в Архангельске для института достраивалось специальное исследовательское судно «Персей», представляющее собой пароход со вспомогательным парусным вооружением и специальной обшивкой для обеспечения плавания во льдах.

С 1922 года Государственным гидрологическим институтом, Гидрографическим управлением и Северной научно-промысловой экспедицией на судне «Мурман» (бывший «Андрей Первозванный») под руководством профессора К.М. Дерюгина стали проводиться систематические исследования гидрологического режима Белого моря.

В 1923 году состоялась первая комплексная экспедиция Плавморнина на судне «Персей» в Баренцево море. В этом же году в связи с открытием Гидрографическим управлением на Новой Земле, в проливе Маточкин Шар первой полярной геофизической обсерватории началось регулярное изучение гидрологического режима пролива - этого важного в навигационном отношении района.



Ледокольный пароход «Малыгин»

После возобновления Карских операций (экспедиций) уже в 1922 году началось строительство портов в устьях Оби и Енисея. В сентябре 1923 года в пустынной бухте Обской губы состоялось торжественное поднятие Красного Знамени, врученного ВЦИК Комитету Се-

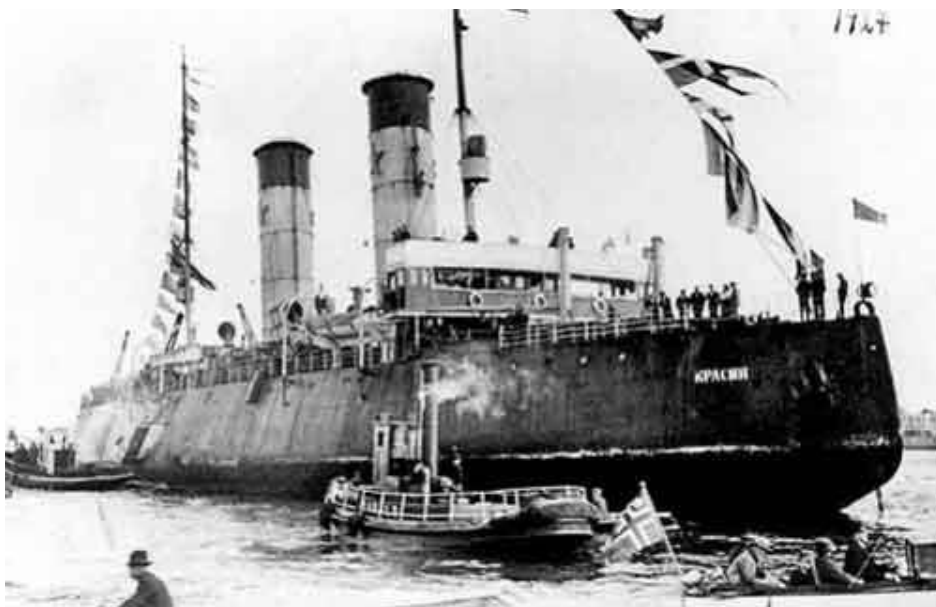
верного морского пути за его работы на Крайнем Севере. На знамени было написано: «Знанию, энергии и самоотверженному труду горстки работников Комитета Северного морского пути, рабочих, служащих и экипажа экспедиций, пролагателям новых путей будущего Сибири».

На Енисее в 1929-1931 гг. вырос важнейший порт Игарка, а затем крупнейший лесопромышленный центр.

В 1924 году самолет советского летчика Б.Г. Чухновского впервые сделал в Карском море ледовую разведку для судов, идущих из Европы через Карское море в устье Оби и Енисея. Затем в 1926 году полярные летчики А.И. Томашевский и И.В. Михеев стали выполнять целевые полеты надо льдами Белого моря. Они выяснили районы лежбищ тюленей и тем самым оказывали неоценимую помощь промысловым судам. Применение полярной авиации, безусловно, открыло новые широкие перспективы в изучении арктических морей, а затем и в изучении Центрального Полярного бассейна.

Серьезной проверкой сил отечественных полярников - моряков, летчиков, научных работников явилась в конце мая 1928 года операция, организованная Советским Союзом по спасению итальянской экспедиции Нобиле, потерпевшей катастрофу при возвращении с Северного полюса, в районе Шпицбергена. После падения дирижабля почти в центре Арктики во льдах терпели бедствие 11 человек итальянской экспедиции вместе с руководителем Умберто Нобиле.

Советское правительство на поиски итальянской экспедиции Нобиле направило ледоколы «Малыгин» и «Красин», а также ледокольный пароход «Г. Седов».



Ледокол «Красин»



Ледокольный пароход «Г. Седов»

На борту «Малыгина» и «Красина» для осуществления разведки базировались одномоторные самолеты. Полярные летчики М.С. Бабушкин и Б.Г. Чухновский в этой операции сыграли ведущую роль. Летая надо льдами в необычных и сложных условиях, Б.Г. Чухновский 10 июля 1928 года обнаружил лагерь потерпевших крушение итальянцев.

Ледоколу «Красин» потребовалось два дня, чтобы пробиться сквозь тяжелые льды к лагерю. Участники экспедиции были сняты со льда и спасены. С востока к месту катастрофы подошел и второй советский ледокол «Малыгин». Первые высокоширотные походы показали, что ледокольные пароходы и ледоколы являются незаменимым эффективным средством для освоения Северного морского пути и в целом русского Севера.

Восхищение всего мира вызвало мастерство русских полярных летчиков, которые впервые в истории полярной авиации неоднократно взлетали и садились на дрейфующей льдине. Многие иностранные океанографы, изучающие арктические льды, в том числе и знаменитый норвежский полярный исследователь Харальд Свердруп, утверждали, что летом посадить самолет в Арктике на плавучие льды невозможно. Наши летчики блестяще опровергли это утверждение. Базируясь на ледоколе «Малыгин», летчик М.С. Бабушкин в июле, в разгар арктического лета, среди хаоса заснеженных заструг и торосов, покрытых низким туманом, совершил 15 посадок самолета на дрейфующие льдины.

Первый большой поход в высокие широты отечественных ледоколов, кроме того, что оказался решающим в операции по спасению экспедиции Нобиле, принес интересные научные данные о природе арктических морей. Научные работники, находящиеся на ледоколе «Малыгин» на пути к лагерю Умберто Нобиле, произвели гидрологические исследования Баренцева моря. Участники экспедиции ледокола «Г. Седов», направившегося на поиски итальянцев к Земле Франца-Иосифа, обследовали ее западную и южную части.

Следует отметить, что незадолго до первого большого похода в высокие широты в арктические моря было также совершено несколько отдельных плаваний, во время которых проведенные океанографические и метеорологические исследования дали новые научные результаты.

Например, в 1925 году суда Северной научно-промысловой экспедиции, плавая вокруг Новой Земли, детально обследовали ее побережье. Гидрографические суда «Метель», «Азимут», «Мурман» и «Купава» под руководством профессора Н.Н. Матусевича (1879-1950) выполнили обширные наблюдения над течениями в Горле Белого моря. Всего за всю службу на флоте инженер-вице-адмирал Н.Н. Матусевич прошел около 160 тыс. морских миль. В 1923 году Н.Н. Матусевич организовал на Новой Земле, у восточного входа в пролив Маточкин Шар метеорологическую станцию, которая в 1924 году была развернута в самую северную в мире, постоянную полярную геофизическую обсерваторию. В результате проведенных работ по этому району были составлены навигационные пособия - атласы приливо-отливных течений, а затем и атласы льдов. Это были первые системные исследования, проводимые несколькими судами одновременно.

Рекордное продвижение отечественных ледоколов в высокие широты, успешное плавание экспедиций по отдельным участкам Северного Ледовитого океана позволили значительно ускорить изучение и освоение полярных областей. Уже в 1929 году было организовано несколько экспедиций в Белое и Баренцево моря. Используя материалы этих экспедиций, один из представителей плеяды создателей отечественной океанологии, профессор, В.В. Тимонов (1901-1969) подробно исследовал вопрос водообмена между Белым и Баренцевым морями.

Таким образом, развитие знаний о течениях, водообмене, льдах, применение авиаразведок, работа службы погоды, совершенствование тактики плавания во льдах способствовали успешному проведению отечественной навигации в арктических водах. Корабли ледокольного типа стали проводить караваны грузовых судов в Карское море почти на 20 дней раньше, а выводить из него значительно позже, чем в предыдущие годы. Продвинулось вперед и освоение восточного сектора Арктики. Из Владивостока на Колыму установились регулярные рейсы пароходов. В 1927 году впервые Северным морским путем советские суда прошли в устье Оби и в устье Лены и в бухту Тикси.

В этот же период началось системное освоение Арктики, организовывались и проводились научные исследования одновременно на всех арктических морях. В связи с этим в 1928 году Совет Народных Комиссаров принял очередное Постановление об усилении научно-исследовательских работ в арктических владениях СССР.

В 1929 году состоялись три крупные морские экспедиции - на ледокольных пароходах «Седов» и «Малыгин» и на шхуне «Ломоносов». Экспедиция на ледокольном пароходе «Се-

дов», руководимая профессором О.Ю. Шмидтом, организовала в бухте Тихой, на земле Франца-Иосифа, геофизическую обсерваторию. В 1930 году экспедиция на ледокольном пароходе «Седов», также руководимая О.Ю. Шмидтом, выполнила масштабные гидрографические исследования в северной части Карского моря. Здесь экспедиция открыла остров Визе, названный именем известного советского ученого В.Ю. Визе, который за 6 лет до экспедиции «Седова» на основании анализа дрейфа судна «Св. Анна» предположил наличие в этом районе острова.



Академик О. Ю. Шмидт

В период с 1930 по 1935 год многочисленные советские экспедиции провели объемные и целенаправленные исследовательские работы на водных пространствах, расположенных между Гренландией, Землей Франца-Иосифа, северной оконечностью Новой Земли и Северной Землей. Отечественными экспедициями этого периода было открыто много островов, мысов, заливов. Было установлено, что Северная Земля состоит из четырех крупных и многих мелких островов. Самый большой остров назвали островом Октябрьской Революции. Появились на карте Арктики новые названия: острова - Большевик, Комсомолец и Пионер, проливы - Шокальского, Красной Армии и Юнгштурм, гора Серп и Молот.

Руководителями и участниками многочисленных экспедиций в этот период были полярные исследователи В.В. Шулейкин, В.А. Васнецов, А.М. Лавров, Н.Н. Зубов, В.Ю. Визе, Р.Л. Самойлович, В.Г. Богоров, И.Д. Жонголович, М.М. Ермолаев, В.А. Березкин, Г.А. Ушаков, А.Ф. Лактионов, Г.П. Горбунов, Н.И. Евгенов, И.А. Киреев и многие другие.

17 декабря 1932 года особым правительственным постановлением было организовано при Совете Министров Народных Комиссаров Союза ССР специальное учреждение по освоению и изучению Арктики - Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть). На экспедиции созданного учреждения возлагалась главная задача - окончательно проложить Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать его всем необходимым, чтобы обеспечить по нему безопасность плавания судов.

Образование Главсевморпути способствовало дальнейшей активизации научных исследований в Арктике, так как без систематического и широкого изучения арктических морей и Полярного бассейна в физико-географическом отношении, т. е. без знания климата, рельефа дна, ледового режима, характера течений, колебания уровня моря, а также выяснения причин изменения этих факторов и установления их закономерностей, невозможно было бы составить подробный план эксплуатации трассы Северного морского пути.

К наиболее важным морским экспедициям, выполненным в нашей стране во время Второго международного полярного года (1932), следует отнести экспедицию, организованную Главным гидрографическим управлением Военно-Морского Флота на гидрографическом судне «Таймыр». Эта экспедиция под руководством известного гидрографа-картографа, полярника А.М. Лаврова (1887-1942) и выдающегося исследователя Мирового океана, основоположника отечественной физики моря, академика В.В. Шулейкина (1895-1979), работая в Карском море, впервые исследовала проливы Бориса Вилькицкого и Шокальского.

Снаряженная во время Второго международного полярного года (1932) Океанографическим институтом экспедиция на судне «Персей» также провела обширные работы в северных морях, положив начало систематическому изучению Гренландского моря. В исследованиях также участвовала экспедиция на судне «Н. Книпович», руководимая профессором Н.Н. Зубовым.

Экспедиции Н.Н. Зубова впервые в истории мореплавания удалось обогнуть с севера весь архипелаг Земли Франца-Иосифа. Большая заслуга Н.Н. Зубова состоит ещё и в том, что он дал прогноз проходимости пути вокруг архипелага Земли Франца-Иосифа в год особого потепления западной части Арктики.



Гидрографическое судно «Таймыр»

В Карском море в период Второго международного полярного года (1932-1933) большие океанографические работы выполнила экспедиция на ледокольном пароходе «Русанов».

В августе 1933 года закончился Второй международный полярный год. Однако работы по исследованию Арктики практически не сократились. Главное управление Северного морского пути не только продолжило работы, проводившиеся по программе Второго международного полярного года, но и значительно их расширило. Уже в 1933 году, кроме снаряженных в северные моря специальных океанографических экспедиций, Главное управление Северного морского пути стало посылать группы специалистов - гидрометеорологов для выполнения наблюдений за гидрологическим режимом этих морей с ледоколов и ледокольных пароходов и даже с транспортных судов, следующих по трассе Северного морского пути.

Опыт первого экспедиционного сквозного плавания «Сибирякова» в одну навигацию 1932 года вдоль всего советского побережья Северного Ледовитого океана показал, что освоение Северного морского пути, столь жизненно необходимое для начавшегося подъема экономики Крайнего Севера, бурного роста его производительных сил, стало реальной возможностью.

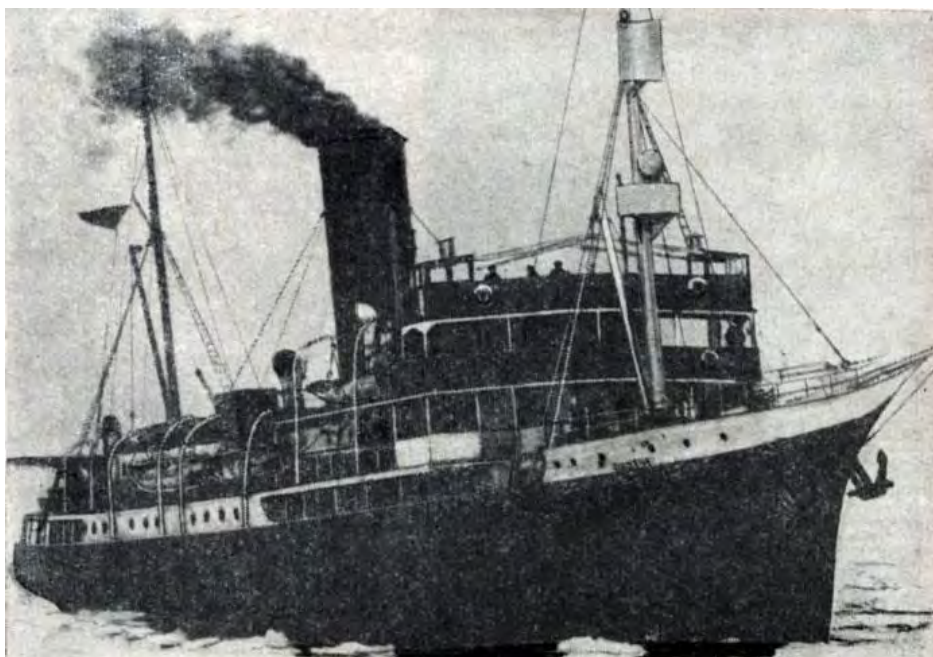
В 1933 году было организовано повторное сквозное плавание из Баренцева моря в Тихий океан по всей трассе этого пути. Во второе плавание впервые должен был отправиться обычный товаро-пассажирский пароход, приспособленный для плавания во льдах, так как массовыми перевозками народнохозяйственных грузов занимались не только ледокольные пароходы, но и обычные транспортные суда, приспособленные для плавания во льдах или в сопровождении ледокола.

16 июля 1933 года из Ленинграда в повторный поход по трассе Северного морского пути вышел товаро-пассажирский ледокольный пароход «Челюскин». Экспедицию возглавил О.Ю. Шмидт, а капитаном парохода был назначен опытный полярный капитан В.И. Воронин. Пароход благополучно прошел почти всю трассу Северного морского пути.



Ледокольный пароход «Челюскин»

Доказательством тому, что отечественные полярники в освоении Арктики добились новых успехов, явился безаварийный переход с востока на запад, из Владивостока в Мурманск, за одну навигацию по трассе Северного морского пути ледореза «Литке». Этот переход состоялся в 1934 году под командованием опытного капитана-полярника Н.М. Николаева. Научную экспедицию на ледорезе возглавил известный советский ученый-полярник, профессор В.Ю. Визе.



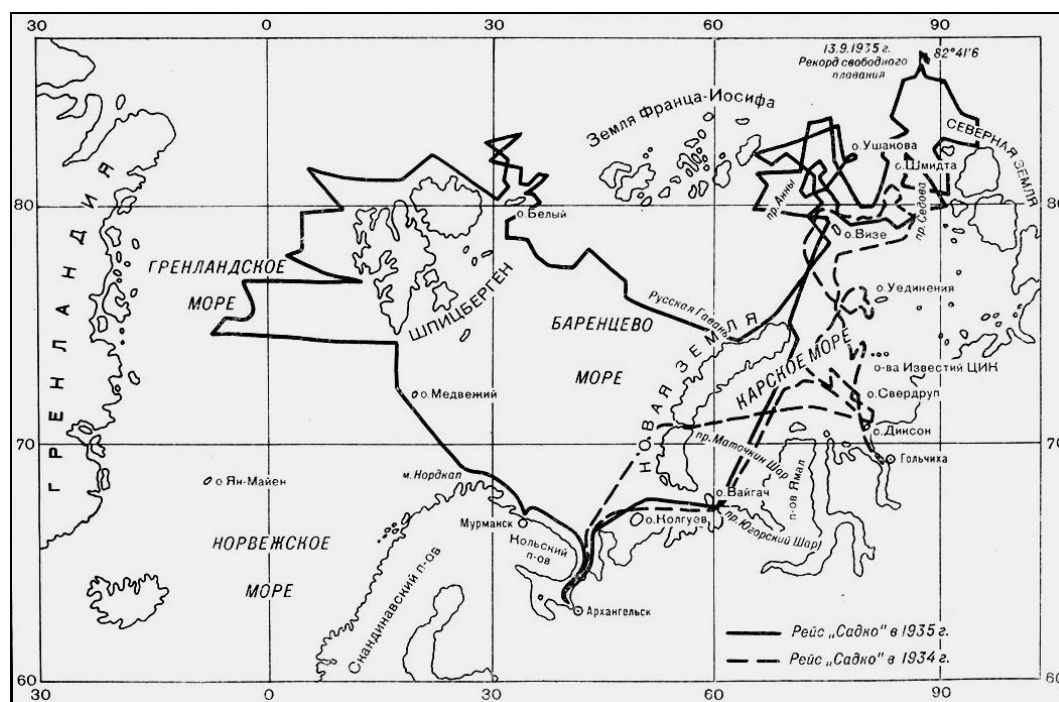
Ледорез «Литке»

Важные научные материалы о природе Арктики в 1934 году были получены экспедицией на ледокольном пароходе «Седов», проводшей исследования северной части Карского моря

под руководством Р.Л. Самойловича, и экспедицией на ледокольном пароходе «Садко», совершившем свое первое арктическое плавание в северную часть Карского моря. Научным руководителем экспедиции на «Садко» был С.С. Иоффе.



Ледокольный пароход «Садко»



Плавания ледокольного парохода 'Садко' в 1934 и 1935 годах

В 1934 году советские полярники на ледоколе «Ермак», проводившем караван транспортных судов Карской и Ленской экспедиций через льды арктических морей, выполнили большие научно-исследовательские работы на всем пути его следования и даже в устьевых участках рек Енисея и Лены.



Ледокол «Ермак»

В 1935 году весьма ценный вклад в изучение Крайнего Севера, в частности Карского моря, внесла высокоширотная экспедиция на ледокольном пароходе «Садко», которая под начальством Г.А. Ушакова, научным руководством профессора Н.Н. Зубова и командованием Н.М. Николаева достигла по чистой воде северной широты $82^{\circ}41'$. Экспедиция на «Садко» вошла в историю освоения Арктики под названием «первая высокоширотная». В северном районе Карского моря экспедиция провела всесторонние метеорологические и гидрологические исследования.

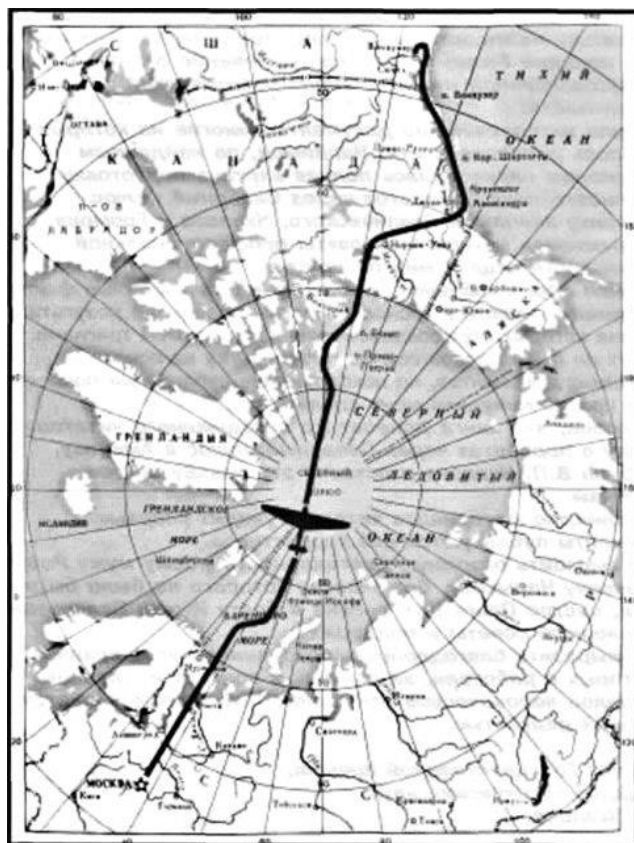
Для советских моряков-полярников 1935 год явился годом замечательных успехов в освоении Северного морского пути; его можно назвать годом начала транспортной эксплуатации всего участка Северного морского пути. В 1935 году в одну навигацию по трассе ледовитых морей с запада на восток, из Ленинграда во Владивосток, совершили первые сквозные рейсы транспортные суда-лесовозы «Искра» и «Ванцетти», а в обратном направлении, из Владивостока в Архангельск, - судно «Анадырь» и несколько еще других транспортных судов. Пароход «Рабочий» прошел трассу в одну навигацию из Архангельска в устье реки Колымы, в бухту Амбарчик, и обратно.

В последующие 1936 и 1937 годы экспедиция на ледокольном пароходе «Садко», научным руководителем которой был профессор В.Ю. Визе, продолжила исследования Карского моря и провела научные работы в море Лаптевых.

В 1936 году в арктических морях плавало уже 160 советских судов, из которых 14 судов совершили сквозные плавания по всей трассе Северного морского пути. Этому, безусловно, способствовали расширенная к этому времени сеть полярных гидрометеорологических станций, вновь созданные бюро погоды арктических обсерваторий, увеличение объема работ, проводимых гидрографической службой Главсевморпути, издание точных лоций и карт не только для арктических морей, но и для устьевых участков и судоходных протоков таких сибирских рек, как Обь, Енисей, Лена, Колыма.

В развитии арктической навигации огромную роль сыграла полярная авиация, выполнявшая разведку льдов, а позднее и специальные задания - организацию воздушных экспедиций с целью переброски в районы Северного полюса и Центральной Арктики участников научно-исследовательских станций на дрейфующих льдинах. Открытию советских дрейфующих станций и грядущим великим трансарктическим перелетам предшествовали разведочные полеты.

Весной 1936 года самолет, управляемый В.С. Молоковым, совершил полет вдоль всего Северного морского пути, а М.В. Водопьянов успешно осуществил перелет по маршруту Москва - Земля Франца-Иосифа - параллель $83^{\circ}45'$ с. ш. - Москва. Летом 1936 года был совершен беспосадочный перелет отважных летчиков В.П. Чкалова (1904-1938), А.Ф. Белякова (1897-1982) и Г.Ф. Байдукова (1907-1994) по маршруту Москва - Земля Франца-Иосифа - о. Уд (о. Чкалова). Эти полеты были поразительными по своим масштабам и сложности условий, в которых они проходили.

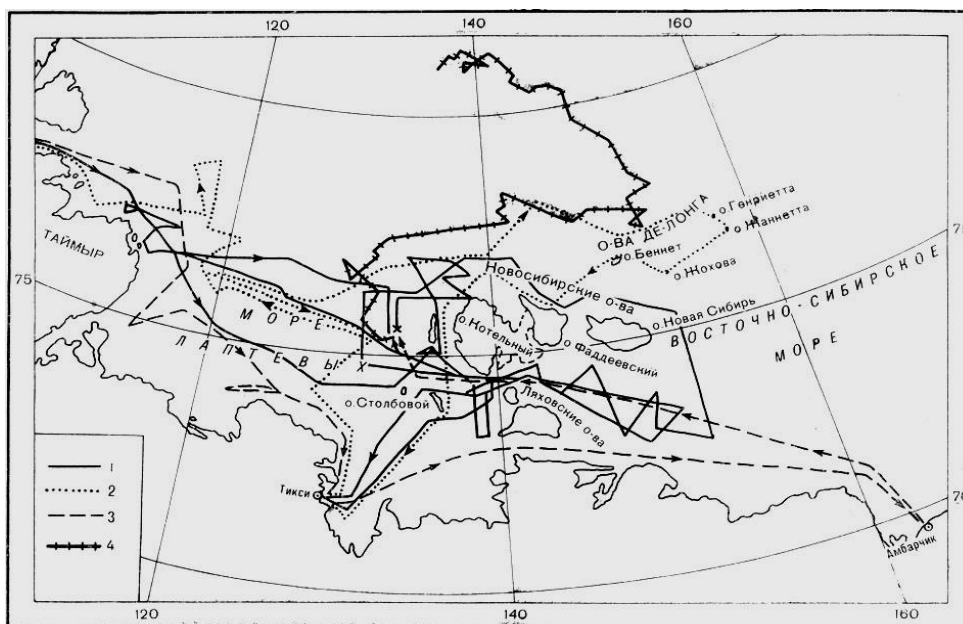


Перелет В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова, А.Ф. Беляева



**Г.Ф.Байдуков, В.П.Чкалов, А.В.Беяков
с полярным исследователем Вильямуром Стефансоном**

День 21 мая 1937 года навсегда вошел в историю исследований и открытий русского Севера. Самолет, ведомый М.В. Водопьяновым (1899-1980), поднявшись с о. Рудольфа, на котором располагалась база полярной экспедиции, достиг Северного полюса, пролетел несколько дальше и опустился на ледяное поле на широте $89^{\circ}26'$. Через несколько дней на этом же ледяном поле совершили посадку еще три самолета, пилотируемые летчиками В.С. Молоковым (1895-1982), А.Д. Алексеевым (1902-1974) и И.П. Мазуруком (1906-1989).



**Плавания ледокольных пароходов. 1 - 'Седов', 2 - 'Малыгин',
4 - совместный дрейф в море Лаптевых в навигацию 1937 года**

Кроме крупных экспедиций на больших судах ледокольного типа или ледоколах, Арктическим научно-исследовательским институтом и Гидрографическим управлением Главсевморпути в 30-х годах, вплоть до 1941 года, были снаряжены многочисленные океано-

графические специальные экспедиции и гидрографические отряды на небольших судах, ботах и шхунах типа «Нерпа», «Торос», «Полярник», «Темп» и др. Большие океанографические работы были выполнены на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1935, 1937 и 1939 годах под руководством И.А. Киреева (1888-1958). В 1935 и 1937 годах эти экспедиции сделали гидрологическую съемку морского дна Центральной Карской возвышенности и морского дна восточной части моря Лаптевых.

В 1939 году экспедиция, руководимая Я.К. Смирницким, провела океанографические исследования по маршруту следования ледокольного парохода «Малыгин» от мыса Челюскин через пролив Санникова, Восточно-Сибирское море, пролив Лонга до Чукотского моря.

В 1937 - 1939 годах экспедиции на гидрографических судах «Торос» и «Норд» обследовали в Карском море огромный район вблизи архипелага Норденшельда.

Выполненные многочисленными экспедициями Гидрографического управления Главсевморпути наблюдения над колебанием уровня морей Северного Ледовитого океана и колебанием уровня в устьевых участках рек, впадающих в эти моря, позволили получить довольно полную картину приливо-отливных и сгонно-нагонных колебаний уровня в этих морях. Было также подробно изучено движение льдов.

В период Великой Отечественной войны и в послевоенный период Гидрографическое управление Главсевморпути значительно увеличило объем океанографических работ в северных морях.

В 1945 году летчик полярной авиации М.А. Титлов совершил полет к Северному полюсу и доказал возможность осуществления ледовых авиаразведок на большой площади в короткий срок, имеющих первостепенное значение для составления долгосрочных ледовых прогнозов. Начиная с этого периода в Полярном бассейне и арктических морях стали проводиться систематические круглогодичные ледовые авиаразведки.

В послевоенный период сотрудники Арктического научно-исследовательского института на основе дрейфа ледяных островов изучали перемещение основных масс льда в Центральной Арктике.

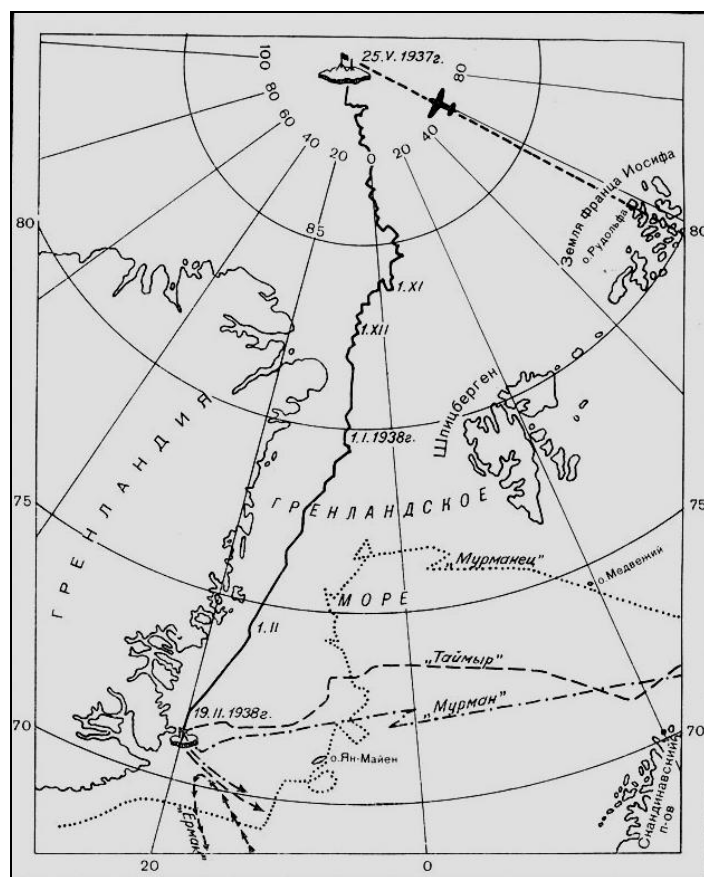
В 1948 году Советский Союз приступил к планомерному изучению Центральной Арктики. В высокоширотных воздушных экспедициях стали принимать участие десятки самолетов, так называемые «летающие лаборатории», которые зачастую садились на лед и, кроме ледовых разведок, производили различные гидрологические работы. Позднее стали работать несколько отрядов, одновременно высаженные на лед в разных районах Полярного бассейна, так называемые «прыгающие отряды». Это позволило самолетам без возвращения на базу перелетать из одного района в другой для продолжения гидрологических исследований.

Ледовые отряды, работая в 1946 - 1949 годах только в весенний и летний периоды, не могли получить общую картину метеорологических и гидрологических процессов, происхо-

дящих в Полярном бассейне. Поэтому было решено возобновить работу дрейфующих станций, успешно начатую в 1937 году станцией «СП-1». Весной 1950 года, кроме подвижных научных отрядов, к северу от острова Врангеля на льду была организована дрейфующая станция «СП-2» под руководством советского океанолога, полярного исследователя М.М. Сомова (1908-1973).

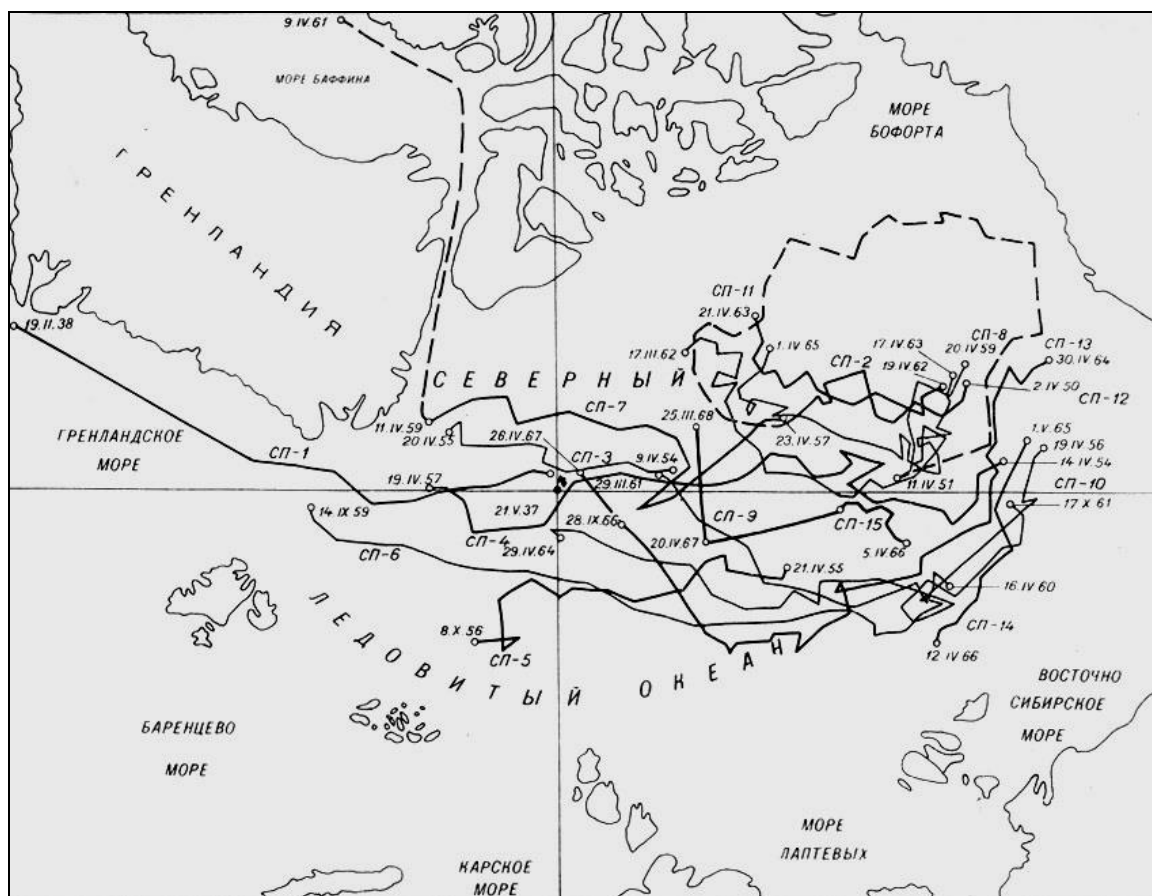


Участники дрейфующей станции «Северный полюс-1»



**Маршруты дрейфующей станции «Северный полюс-1»
и экспедиций на «Мурманце», «Таймыре», «Мурмане» и «Ермаке»**

В 1954 году были организованы две дрейфующие станции - «СП-3» и «СП-4». Научными работами на «СП-3» руководил океанолог, географ, исследователь Арктики А.Ф. Трешников (1917-1991), а на «СП-4» - ученый – полярник Е.И. Толстиков (1913-1987). Карта маршрутов дрейфующих станций «СП-1»-«СП-15» представлена на следующем рисунке.



Карта маршрутов дрейфующих станций 'СП-1' - 'СП-15'

Экспедиционные работы, проведенные в 1948-1954 годах, позволили на батиметрической карте Полярного бассейна сделать значительные уточнения и четко провести очертания хребта Ломоносова, который простирается через весь океан, от Новосибирских островов почти к Северному полюсу и далее к материковому склону Северной Америки, в район острова Элсмир и Гренландии. Установлено, что наиболее высокую вершину хребта Ломоносова покрывает слой воды в 954 м, а седловину - слой воды в 1500 - 1600 м. Протяженность хребта около 1800 км., что очень близко к протяженности Уральского хребта.

К наиболее крупным океанографическим экспедициям в Арктический бассейн, выполненным в послевоенный период, необходимо отнести экспедиции 1955 - 1957 годов в малоизученные районы Гренландского моря и районы, расположенные между архипелагами Земля Франца-Иосифа и Шпицберген. В 1955 году на ледорезе «Литке» работала экспедиция под руководством океанолога Л.Л. Балакшина. Судну удалось сквозь льды дойти до широты $83^{\circ}2'$, на которой расположен район, не посещавшийся еще ни одним свободно плавающим судном. В последующем 1956 году экспедиция на дизель - электроходе «Обь», начальником

которой был Л.Л. Балакшин, а научным руководителем профессор Я.Я. Гаккель, провела работы в районе порога Нансена и получила новые материалы о рельефе и геологии дна, гидрологических и биологических условиях этого малоизученного района. В рейсе на дизель-электроходе «Обь» приняли участие скандинавские ученые.

На побережье арктических морей, в низовьях великих сибирских рек, составляющих с Севморпутем единую транспортную систему, - Оби, Енисея, Хатанги, Лены, Яны, Индигирки, Колымы выросли крупные промышленные комбинаты, полярные города и порты - Игарка, Дудинка, Норильск, Диксон, Тикси, Певек и др.

Важнейшие географические открытия в Арктике за годы советской власти отражены на следующем рисунке.



Важнейшие географические открытия в Арктике за годы Советской власти

С 1954 года в Арктике постоянно дрейфовали две отечественные станции «Северный полюс».

Дрейфующие станции «Северный полюс» действовали до 1991 года. В 2003 году после перерыва изучение Северного Ледовитого океана с научно-исследовательских дрейфующих станций «Северный полюс» было возобновлено. Были возобновлены и высокоширотные исследовательские плавания.

Однако наиболее революционный этап освоения Северного региона связан с созданием в нашей стране впервые в мире мощных атомных ледоколов.

Отдавая дань исторической справедливости, авторы особенно отмечают определяющую роль военных гидрографов в деле исследования Арктики.

Несомненно, история арктических плаваний в первую очередь связана с Гидрографической службой России. Абсолютное большинство открытий в Арктике были выполнены отечественными военными гидрографами. История Гидрографической службы России насчитывает около 300 лет. Серьезные научно-технические основы военной навигации, гидрографии и океанографии начали формироваться в России уже на рубеже XVIII-XIX веков. По мере развития сил и средств военного флота России требования к обеспечению его эффективного использования неуклонно возрастали.

Ещё со времен Петра I все распоряжения о производстве гидрографических работ исходили лично от государя или от генерал-адмирала, а исполнителями их были морские офицеры, которые с 1724 г. стали получать инструкции от Адмиралтейств-коллегии.

Гидрографическая служба ВМФ, образованная в 1827 году, всегда рассматривала изучение океана, как неременное условие успешного развития навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения ВМФ, как условие совершенствования безопасности общего мореплавания, как условие развития ВМФ и поддержания обороноспособности страны на должном уровне в целом.

В начале XIX века И.Ф. Крузенштерном и Ю.Ф. Лисянским были выполнены первые научные океанографические работы в открытом океане, в это же время были начаты регулярные гидрометеорологические и уровенные наблюдения на береговых постах. Более того, гидрометеорологические наблюдения стали неременной частью всех гидрографических работ и экспедиционных исследований на военных кораблях и судах. С этого времени начались работы Гидрографической службы ВМФ по накоплению и осмыслению результатов океанографических наблюдений, составлению описаний гидрометеорологического режима морских акваторий.

Для производства исследований в океанах и морях в составе Гидрографической службы ВМФ были сформированы океанографические и гидрографические экспедиции, отряды, дивизионы океанографических и гидрографических судов.

До недавнего времени Гидрографическая служба ВМФ насчитывала 46 гидрографических и океанографических судов, десятки гидрографических катеров. Сегодня она выполняет съемки рельефа дна, грунтовые, гравиметрические и магнитные съемки, осуществляет комплексные судовые метеорологические, аэрологические, гидрологические, гидрохимические, гидрооптические и другие наблюдения в Мировом океане.

Наиболее ощутимый вклад Гидрографической службы ВМФ в исследование Мирового океана сделан во второй половине XX века. В этот период реализованы планы комплексного изучения обширных районов Атлантического, Тихого, Индийского и Северного Ледовитого океанов, выполнены работы у побережья Антарктиды. В результате собран большой объем

информации по рельефу дна, физическим полям, гидрофизическим характеристикам водных масс Мирового океана, позволивший издать фундаментальный труд «Атлас океанов».

Созданная в нашей стране коллекция морских карт, насчитывающая более 6 тыс. номеров, по своему составу и качеству обеспечивает решение задач на море, стоящих как перед военными, так и перед гражданскими мореплавателями. Вместе с тем общая изученность Мирового океана, особенно его удаленных районов и их картографическая обеспеченность, по данным Международной гидрографической организации, составляет до настоящего времени не более 22%. Мировой океан по-прежнему таит в себе вызывающую таинственность.

Управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации участвует в международных проектах и поддерживает постоянные деловые связи с гидрографическими службами 68 стран мира. Обмен с ними новыми картами, руководствами для плавания, оперативной навигационной информацией обеспечивает разработку современных российских изданий, охватывающих воды зарубежных государств, в которых российские суда в соответствии с международным морским правом, как правило, не проводят свои исследования. В целях обеспечения безопасности мореплавания в водах России была создана надежная система навигационного оборудования. На побережье страны было развернуто более 4 тыс. объектов, в том числе 399 светящихся маяков, 2538 светящихся и несветящихся навигационных знаков, 148 радиомаяков и радиолокационных маяков-ответчиков, 45 станций радионавигационных систем. Для обслуживания средств навигационного ограждения и контроля за их работой ежегодно используется более 150 гидрографических и лоцмейстерских судов и катеров специальной постройки.

Основными функциями Гидрографической службы ВМФ России являются:

1. Обеспечение ВМФ и других видов ВС России в океанских стратегических районах и морских зонах, в том числе:
 - навигационно-гидрографическое;
 - гидрометеорологическое;
 - топогеодезическое.
2. Навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности России с учётом международных обязательств по охране человеческой жизни на море во внутренних морских водах, территориальном море, прилежащей и экономической зонах (за исключением трасс Северного морского пути), находящихся под юрисдикцией России.

Служба решает следующие задачи:

- проведение океанографических, гидрографических и морских геофизических работ в океанах и морях в интересах обороны страны;

- работы по созданию навигационных морских, геофизических и других специальных карт (в том числе электронных), руководств и пособий для плавания в Мировом океане;
- снабжение ВМФ морскими средствами навигации и океанографии;
- поддержанием технической готовности морских средств навигации на кораблях постоянной готовности;
- содержание и развитие системы навигационного оборудования на побережье и в морских водах, находящихся под юрисдикцией России (за исключением трасс Северного морского пути);
- руководство непосредственно подчиненными воинскими частями и организациями;
- участие России в деятельности Международной гидрографической организации и Международной ассоциации маячных служб, взаимодействие и сотрудничество с другими международными и региональными мореведческими организациями.

На Гидрографическую службу ВМФ также возложено выполнение других задач, предусмотренных нормативными актами России, указами и распоряжениями Президента России, приказами и директивами Министра обороны России, директивами Генерального штаба, приказами и директивами Главного командования ВМФ.

Военные гидрографы принимали активное участие в работах практически всех дрейфующих и стационарных Полярных станций, например, среди них можно отметить Н.М. Аносова, А.Н. Воронова, Р.И. Гоноровского, Р.А. Дубовика, А.А. Мазепу, М.Ф. Перминова, А.Я. Свердлова, А.Г. Светлева, П.Н. Селиванова, А.И. Сорокина, И.В. Сытинского и многие др.

С созданием атомных подводных лодок, способных совершать автономное плавание подо льдами Арктики, потребовалось в кратчайший срок произвести особенно точное картографирование Арктического бассейна, до этого наименее изученного. Благодаря высокой степени корреляции между стационарными геофизическими полями и рельефом дна было решено применить геофизические способы исследования рельефа, привести аэромагнитную съемку и сейсмозондирование, что позволяло за короткий период максимально охватить наибольшую площадь изучаемой акватории, выявить наиболее характерные крупные формы рельефа дна и в результате рационально спланировать подробность точечных промерных работ со льда эхолотами.

Такая гигантская по сложности и объему работа была блестяще выполнена Гидрографической службой ВМФ. Результаты изучения геофизических полей Земли в Северном Ледовитом океане оказались по сей день в сравнении с другими океанами наиболее достоверными и полными. Помимо общенаучного и военно-прикладного назначения они широко используются при создании различного рода геологических карт, а также при решении между-

народно-правовых проблем обоснования внешних границ континентального шельфа России в Северном Ледовитом океане.

Усилиями Гидрографической службы ВМФ получила дальнейшее развитие система воздушных наблюдений. Например, с 1962 по 1989г. Гидрографической службой ВМФ было проведено 28 высокоширотных воздушных экспедиций. Геофизическими исследованиями в разные годы руководили командиры геофизических отрядов (партий): А.М. Абакумов, С.Ф. Бойцов, Б.В. Буланов, С.Н. Гудков, К.С. Гудкович, В.Б. Детинин, Р.А. Дубовик, С.М. Еремин, П.М. Ершов, Н.Н. Замятин, Ф.В. Кузин, Ю.А. Курочкин, М.И. Криштапович, А.П. Макарта, В.А. Митюхляев, О.М. Никандров, В.В. Николайчук, В.И. Пелипко, Н.К. Тимошенко, Н.Г. Ягодницын и другие.

В заключение первого раздела монографии следует особенно подчеркнуть и выделить основные признанные международным сообществом события в освоении Арктики, участниками которых являлись русские исследователи и мореплаватели. Ниже представлен далеко не полный список их выдающихся географических открытий:

- 1496 – Путешествие по морю от устья Северной Двины вокруг Скандинавии в Тронгейм (Норвегия) и Копенгаген (Дания) посланника Ивана III Григория Истома;
- 1497 - Путешествие по морю из Копенгагена в устье Северной Двины московских дипломатов Дмитрия Зайцева с товарищами;
- 1500 - Плавание по Северному морю в Данию посланников Ивана III Вас. Власова и Дм. Герасимова;
- 1501 - Путешествие по Северному морю из Сев. Двины в Данию посланников Ивана III Третьяка Далматова и Юрия Грека;
- 1525 - Дмитрий Герасимов составил первый проект Северного морского пути и первую карту берегов Северного Ледовитого океана и Московии (сохранилась в копии Баттиста Агнезе);
- 1582 -1585 – Сибирская экспедиция Ермака. Ермак завоевывает Сибирь;
- 1579 - Плавание колянина Павла Никитича (Нишица) на Грумант (Шпицберген);
- 1610 – Плавание торговых людей во главе с Кондратием Курочкиным вниз по Енисею;
- 1620 – Русские промышленники проникли в бассейн реки Лены, на Виллой;
- 1633 – Отряды казаков под командованием И. Перфильева и И. Реброва спустились по Лене до устья;
- 1634 – И. Перфильев во главе отряда казаков морем прошел на восток от устья Лены, открыл реку Яна и Яно - Индигирскую низменность и поднялся до верховьев Яны. И. Ребров во главе отряда открыл Оленёкский залив и реку Оленек;

- 1638-1641 – И. Ребров во главе отряда казаков открыл пролив Д. Лаптева, реку Индигирка и побережье между устьями рек Яна и Индигирка. Впервые плавал в Восточно-Сибирское море;
- 1639 – Томский казак И.Ю. Москвитин достиг Охотского моря и открыл его побережье и Сахалинский залив;
- 1643-1646 – Казачий письменный голова В.Д. Поярков проник в бассейн реки Амур, открыл реку Зея, Амурско – Зейскую равнину, среднее и нижнее течение Амура до устья;
- 1647 – Промышленник И. Игнатьев достиг морем Чаунской губы;
- 1648 – Русский землепроходец С.И. Дежнев проплыл от устья Колымы в Тихий океан, обогнул Чукотский полуостров и открыл пролив между Азией и Америкой. Спутник С.И. Дежнева Ф.А. Попов открыл полуостров и реку Камчатка;
- 1649-1653 – Е.П. Хабаров совершил ряд походов в Приамурье, составил «Чертеж реке Амур»;
- 1697-1699 – Казачий пятидесятник В.В. Атласов совершил походы по Камчатке. Дал первые сведения о Камчатке и Курильских островах;
- 1728 - Витас Беринг в поисках Северо-Восточного Прохода открыл пролив, названный Беринговым;
- 1732 – Русская экспедиция под руководством И. Федорова и М. Гвоздева исследовала и впервые нанесла на карту берега Берингова пролива и открыли острова Гвоздева (Диомида);
- 1736-1742 – Д.Я. Лаптев в составе 2-й Камчатской экспедиции обследовал побережье между рекой Леной и мысом Большой Баранов, провел съемку рек Яна, Индигирка, Хрома, Колыма, Большой Анной и Анадырь;
- 1739-1742 – Х.П. Лаптев в составе 2-й Камчатской экспедиции обследовал побережье от реки Лена до реки Хатанга и Таймырский полуостров, открыл острова Большой и Малый Бегичевы и центральную часть гор Бырранга;
- 1741 – Капитан-командор русского флота В.И. Беринг и его помощник А.И. Чириков достигли северо-западного побережья Северной Америки и открыли ряд островов Алеутской гряды;
- 1741 - Семен Челюскин достигает самой северной точки Азии
- 1760-1761 – Савва Лошкин впервые проходит на лодье на Север вдоль восточного берега Новой Земли;
- 1764-66 - Первая высокоширотная научная экспедиция в Северный Ледовитый океан В.Я. Чичагова;
- 1766 – Яков Чаркин совершает плавание из Баренцева моря в Карское проливом Маточкин Шар;

- 1770 - Иван Ляхов исследует Новосибирские острова в Сибири;
- 1788 – Штурман Г.Л. Прибылов открыл в Беринговом море группу островов, названных его именем;
- 1816-1818 – Русская морская экспедиция под руководством О.Е. Коцебу открыла ряд островов в архипелаге Туамоту, в гряде Маршалловых островов, залив на западе Аляски, названный именем Коцебу;
- 1878-79 - Русско-шведская экспедиция, возглавляемая Нильсом Норденшельдом, прошла весь путь от Европы до Тихого океана с одной зимовкой в районе Колючинской губы;
- 1909-11 - Владимир Русанов исследовал остров Новая Земля;
- 1912-14 - Георгий Седов предпринял экспедицию к Северному полюсу;
- 1913-14 - Открытие Борисом Вилькицким Северной Земли, островов М. Таймыр, Старонадамского, Жохова и Вилькицкого;
- 1930 - Отто Шмидт, Владимир Визе и Владимир Воронин открывают острова Визе, Воронина, Шмидта, архипелага Седова, острова Кирова;
- 1930-32 - Открытие и исследование Георгий Ушаковым и Н. Урванцевым островов Октябрьской Революции, Пионер, Комсомолец, Большевик;
- 1932 - Первое сквозное плавание Северным морским путём с Запада на Восток за одну навигацию на ледоколе Сибиряков осуществлено Отто Шмидтом и Владимиром Ворониным;
- 1932-1933 - Открытие Рудольфом Самойловичем островов Арктического Института;
- 1932-33 - Отто Шмидт и Владимир Визе открыли острова Известий;
- 1934 - Владимир Визе осуществил первое сквозное плавание Северным морским путём с Востока на Запад за одну навигацию на ледоколе "Литке";
- 1935 - Георгий Ушаков, Николай Зубов открыли остров Ушакова;
- 1937-38 - Иван Папанин, Эрнст Кренкель, Петр Ширшов, Евгений Фёдоров осуществили исследования в Арктическом бассейне на 1-й дрейфующей станции "Северный полюс";
- 1948-71 - Исследования Арктического бассейна. Обнаружение подводных хребтов Ломоносова, Менделеева, Гаккеля;
- 1961 - Высадка с борта атомохода "Ленин" на льдину в районе острова Врангеля дрейфующей станции "Северный полюс-10";
- 1961 - На XXII съезде КПСС было доложено о том, что наши ракетные подводные лодки научились ходить подо льдами Арктики;
- 1962 - Правительством СССР было дано задание атомоходу Краснознаменного Северного флота "Ленинский комсомол" (АПЛ К-3) специально пройти под Северным полю-

сом, хотя в околополюсном районе и в Центральной Арктике атомоход плавал и до этого. Задание правительства было выполнено: атомоход дважды проходил подо льдами в точке полюса, находился в этом районе длительное время, всплывал, и моряки высаживались на лед, устанавливая флаг СССР;

- 1963 - К полюсу отправилась атомная подводная лодка - под командованием капитана 2-го ранга Ю.А. Сысоева. Подводный корабль всплыл точно в точке с географической широтой 90 градусов. На льду были установлены Государственный и Военно-морской флаги СССР. В программу плавания входили и научные вопросы;

- 1970 - Начиная с 1970 года, навигационный период в Арктике был продлен с 5 до 10 месяцев. Объем перевозок грузов в зимний период увеличился в 36 раз;

- Начало 1970-х годов – По инициативе советских ученых началась реализация международной программы «Полярный эксперимент». Цель программы – исследования крупномасштабного взаимодействия атмосферы и океана в полярных областях Земли;

- 1971 - Высокоширотный рейс, севернее всех островов Евразии, атомохода "Ленин", осуществившего проводку из Мурманска на Дальний Восток ледокола "Владивосток";

- 1977 - Атомоход "Арктика" впервые в надводном плавании достиг географической точки Северного полюса. (Руков. экспедиции Т.Б. Гуженко, капитан Ю.С. Кучиев);

- 1978 - 1 мая состоялся необычайно ранний приход в Дудинку каравана судов под проводкой атомных ледоколов "Сибирь", "Ленин" и ледокола "Капитан Сорокин". Положено начало круглогодичному плаванию на трассе Мурманск-Дудинка для обеспечения грузоперевозок Норильского комбината;

- 1987 - Состоялся высокоширотный рейс атомного ледокола "Сибирь" с беспрецедентной в истории арктического мореплавания многоцелевой научной экспедицией. Снят с дрейфующей льдины состав научной станции СП-27, открыта станция СП-29, атомоход достиг Северного полюса с научными целями;

1990 - Впервые в истории арктических путешествий атомоход «Россия» доставил на Северный полюс иностранных туристов. В последующие годы эти рейсы стали регулярно осуществлять по 2-3 раза за летний сезон атомоходы «Советский Союз» и «Ямал». К августу 2002 года уже 41 раз корабли пяти стран побывали на Северном полюсе.

2007/2008 год был признан Третьим Международным Полярным годом с участием 60 стран и проведением 160 международных научных проектов по дальнейшему изучению Арктики.

В июле 2008 года ученые России и США издали детальные атласы морских льдов, океанографии и метеорологии Арктики.

В 2009 году издается первая сводная геологическая карта Арктики.

В настоящее время комплексные исследования Арктики продолжаются. Однако Арктический шельф наряду с Антарктидой остаются последними недостаточно изученными регионами планеты. Основной вопрос для нас состоит в концепции освоения северных богатств. Очевидно, что основная цель любых геологических или иных исследований Арктики – это снижение последующих рисков на этапе разработки месторождений, при строительстве инженерных сооружений и других процессов практического освоения богатств Севера.

Очередная экспедиция по изучению Арктического шельфа была предпринята летом 2010 года, в которой участвовало судно «Академик Федоров» в сопровождении атомного ледокола «Ямал». Данная экспедиция, проходившая с июля по октябрь 2010 года, проводила гидрографическую съемку рельефа дна Северного Ледовитого океана с точным измерением всех глубин. Специально для этих исследований на «Академика Федорове» был установлен современный многолучевой эхолот.

В 2011 году «Академик Федоров» в сопровождении атомного ледокола «Ямал» продолжил исследования Арктики, при этом основным видом исследований являлась сейсморазведка, которая была призвана определить мощность донных отложений. Их толщина и структура являются одними из критериев для определения границ континентального шельфа.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву, прибрежные государства имеют суверенное право разведки и разработки природных ресурсов на континентальном шельфе, который является продолжением ее территории. Ранее Россия представила в комиссию ООН по морскому праву свою заявку на шельф, однако она была отклонена в связи с недостатком доказательной базы.

Если Россия докажет, что подводные арктические хребты Ломоносова и Менделеева, которые тянутся к Гренландии, являются геологическим продолжением ее континентального шельфа, то сможет получить право на дополнительные 1,2 миллиона квадратных километров площади в Арктике и на разработку колоссальных месторождений нефти и газа в треугольнике Чукотка - Мурманск - Северный Полюс.

Как ожидается, уточненная заявка России на арктический шельф будет готова к декабрю 2013 года и ориентировочно в начале 2014 года будет подана в ООН. Мы надеемся, что наша позиция будет услышана мировым сообществом.

В настоящее время, по мнению специалистов, одним из перспективных направлений исследования Арктического шельфа является донная сейсморазведка. С помощью сейсморазведки могут быть решены важнейшие геолого-геофизические задачи:

- Исследование мелководных и транзитных зон российского шельфа;
- Проведение площадных многокомпонентных сейсмических работ для определения места закладки морских скважин;
- Изучение глубинного геологического строения российского шельфа;

- Выполнение сейсмического мониторинга на морских месторождениях;
- Проведение морских инженерно-геологических изысканий и т.д.

В последние годы научные исследования в Арктике сосредоточены в Кольском научном центре, Тюменском и Якутском научных центрах Сибирского отделения РАН. В последнее время рассматривается вопрос о создании Института комплексных исследований Арктики на базе Института экологических проблем Севера Архангельского научного центра Уральского отделения РАН. Авторы монографии горячо поддерживают такую идею.

Основными задачами и направлениями дальнейших фундаментальных исследований в Арктике являются:

- Первоочередная задача определения внешних границ континентального арктического шельфа, от этого зависит вопрос расширения зоны экономических интересов РФ в Арктике. В РАН предложена специальная геолого-геофизическая методика определения природы земной коры на хребтах имени М.В. Ломоносова и Д.И. Менделеева;
- Формирование ресурсной базы углеводородов и другого минерального сырья в пределах континентального шельфа и в прибрежной зоне российской Арктики. Такая база должна учитывать три зоны: шельф, зону континентального склона и континентального подложья, ложе Арктического бассейна, зону за пределами шельфа и континентального склона;
- Расширение минерально-сырьевой базы российской Арктики;
- Ускоренное развитие транспортно-коммуникационных систем Севера;
- Создание надежной и эффективной системы энергообеспечения российской Арктики;
- Разработка комплексной программы социально-экономического развития российского Севера и др.

В следующих разделах монографии представлена точка зрения авторов на роль и место Севера в проблеме обеспечения национальной безопасности России. Кратко изложено значение Севера для России и всего мирового сообщества в наступившем тысячелетии. Особое внимание уделено динамике изменения взглядов стран НАТО на роль российского Севера.

Учитывая особую актуальность вопроса, в книге достаточно подробно представлена история освоения Севера самым грозным оружием современности – атомными подводными лодками стратегического назначения и многоцелевыми лодками как иностранными, так и нашего Северного флота. При этом в монографии высказана точка зрения авторов на усиление военной составляющей российского Севера с учетом современной международной политики. Значительное место в работе отведено недостаточно освещенным на взгляд авторов страницам освоения Северного морского пути.

В монографии также уделено должное внимание и значимости русского Севера с коммерческой точки зрения. Например, по оценкам ООН, на северную часть России приходится 70-80% стоимости балансовых запасов основных видов полезных ископаемых, оцениваемой в 22-24 трлн. долларов. Это от 70% до 90% оцениваемых запасов нефти, газа, бокситов, никеля, кобальта, олова, свинца, золота, алмазов, запасов пресной воды. На Севере вырабатывается 17% электроэнергии, производится весь апатитовый концентрат и половина лесной деревообрабатывающей продукции.

На долю российского Севера приходится половина улова рыбы и добычи морепродуктов.

В тоже время будет показано, что Север служит не только богатой кладовой полезных ископаемых, но выполняет и другие функции: оборонную, экологическую, рекреационную, обеспечивает экспортные доходы страны.

Авторы не ставили своей целью изложение в настоящей работе всех экономических проблем развития Северного региона нашей Родины и ограничились только кратким представлением разведанных природных ресурсов региона. Не представлены в работе также и все проблемные вопросы современной политики государства в отношении Севера. Основное внимание авторы сосредоточили на важнейшей проблеме – о роли Севера в защите национальной безопасности современной России.

Многие вопросы, изложенные в монографии, имеют дискуссионный характер и базируются на личных точках зрения авторов. В этом смысле данный труд не следует относить к строго историческому повествованию.

2. ЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНЫХ И АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Сегодня Русский Север служит не только богатой кладовой полезных ископаемых, но выполняет и другие функции: оборонную, экологическую, рекреационную, например, он обеспечивает существенную долю экспортных доходов нашей страны. На долю предприятий, расположенных в северных территориях, приходится более 20% ВВП России и 70% её внешнеторговых валютных поступлений.

Геополитическая и военно-стратегическая роль Севера всегда была определяющей из-за больших по протяженности арктических участков границ между странами региона. Более того, Арктика выступает своеобразным буфером между основными мировыми центрами - США, Западной Европой, Россией, Японией, Китаем. В настоящее время из-за глобальных изменений в структуре мировой политики и экономики, окончательно сформировавшихся агрессивных целей НАТО применительно к Северу, назрела необходимость серьезно пере-

осмыслить роль и место арктической зоны как в системе обороны России, так и в стратегии её дальнейшего развития.

Кроме этого Север по праву считается естественным и очень мощным эколого-географическим препятствием наметившейся и постоянно усиливающейся экологической деградации планеты. Не менее важно и то, что Север практически формирует климат Земли. В условиях прогрессирующего загрязнения и истощения окружающей среды Север становится крупнейшим и, по существу, последним участком Земли, наделенным разнообразной природой, сохранению которой необходимо уделять должное внимание.

Историко-культурная ценность Севера не менее очевидна, чем природная. Жизненный уклад, языки народов Севера, их культурное наследие - важный пласт всей мировой культуры. К сожалению, проблеме сохранения самобытной северной культуры мы уделяли и сегодня уделяем недостаточно внимания.

В настоящее время в 28 субъектах РФ компактно проживают 40 малочисленных народов Севера. Согласно данным Всероссийской переписи населения общая численность народов Севера составляет около 250 тыс. человек. Согласно утвержденному Правительством РФ перечню коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока к таким народам относятся алеуты, алюторцы, вепсы, долганы, ительмены, камчадалы, керекы, кеты, коряки, кумандинцы, манси, нанайцы, нганасаны, негидальцы, ненцы, нивхи, ороки (ульта), орочи, саамы, селькуты, сойоты, тазы (удэ), теленгиты, тофалары (карагасы, тофа), тубалары, тувинцы-тоджинцы, удэгейцы, ульчи, ханты, челканцы, чуванцы, чукчи, чулымцы, шорцы, эвенки, эвены, энцы (эньчо), эскимосы, юкагиры.

Перечень мест традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности, виды традиционной деятельности малочисленных народов Севера утверждены Правительством РФ. Согласно перечню видов деятельности к ним в первую очередь относятся:

- Животноводство, в том числе кочевое;
- Переработка продукции животноводства;
- Собаководство;
- Разведение зверей;
- Бортничество, пчеловодство;
- Промысловая охота;
- Земледелие;
- Собирачество;
- Художественные промыслы и народные ремесла;
- Строительство национальных хижин и других построек.

В настоящее время усилие государства должно быть направлено на создание и совершенствование правовой базы в сфере защиты прав и традиционного образа жизни малочисленных народов Севера. Необходимо в кратчайшее время сформировать обоснованные финансовые инструменты государственной поддержки социально-экономического развития малочисленных народов Севера. В этом отношении особое место следует уделить разработке специальных льгот, субсидий, квот на использование биологических ресурсов.

Также требует разработки комплексная программа сохранения ценнейшего культурного наследия малочисленных народов, традиционного уклада их жизни, языка, религии. Необходимо активизировать работу Ассоциации коренных народов Севера, направляя её работу на обеспечение роста этнического самосознания малочисленных народов. В целом – защита малочисленных народов Севера должна стать важнейшей задачей государства.

Политика России по отношению к северным народам начала формироваться одновременно с процессами присоединения к ней территорий Севера, Сибири и Дальнего Востока. Вплоть до начала XVIII века, руководствуясь, прежде всего, интересами казны, собиравшей с туземцев натуральный налог пушниной (ясак), правительство России практически не вмешивалось во внутреннюю жизнь и систему самоорганизации «ясачных инородцев».

Ситуация начала меняться в первой половине XVIII века и далеко не в лучшую сторону. В конечном счете, эти изменения в национальной политике по отношению к народам Севера уже тогда привели к существенному сокращению их численности и обнищанию.

Для изменения ситуации потребовалось формирование новой государственной политики в отношении северных народов. Ее принципы были сформулированы выдающимся деятелем русского просвещения, общественным и государственным деятелем, реформатором, основателем российской юридической науки и теоретического правоведения М.М. Сперанским (1772-1839).



Граф М.М. Сперанский. Портрет работы неизвестного художника. 1812 г.

После четырехлетнего изучения положения дел в качестве генерал-губернатора Сибири М.М. Сперанским в 1822 г. был представлен проект «Устава об управлении инородцами». В Уставе впервые проблемы выживания аборигенов были соотнесены с вопросами сохранения их среды обитания. За аборигенами закреплялись традиционные территории их расселения, традиционные формы самоуправления и организации хозяйственной деятельности.

Аборигены освобождались от воинской обязанности и уплаты большинства налогов, им предоставлялась свобода вероисповедания, предусматривались меры, предотвращающие долговую зависимость аборигенов от пришлых людей и т.д. В целом М.М. Сперанским была создана выдающаяся для своего времени система взаимоотношений государственной власти и коренных народов, учитывающая особенности их исторического, этнического, правового и экономического развития, а также специфических взаимоотношений с окружающей средой, отличающих их от остальных граждан Российской Империи. Многие положения данного документа соответствуют современным международным принципам, которые сформировались в мировой практике значительно позже. Эти положения и сегодня могут составить основу уже современной политики РФ на Севере.

В XX веке ситуация кардинально изменилась. Направления и меры государственного регулирования положения коренных народов Севера в Советской России определялись, с одной стороны, приоритетами освоения ресурсов, сосредоточенных на северных территориях, необходимостью становления и развития продуктивного сельского хозяйства, а с другой стороны, принципами единой в стране национальной политики.

Программа нового советского государства в области национальной политики была выдвинута на X (март 1921 г.) и XII (апрель 1923 г.) съездах РКП(б). Принятая Программа предполагала и основу политики в отношении народов Севера. Характерно, что в документах первого советского периода по развитию районов Крайнего Севера в значительной степени учитывались вековые традиции коренных народов, исключение составляла только передача судебных функций органам местного самоуправления. Тем самым важнейший институт коренных народов – традиционное право был признан не легитимным. В целом же на данном этапе советская власть признавала необходимость освоения Севера с учетом интересов северных народов и при их непосредственном участии.

Переломным моментом в жизни народов Севера явилось непродуманное создание национальных округов, определенных Постановлением ВЦИК и СНК РСФСР «Об организации национальных объединений в районах расселения малых народностей Севера» от 10 декабря 1930 г. Границы округов при этом определялись в спешке, без согласования с коренным населением. Главным критерием организации округа была значительная доля представителей того или иного северного народа, среди проживающих на данной территории. В результате было организовано 9 национальных округов и 16 самостоятельных национальных

районов, при этом жестко ограничены территории проживания коренных народов. Национальное самоуправление в виде родовых советов было окончательно упразднено. Таким образом, были установлены патерналистские отношения государства по отношению к коренному населению.

В начале 1950-х гг. сами коренные народы вообще перестают быть объектом государственной политики, а вектор управления переносится на территории их проживания. С этого времени поиски путей адаптации коренных народов Севера к советской жизни перестают быть актуальными, скорее они даже выглядят политически неверными. Тем самым окончательно утверждается государственная политика патернализма в отношении коренных малочисленных народов Севера, направленная на их принудительную интеграцию в общегосударственные процессы и развитие территорий проживания.

В конце 1950-х годов народы Севера вновь стали объектом «пристального внимания Государства». Например, процессы преобразования предприятий на территории Севера сопровождались ликвидацией мелких удаленных поселений и массовыми переселениями коренных народов в более крупные населенные пункты. Одновременно с этим началась активная борьба с кочеванием. Семьям и родам, веками кочевавшим на исконных территориях, теперь предписывалось постоянно проживать на новых местах, а работы в оленеводстве переводились на вахтовый метод. Активно внедряется интернатская форма обучения детей. Целые поколения представителей коренных народов Севера были воспитаны в интернатах и, что самое главное, вредными пережитками были объявлены традиционные обряды и обычаи. Фактически регулирование положения коренных народов было сведено к частным мерам, например, по поддержке оленеводства, которое в эти годы было устойчивым и рентабельным благодаря тому, что государство уделяло ему большое внимание. Малые народы были окончательно вовлечены в хозяйственный оборот страны.

В отношении традиционных культур малочисленных народов Севера эти годы были вообще годами забвения. Еще в конце 1960-х гг. во всех школах, расположенных в местах компактного проживания коренных народов, прекратился процесс обучения на родных языках, что постепенно привело к утрате многих языков малых народов. Например, в 1989 г. свой национальный язык считали родным среди ненцев - 77,7%, среди хантов – 60,8%, среди манси – 36,7%, среди селькупов – 47,7% населения.

Повсеместно осуждались многие традиции, обряды, верования. Образ жизни у народов Севера окончательно изменился. Ушли в прошлое колорит и привлекательность национальных селений, одежды, обрядов.

В последнее время усилиями ряда образованных людей России для коренных народов Севера разрабатываются и предлагаются условия, способствующие пробуждению их национального самосознания.

В настоящее время политика государства в отношении малочисленных народов Севера должна быть пересмотрена с учетом ряда факторов, осложняющих их жизнь. В первую очередь ситуация осложняется ухудшающей экологической обстановкой.

Например, после 1995 г. около 70% используемых пастбищ были отнесены к категории деградированных. Уничтожены и загрязнены десятки рек и сотни тысяч гектаров леса. При этом государство и правительство практически утратили механизмы по управлению ситуацией, а интересы формировавшегося бизнеса и общая экономическая ситуация в стране не позволяли вести масштабные восстановительные работы или внедрять прогрессивные методы экологической защиты Русского Севера.

Кроме того, в течение длительного времени произошло фактическое разрушение институциональных механизмов, обеспечивающих защиту коренных народов: государственные органы, отвечающие за регулирование положения коренных народов, неоднократно реорганизуются, а советские законы оказались отмененными. В результате происходит повсеместное вытеснение коренного населения с наиболее привлекательных территорий и из наиболее прибыльных сфер деятельности.

Последствия такой политики, а точнее, ее полное отсутствие оказалось чрезвычайно болезненным для народов Севера. Например, за последнее десятилетие XX века рождаемость у коренных народов Севера уменьшилась на 34%, а смертность возросла на 42%. Также снижалась и средняя продолжительность их жизни.

Таким образом, к началу XXI века в России назрела острая необходимость формирования новой государственной политики в отношении коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока. Эта политика должна строиться на новых принципах, соответствующих современным российским тенденциям, в интересах коренных сообществ и с учетом международного опыта.

Россия является самым крупным приполярным государством. При этом достаточно взглянуть на карту рельефа дна Северного Ледовитого океана, чтобы понять: арктический шельф – это, прежде всего, моря, омывающие берега России. Здесь же, у берегов России, обнаружены самые большие на сегодня запасы нефти и газа. Отсюда – ресурсная геополитика приполярных государств уделяет первоочередное внимание доказательству своих прав на новые территории Северного Ледовитого океана, которые могут дать, прежде всего, колоссальную экономическую выгоду от добычи углеводородов.

В Советском Союзе в отношении северных территорий проводилась особая социально-экономическая политика, учитывающая специфику данного региона. Она предусматривала для населения Русского Севера высокую оплату труда, хорошее материальное обеспечение, гарантированные льготы, компенсацию расходов при выезде на лечение, северный коэффициент с первого дня работы.

В настоящее время развернулась глобальная борьба за русский Север. Это объективная реальность. Будущее человечества, по мнению многих исследователей, определяется как борьба за освоение первичных природных ресурсов. При этом Север обоснованно является главной кладовой энергетических и минеральных ресурсов, а, следовательно, внимание к нему со стороны мирового сообщества будет особенным.

Мы отмечали, что противоречия в Арктике имеют как исторические корни, так и современные экономические и правовые причины. Геополитика уже давно считает Арктику «Средиземным морем будущего».

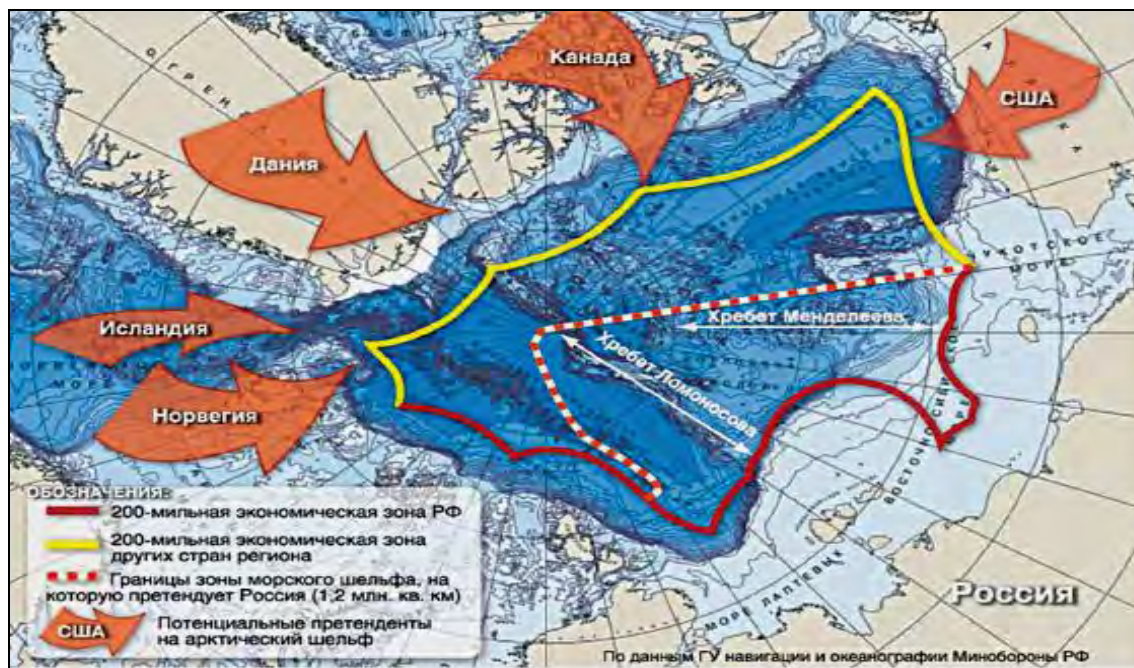
Вторая группа причин, включающая экономические и правовые проблемы, в настоящее время доминирует. К Арктике прилегают территории пяти государств: РФ, США, Канады, Дании, Норвегии. Однако интересы к данному региону имеют десятки стран мира и даже весьма отдаленные от него географически.

В настоящее время, вследствие глобальных изменений мировой политики Арктика, играющая роль буфера между основными мировыми центрами — США, Западной Европой, Россией, Японией и Китаем, становится полигоном большой военно-стратегической игры. В связи с этим страны-члены НАТО ведут постоянную работу по совершенствованию способности своих воинских подразделений действовать в северных широтах.

Все это выводит арктический вектор российской геополитики на передний план. Прежде всего, следует иметь в виду, что северные территории РФ занимают сегодня ведущее место в её ресурсной геополитике.

Для России принимает форму важнейшего геостратегического вызова вопрос: смирится ли мир с тем, чтобы мы владели всеми богатствами Севера, с тем, чтобы мировые торговые пути пролегали вдоль северных берегов России, фактически по Северному морскому пути, с его портами и станциями слежения, с его базами? Тем более что сегодня в приполярной зоне РФ наблюдается существенное отставание в области строительства опорных магистралей и узлов, а отечественные транспортные средства всех видов и типов морально и физически устарели и не могут конкурировать с их западными и азиатскими аналогами.

Экономические зоны стран региона Севера и Арктики представлены на следующем рисунке.



Экономические зоны стран региона

Исторически борьба за Север насчитывает многие сотни лет, практически с момента величайших открытий русских мореплавателей. На протяжении всей нашей истории Запад стремился вытеснить Россию с её исконных северных территорий. Настоящий период не исключение. Однако сегодня интенсивность борьбы за русский Север особенно высока, ещё более высока цена его утраты. Как утверждают эксперты британской издательской группы Jane's к 2020 году начнется серьезная политическая борьба за право обладания богатствами Арктики, которая грозит перерасти в прямую конфронтацию или вообще в военное противостояние.

Такому положению русского Севера в определенной степени способствуем и мы сами. Например, в постсоветское время наиболее интенсивный период «собственного» уничтожения северных территорий начался в 1991 году после посещения Е.Т. Гайдаром Магадана, где руководитель Правительства России произнес фактически преступную фразу: «Север перенаселен», имея в виду Чукотку, Магаданскую область, Сахалин, Якутию. С этого момента началось масштабное уничтожение северной промышленности, массовый отток населения с северных территорий. С 1990-х годов по настоящее время русский Север покинули более 2 млн. человек, в то время как в других приполярных странах все происходило и происходит с точностью до наоборот. Например, в 1985 году в Певеке работали 25000 человек, в настоящее время меньше 4000, при этом следует подчеркнуть, что Певек с морским портом и аэродромом является важнейшим форпостом Северного Морского пути – от Мурманска до Анадыря и бухты Провидения, где находится конечный пункт походов арктических ледоколов и караванов. В тоже время насколько «перенаселен» русский Север можно судить с учетом следующих показателей, например, на Камчатке на площади 300 тыс. кв. км. максимально

проживало 300 тыс. человек, т.е. по одному человеку на квадратный километр. Такая плотность проживания характерна практически для всей территории русского Севера. В Японии на примерно такой же площади (площади Камчатки) проживает 100 млн. человек.

Сегодня даже специалисты умалчивают о том, какой огромный урон русскому Северу был нанесен известным, по сути, преступным договором Бейкера - Шеварднадзе. В результате подмены современных действующих норм о разграничении исключительной экономической зоны и шельфов, несуществующими нормами договора XIX века, когда международное морское право не пользовалось институтом 200 –мильных экономических зон и конвенционно - нормируемой протяженностью шельфов, Россия потеряла, а США приобрели, по официальным данным конгресса США, морские пространства площадью около 13200 квадратных миль.

В течение 3-5 лет после исторического посещения Гайдаром Дальнего Востока были закрыты только в Магаданской области золотые прииски «Майский», «Комсомольский», «Красноармейский», на Чукотке закрыто крупнейшее месторождение олова и др. В настоящее время окончательно свернуты изыскания, прекращена деятельность магаданского Научно-исследовательского института редких металлов, практически уничтожена северная геология, оленеводство. Это происходит, несмотря на то, что в этом макрорайоне сосредоточены основные запасы важнейших видов полезных ископаемых, которые являются определяющими для развития экономики России, например, 80% общероссийских разведанных запасов газа промышленных категорий. В этом регионе сконцентрирована добыча 91% природного газа; 90% извлекаемых ресурсов углеводородов всего континентального шельфа РФ (из них 70% - на шельфе Баренцева и Карского морей); 15-20 млрд. тонн прогнозируемых запасов углеводородов (в переводе на условное топливо) в глубоководной части Северного Ледовитого океана. Кроме углеводородного сырья в арктических районах страны сосредоточены крупнейшие запасы: золота - 40%, нефти – 60%, хрома и марганца – 90%, платиновых металлов – 47%, алмазов – 100%, вермикулита – 100%. Материковые льды Арктики содержат 15000 куб. км. пресной воды – объем, сопоставимый с озером Байкал. Здесь также сконцентрирована добыча 100% алмазов, сурьмы, апатита, флогопита, вермикулита, редких металлов (например, циркония), 98% платиноидов, 90% никеля и кобальта, 60% меди, около 60% тантала и марганца, более 90% керамических пегматитов. Подготовлены к освоению активные запасы алмазов, хромовых руд, высокоглиноземистого сырья для огнеупоров, высокочистого кварца для плавки, титана. На Севере добывается почти половина деловой древесины, основная часть морской рыбы и пушнины, вырабатывается 20% электрической энергии. В целом можно с уверенностью сказать, что на территориях Севера сосредоточена треть запасов полезных ископаемых нашей планеты.

Первым документом, определяющим статус земель и островов, расположенных в российской арктической зоне, прилегающих к Арктическому побережью России, является нота МИД Российской Империи от 20 сентября 1916 года. В этом документе содержалось положение о включении в состав Российской Империи всех земель, «расположенных к северу от азиатского побережья Российской Империи». Вопрос о собственно морских пространствах в ноте не затрагивался.

Вопрос советской арктической зоны был урегулирован в Постановлении Президиума ЦК СССР от 15 апреля 1926 года «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». Данное Постановление объявляло: «территорией Союза ССР являются все открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего постановления признанной Правительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, расположенные в Северном Ледовитом океане к северу от побережья СССР до Северного полюса в пределах между меридианом $32^{\circ}41'35''$ в.д. от Гринвича, проходящим по восточной стороне Вайда - губы через триангуляционный знак на мысу Кекурском, и меридианом $168^{\circ}49'30''$ з.д. от Гринвича, проходящим посередине пролива, разделяющего острова Ратманова и Крузенштерна, группы островов Диомиды в Беринговом проливе». Принадлежность СССР и России этих территорий официально не оспаривается ни одной из арктических стран. Общая площадь полярных владений СССР составила 5.842 млн. кв.км. В постановлении отсутствовали какие-либо упоминания о статусе морского пространства Арктики в указанных пределах.

Вопросы континентального шельфа в Арктике возникли для нашего государства после Второй Мировой войны. Исторически сложилось, что арктическим сектором каждого из государств региона являлось пространство, основанием которого служит побережье этого государства, а боковой линией – меридианы от Северного полюса до восточной и западной границ этого государства. Однако эта норма не нашла своего прямого текстуального утверждения в конвенции ООН по морскому праву, принятой 10 декабря 1982 года. Конвенция вступила в силу 16 декабря 1994 года, РФ в 1997 году стала 109 государством ратифицировавшим Конвенцию. В соответствии с Конвенцией континентальный шельф РФ в Арктике составит 4.1 млн. кв. км., т.е. Россия теряет суверенные права на 1.7 млн.кв.км. арктического сектора. В тоже время РФ обоснованно способна сохранить за собой арктический сектор закрепленный Постановлением от 15 апреля 1926 года. У нас есть на это все основания.

Очередной ошибкой нашей внешней политики является подписание 15 сентября 2010 года российско-норвежского соглашения о разграничении пространств в Баренцевом море по принципу 50% на 50%.

По поручению Президента РФ, утвержденному 22 июня 2011 года, с 6 по 11 августа 2011 года был осуществлен переход атомного ледокола «Ямал» из порта Варандей в порт Тикси по трассе СМП. В период этого перехода в городе Нарьян-Мар было проведено выездное совещание под руководством Секретаря Совета Безопасности РФ Н.П. Патрушева по вопросу «О состоянии и перспективах развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне РФ с позиции обеспечения национальной безопасности». В ходе совещания было подчеркнуто, что решение всего комплекса хозяйственных и оборонных задач, направленных на защиту национальных интересов и укрепление национальной безопасности РФ в Арктике зависит, прежде всего, от развития СМП.

Кроме того, на ледоколе 6-11 августа 2011 года состоялась международная конференция «Северным морским путем – к стратегической стабильности и равноправному партнерству в Арктике». В ходе проведенной конференции обсуждались следующие вопросы:

- Ключевые направления политического, экономического и культурного сотрудничества приарктических государств и обеспечения безопасности в Арктике;
- Перспективы развития особого режима рационального природопользования и охраны окружающей среды в Арктике;
- Международно-правовые, организационные, экономические, технологические, технические и иные аспекты морских перевозок по СМП;
- Перспективы создания единой системы прогнозирования и предупреждения чрезвычайных ситуаций в Арктике и ликвидации их возможных последствий.

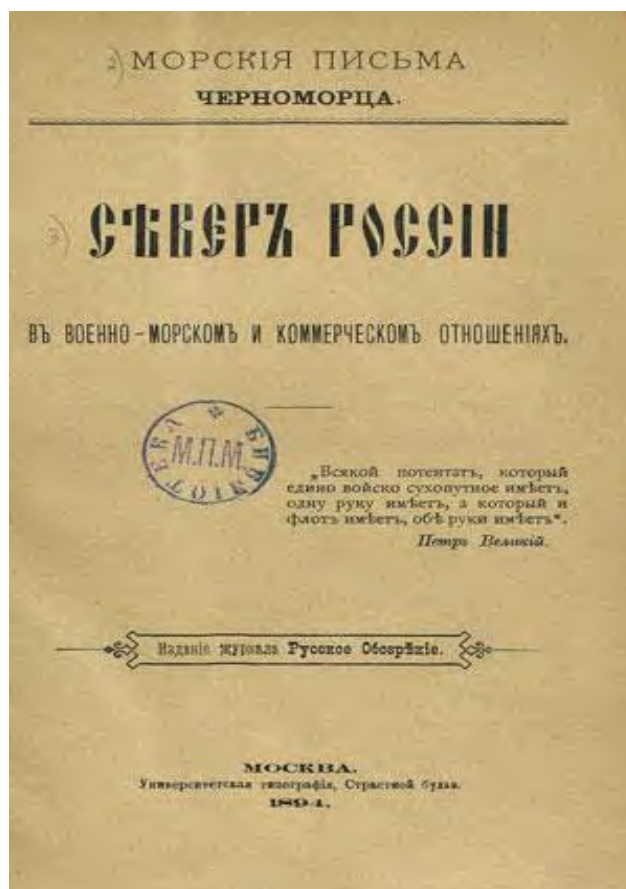
В выступлениях участников конференции особенно прозвучали общие аспекты различных действующих национальных арктических стратегий, а именно:

- В отстаивании национального суверенитета в Арктике;
- В стремлении найти разумное сочетание хозяйственного освоения Севера с защитой окружающей среды и поддержкой коренных народов;
- В необходимости государственных программ поддержки северных регионов;
- В курсе на более интенсивное научное изучение природных, климатических, физических и других процессов и перемен в Арктике.

При этом все участники были едины во мнении, что нет вопросов, которые могли бы потребовать военного решения, нет потребности в присутствии в Арктике военно-политических блоков, все региональные вопросы решаются, и будут решаться цивилизованно, в рамках норм международного права и в духе доброй воли. Однако реальность положения в Арктике, мягко говоря, иная.

Впервые наиболее системно проблемы, роль и значение русского Севера были изложены публицистом, историком В.Н. Семенковичем (1861-1931) в книге «Морские письма чер-

номорца. Север России в военно-морском и коммерческом отношениях. Издание Москва. Университетская типография, Страстной бульвар 1894 год. Издание журнала «Русское Обозрение».



В.Н. Семенович также издал перевод сочинения Пьера-Мартина де-Ламартиньера, французского врача, участника экспедиции Северной торговой компании, побывавшего на Кольском полуострове в 1653 г. (Де-Ламартиньер. П.М. Путешествие в северные страны, в котором описаны нравы, образ жизни и суеверия норвежцев, лапландцев, килопов, борандайцев, сибиряков, самоедов, новоземельцев и исландцев, со многими рисунками Де-Ламартиньера/пер., объяснение, [вступ. ст.] и прим. В.Н. Семеновича; под наблюдением С.К. Кузнецова. - М., [1911]. - XVI, XL, 229 с. : ил., карт.).

В.Н. Семенович является автором книг «Север России», «Опасное начинание», это те книги, которые получили высокую оценку А.П. Чехова.

Учитывая особую актуальность изложенных в книге «Север России в военно-морском и коммерческом отношениях» проблем, авторы считают для себя правильным остановиться на её содержании более подробно.

Данная книга включает в себя следующие разделы:

1. Вступление.
2. Север России в историческом отношении.
3. История Мурманского побережья.

4. Климат Севера.
5. Север России в военно-морском отношении.
6. Наш Север и иностранцы.
7. Железная дорога на Мурман.
8. Коммерческое значение нашего Севера.
9. Экспедиции для отыскания морского пути из Европы в Сибирь.
10. Заключение.

Во введении автор книги в частности пишет: «Наш Север все более и более привлекает всеобщее внимание: с одной стороны, интересуются им, — по разным причинам, — и наше общество, и печать, и различные ученые учреждения, — что очень хорошо, конечно, и желательно, чтоб этот интерес не уменьшался и вперед; с другой стороны, Север наш заинтересовал наших соседей — Англичан, Немцев, Норвежцев, — и они принялись его изучать с такою настойчивостью, которая показывает, что дело идет здесь не об одних научных интересах, а и об извлечении из этого нашего достояния практических выгод, на что господа иностранцы такие мастера.

Вот это-то последнее обстоятельство и побуждает меня постараться разъяснить вопрос о нашем Севере, по возможности, подробно, дабы можно было судить, стоит ли нам оставлять эту нашу исконную «дедину и отчину» на произвол судьбы и иностранцев, как это теперь делается, — или следует взяться самим за ум, пока не поздно, и, сказав иностранцам *hands off*, начать правильную эксплуатацию богатств этого обширнейшего края и постараться сделать его оплотом могущества России на океане, — к чему на Севере есть все данные».

Эти слова сегодня являются весьма актуальными и звучат для нас как призыв к действиям по защите нашего Севера, действиям продуманным, системным и долгосрочным.

Во втором разделе В.Н. Семенкович приводит историю освоения русскими Севера.

Говоря об исторических успехах русских мореплавателей, в то же время автор постоянно говорит о уже сформировавшихся претензиях иностранцев на наш Север. Например, можно привести следующие слова В.Н. Семенковича: «Кто же знает дальнейшую историю захватов наших цивилизованных соседей, кто знает, с какою ловкостью они всегда успевают отыскать «свои интересы» в таких местах, где, казалось бы, о них и речи не может быть, кто знает захват Англией Индии, Египта и пр., — тому вполне понятна станет великая патриотическая заслуга таких «гасильников просвещения», как Куракин, и народ Русский обязан ему вечною благодарностью за то, что, заперев морской ход в Сибирь, он пресек иностранцам даже самую возможность искать там «свои интересы». Кто же знает сверх того и современное положение дел на нашем Севере, где, несмотря на неизмеримо большую мощь и силу теперешней России сравнительно с Россией тогдашнею, иностранцы систематически расхи-

щают наше достояние и пытаются даже захватить Новую Землю, как им удалось захватить Шпицберген, тот не может не согласиться, что очень жаль, что, своевременно, тех наших «деятелей», которые хлопотали о «свободном слиянии» с иностранцами и о свободном доступе для них к нашим исконным угодыям, по примеру Еремки Савина, «не били батоги нещадно, чтобы на то, смотря иным было неповадно воровством смуту затевать».

В заключение исторического раздела автор вновь подчеркивает: «Но, повторяю, предки наши руководствовались в своих действиях не доктринами, а «государевой» выгодой, и мы хотя и лишились Мангазеи, хотя и не развили до сих пор почти вовсе производительность сил нашего Севера, но зато и поднес Русский Царь, как и в те времена «вся Северные земли обладатель», «отчим и дедич», и, с развитием нашего национального сознания, с увеличением нашего народонаселения, мы всегда, на зависть «Немцам», можем начать пользоваться нашими богатствами, сохраненными нам от дедов и прадедов!».

Излагая историю Мурманского побережья, автор вновь подчеркивает необходимость патриотических мотивов нашей северной политики: «Берега Северного океана, особенно на торговом пути к устью Двины, столь малоизвестные нам теперь, были известны в глубочайшей древности, и остается только удивляться, почему мы, столь много интересующиеся древностями Ацтеков, Индийцев, Австралийцев и иных народцев, куда и ворон не заносил ни одной славянской кости, совершенно не хотим знать наших древних стрельбищ, где наши предки сложили свои буйные головы, создавая будущее могущество Руси родной...

Или и в этой области мы будем продолжать, по следам «Немцев» и по их указке, разыскивать корни и следы совершенно чуждых нам дикарей и оставим нашу исконную отчину и дедину — наш богатейший Север — в добычу хищному врагу всего Славянства?».

Особый интерес для нас представляет раздел книги о значении Севера для России в военно-морском отношении. В данном разделе автор, например, приводит выдержку из журнала «Новое Время» № 6.102, в которой отмечается: «что на Мурмане неоспоримо надлежит, имеет военно-морской незамерзающий порт, без чего наши суда никогда не в состоянии будут соединиться друг с другом, действовать против неприятеля, согласно нашему желанию, а обречены быть запертыми на все время войны».

Далее, говоря о значении Севера в военно-морском отношении и о значении военно-морского базирования в северных портах, автор приводит высказывания американского специалиста господина Кемпбеля: «Обладая этими надежными гаванями, русские вооруженные суда могли бы во всякую пору нанести удары французским и английским портам, и с помощью пара очутиться пред ними чрез несколько часов со снятия с якоря, или же найти себе убежище за укреплениями в опасной для ее противников близости. Европейские соперники России боятся, что чрез это она, могучая на суше, может стать столько же могучею и на море».

В заключение раздела автор образно призывает: «Неужели же у нас, тратящих десятки миллионов на разные поправки, «Ливадии» и прочие морские диковины, не найдется денег на то, без чего не может развиваться наш родной флот; неужели же мы, тратящие сотни миллионов на содержание адмиралтейских чиновников, носящих подчас и военные чины, не соберемся затратить, хотя что-нибудь на наш Север, — колыбель нашего мореходства?».

Необходимым условием развития Севера автор обоснованно считает скорейшее решение его транспортных проблем. К сожалению, данные проблемы и до настоящего времени остались практически не решенными.

Говоря о значении Севера с коммерческой точки зрения, автор, как будто обращаясь к современникам, говорит: «Осмеливаюсь обратить его внимание на наш север, откуда иностранцы добывают громадные богатства, — не десятки и сотни рублей, а тысячи, и даже — сотни тысяч! Наживают в два месяца на употребленный капитал почти рубль на рубль; между тем, как внутри нашего отечества мы не пренебрегаем и такими промыслами, которые доставляют только 10%. Отчего мы не пользуемся богатствами наших северных морей? От неправильного взгляда наших ученых и местных администраторов, может быть, и от излишней заботливости об участии морских промышленников; а главное — от недостатка покровительства и капиталистов, которые решились бы затратить свои капиталы на морские промыслы на Севере».

Показательным в этом отношении являются приведенные в книге утверждения известного патриота русского Севера, полярного морехода помора Ф. Воронина, который еще в 70-х годах XIX столетия указывал на факт вытеснения русских людей с Новой Земли. В частности он отмечал: «В 1835 году число русских промысловых судов, ходивших к Новой Земле, простиралось до 137; в 1875 году, благодаря действиям Норвежцев, русских судов могло попасть сюда только 5. Норвежцы же, имевшие, в 1869 году, у западных берегов около 90 судов, начинают с 1869 года, посещать и восточные берега нашего острова, так, что в одном Карском море они уже имели до 60 судов. Далее Ф. Воронин утверждает: «Мы отдаем норвежцам свое море и в тоже время уступаем для их колоний даже берега, при которых находятся превосходные незамерзающие гавани». Ф. Воронин говорит, что норвежцы уничтожили на Новой Земле все древние памятники русских — кресты, особенно кресты олончанина Саввы Лошкина, который первым обошел Новую Землю. По словам Ф. Воронина «они доказывают нам, русским, что Новая Земля открыта не русскими, а голландцами, что она, следовательно, есть общее достояние, как и Шпицберген, который хотя и был открыт русскими, но мы его сделали нейтральным».

Именем Ф.И. Воронина (1845-1897) назван мыс на восточном побережье северного острова этого архипелага.

Промышленник-судовладелец, мещанин Сумского посада Ф.И. Воронин был двоюродным дядей известного советского полярного капитана В.И. Воронина. Ф.И. Воронин свыше 35 лет из года в год плавал к Новой Земле. Впервые он побывал на Новой Земле в 15-летнем возрасте, сопровождая отца. В 1874 году он спас в заливе Пуховом возвращавшуюся на шлюпках с Земли Франца-Иосифа австро-венгерскую экспедицию и на своей шхуне "Николай" доставил ее в Варде. В 1875 году промыслял белуху в Кармакульской бухте.

Ф.И. Воронин был ревностным защитником русских промыслов на Новой Земле и горячо протестовал против засилья здесь норвежцев. В частности он указывал, что последними разрушаются на топливо памятники русской старины - кресты и избы.

Ещё более предметно о претензиях иностранцев на наш Север говорил М.К. Сидоров в своем докладе в Обществе содействия русской промышленности и торговли, 22 декабря 1871 года, который также приведен в книге В.Н. Семенковича.

Михаил Константинович Сидоров - архангельский и красноярский купец 1-й гильдии, золотопромышленник, известный исследователь Севера и Сибири, автор ряда проектов промышленного освоения северных окраин России, в том числе и Северного Морского пути, один из инициаторов создания университета в Сибири. Он был представителем блестящей плеяды сибирских купцов XIX в. (Н.П. Аносов, И.И. Базанов, А.Г. Кузнецов, братья А.М. и И.М. Сибиряковы, И.Н. Трапезников и др.), сделавших главной целью своей жизни развитие хозяйства, культуры и науки Сибири, исследование и использование её природных богатств.

Закljučая свой доклад, М.К. Сидоров отметил: «у нас только одно море, из которого выход не могут загадить нам неприятели, - одно громадное море с многочисленными и даже не замерзающими гаванями, на которое меньше всех других наших морей мы обращаем внимание. Я говорю о Северном Океане, омывающим наш материк более, нежели на десятки тысяч верст; рассуждать о других наших морях, на которых мы утрачиваем или уже утратили влияние на мореходство, я считаю бесполезным.

Но и на этом северном море, где должна господствовать Россия, местное начальство ничего само не устраивало, не заселяло его берегов русскими, не извлекало из бесчисленных его богатств никаких выгод, но, даже находя должна быть прибрежья его, по климатическим условиям, вредными и для тех жителей, которые там ещё остаются, прибегало к разным средствам, чтоб и остальное русское население оттуда выселилось. По представлению местного начальства, правительство упразднило единственный важнейший для севера город Колу. Во время Ломоносова посещало поморье до 10000 промышленников, а ныне, несмотря на увеличение в течение 100 лет народонаселения, ходят в поморье только до 1000 человек. В Архангельске прекращена постройка военных кораблей; продают за баснословную дешевую цену эллинги иностранцам на дрова. Местное начальство не приняло мер, чтоб русские торговые деятели могли заниматься постройкой торговых кораблей. И они были принуждены

уничтожить свои корабельные верфи. Распоряжения местного начальства уничтожили приморское судоходство и звероловство; преследовали в особенности тех, кто решался создать в стране какую-либо новую отрасль промышленности или кто задумывал о восстановлении кораблестроения. Не только не принималось никаких мер к обучению народа, но и почти в единственной, при девятитысячном населении, школе, возобновленной через 14 лет по особому случаю и по настоянию С.-Петербургского Комитета Грамотности, позволялось чиновникам истязать детей, чтоб они в школу не ходили и сами отказывались от грамоты. Все русские деятели, которые осмеливались развивать отечественную промышленность и противодействовать иностранному влиянию, разорились от разных стеснений; народ томился голодом и доходил до людоедства».

Рассуждая о проблемах дальнейшего развития Севера и необходимости формирования соответствующей государственной позиции В.Н. Семенович, ссылаясь на великих предшественников, говорит: «Итак, с одной стороны, мы сами, а с другой стороны иностранцы путем захвата и прикрываясь званиями «исследователей», «открывателей», «ученых путешественников» и прочие – отторгли от России искони ей принадлежащий обширный край. Этому отторжению немало способствовали и способствуют и поныне наши доморожденные «ученые», вторящие иностранцам на все лады, об их «первых открытиях», «первых нахождении путей» и т.п. И трудно сказать, кто из этой почтенной компании – чиновников, иностранцев, «наших ученых» - принес России более вреда!

Нет, господа поклонники иностранных «открытий», «исследований и пр., ваше кажущиеся, на первый взгляд, только наивным преклонением перед заграничными «учеными трудами», может оказаться, на самом деле, очень опасным для целого народа, искони веков пользовавшегося своими морями и только теперь, благодаря нашему неуместному потворству заграничным басням, узнавшему, что в этих морях есть какие-то права иностранцев».

В заключение книги «Русский Север в военно-морском и коммерческом отношениях» в частности отмечается: «Взяв за опорные пункты для нашего флота побережья Тихого океана и не замерзающего Мурмана, мы будем иметь силу, могущую всякий момент быть направленною на горе тем, кто вздумает нас вызвать на борьбу и, встав твердою ногой на берега открытых настоящих морей, мы сразу уйдем от рутины содержания какого-то оборонительного флота - морской кавалерии на безногих лошадях, и тихо ползущие и тонущие черепахи, вроде «Русалки», станут анахронизмами».

Учитывая представленные выше высказывания и утверждения, следует только один вывод – России необходима разумная долгосрочная национально ориентированная северная политика – важнейший фактор обеспечения её национальной безопасности.

Следует отметить, что до 2009 года такая политика практически отсутствовала. Действующие в отношении русского Севера нормативные акты носили чисто формальный ха-

ракти. К числу таких актов, касающихся Арктической зоны, относится Концепция устойчивого развития Арктической зоны РФ. Данная Концепция была разработана в соответствии с решением Совета по проблемам Крайнего Севера и Арктики при Правительстве РФ (протокол от 26 ноября 2002 года). В Концепции была формально определена стратегическая цель, приоритетные задачи и основные механизмы реализации государственной политики в Арктике на длительную перспективу в целях обеспечения национальной безопасности РФ. Вторым документом, принятым в то время являлись «Основы государственной политики РФ в Арктике».

Внимание к Арктической зоне, в том числе и среди отечественных политиков, особенно возросло после опубликования подписанной президентом США 9 января 2009 года новой стратегии национальной и внутренней безопасности США, определяющей интересы этой страны в Арктике. В этом стратегическом американском документе учитывается и значение СМП – самой короткой трассы из Европы в Америку и Азию. Представители НАТО вслед за американцами заявили о стратегической важности региона для Альянса. После столь откровенных шагов и секретарь Совета безопасности РФ Н. Патрушев сделал заявление, в котором, в частности, отмечено: «Освоение арктических территорий имеет для России стратегическое значение ... мы пока ещё далеко не в полной мере используем конкурентный потенциал Арктической зоны России. ... Есть вопросы, требующие немедленного решения» (см. «Российская газета» от 30 марта 2009 года). Такие вопросы в первую очередь связаны с разработкой принципиально новой национальной политики РФ в отношении Севера.

В тоже время формирование принципов подобной политики – важнейшая задача различных государственных структур и в первую очередь Совета безопасности. Уникальные богатейшие северные территории России – это наряду с человеческим ресурсом последнее богатство, которое у нас осталось. Для того чтобы правильно распорядиться этим богатством, превратить его в капитал – или, как минимум его не потерять, необходимо выстроить всю государственную вертикаль, обеспечивающую прагматически жесткое, нацеленное на будущее освоение полноценной жизни на этих территориях. Мы все должны однозначно понимать: освоение и развитие Севера – это сегодня главная проблема обеспечения национальной безопасности. Построение такой политики, основанной на идее приоритетности для России освоения жизни на территории Севера, может выступить важнейшим средством постановки целей национального развития и национальной консолидации.

Для современной России Север – это объективная возможность для демографического роста в наступившем веке. Мы глубоко убеждены, что именно территориально свободный Север, при правильном с ним обращении, прежде всего при выгодном для страны финансовом обеспечении семей, готовых осваивать Север, может помочь решить и демографическую проблему России.

Продуманное, сметливое освоение Севера может превратить Россию в ведущую державу мира кратчайшим путем. В современной России именно арктический вектор национальной геополитики является единственно осмысленным и действенным фактором с точки зрения стратегических и тактических интересов нашей государственности. Развитие Севера, освоение его богатств - чисто российская идея процветания в XXI веке. Путь в Европу нам заказан. Путь же в собственную Арктику нам открыт и представляет собой единственный шанс самостоятельного существования русско-российского этноса, традиционно осваивавшего жизнь на этих территориях. Нельзя, преступно уходить отсюда.

Для придания Арктики своеобразной национальной стартовой позиции ускоренного развития государства необходимо, во-первых, понимание огромной роли Севера с точки зрения российской геополитики и геоэкономики. В проведении подобной политики на государственном уровне состоит та самая прагматичность, которая нам сейчас нужна как воздух, которая объединит всех – и правительство, и население, и армию, а также ресурсодобывающие и перерабатывающие отрасли. По мнению специалистов ожидаемый еще до финансового кризиса поворот в экономической политике от монетаристской экономики к «физической» может быть реализован при научно обоснованной работе с Севером. Именно здесь гибкое сочетание мобилизационной роли государства и частной инициативы в рамках построенных геополитических приоритетов очень важно.

Во-вторых, требуется переосмысление экономической политики работы с Севером. Современное положение дел на Севере показывает отсутствие управления ресурсными потоками в интересах российской государственности. Организация допуска инвесторов, в первую очередь иностранных, на Север, к разведке и освоению природных ресурсов Севера требует своеобразной продуманной, тонкой, определенной политики. Мы должны четко понимать, что открытие новых месторождений, государственное управление добычей первичных природных ресурсов может и должно стать сегодня чрезвычайно эффективным и статусным видом воздействия России на мировой оборот первичных природных энергетических ресурсов, своего рода экономическим оружием, и даже мощным средством давления и влияния нашего государства на мировую политику. Тем более, учитывая ярко выраженную ресурсную направленность нашей современной экономики, добычей и поставкой полезных ископаемых с северных территорий на мировые рынки нужно умело и гибко управлять.

В-третьих, необходимо понимание того, что именно Север может стать полигоном для отработки и внедрения принципиально новых универсальных социально-гуманитарных технологий и технологических платформ. В первую очередь технологий, предполагающих работу со специально создаваемой системой международного кредитования, авансирования, использующей как «длинные», так и «сверхдлинные деньги».

Новыми также должны стать финансовые механизмы, например, накопительное страхование, ипотечное кредитование, международные инвестиции в прорывные направления научно-технологического развития. В первую очередь, эти и другие прогрессивные механизмы следует внедрять в области разведки, добычи, переработки и поставки первичных энергетических ресурсов.

Все эти технологии должны опираться на огромный опыт работы России с Севером. Мы не должны забывать, что Россия – пионер в освоении Арктики. Одновременно возможен и нестандартный способ решения проблемы, например, сохранение единого пространства страны методом прямых договоров с районами и поселениями Севера, которые могут выступать как правовые, так и экономические механизмы связывания отдельных субрегионов в единое национальное пространство.

В настоящее время уместно создать (или модернизировать уже существующую) при Совете безопасности постоянно действующую Комиссию по проблемам северной политики России, ориентированную на выработку соответствующих программ и решений, особенно с учетом новых геополитических и геоэкономических условий наступившего столетия.

Необходимо также приступить к разработке и принятию доктрины или государственной программы «Российский Север: интегральная политика, цели и задачи развития региона». Таким образом, следует сформулировать новую российскую региональную политику, фундаментальной осью которой является продуманная работа с Севером. При этом необходимо учитывать, что Северная региональная политика также органически включает в себя и национальную политику по обеспечению жизнедеятельности общностей коренных народов Севера и представителей других этносов России. Единство работы с нациями и территориями целесообразно положить в основу единой северной политики России. Этот принцип должен в равной степени учитываться как во внутренней политике, так и в системе внешней политики по отношению, особенно к северным соседям России.

Сегодня является очевидным, что активное формирование групп государств, сотрудничающих с Россией в деле заинтересованного освоения Севера и Арктики, может обеспечить построение новых геополитических блоков, которые, учитывая потенциальные ресурсные и транспортные возможности Севера, имеют весьма продолжительные перспективы. С учетом этого «северные приоритеты» внешней политики России могут объективно стать высокоэффективным и надежным принципом формирования группировок ближайших друзей России. В первую очередь группировок, способных в рамках межгосударственных длительных договоренностей и договоров, в том числе и путем выделения средств, участвовать в реализации глобальных северных ресурсно-разработческих, модернизационных, транспортных и других проектов для новой России и нового мира в наступившем тысячелетии. Например, весьма перспективным является использование всего Севера, и в частности Восточного Севера Рос-

сии, как транспортного узла при организации новых маршрутов транспортных коммуникаций. Авторам представляется, что возможности Севера необходимы для возрождения важнейшего имперского принципа существования современной России, заключающегося в ускоренном строительстве на Севере сквозных транспортных магистралей на земле, на море, в воздухе. При этом необходимо активно внедрять в жизнь принцип концессий, получая от иностранцев крупные инвестиции на формирование транспортных магистралей единой территории России.

В целом, наличие программ, включающих в себя обоснованные и сбалансированные ресурсо - разработческие, модернизационные, транспортные проекты позволит современной России сформировать принципиально новый инвестиционно привлекательный глобальный международный финансово-инвестиционный пул. В противном случае, при ныне существующей безликой, пассивной внешней и внутренней политике РФ, в отношении своего Севера, российские северные земли постепенно перестанут по факту быть российскими и будут заполнены населением и бизнесом более рачительных государств. В любом случае для реализации этих идей необходимо кардинально изменить принципы региональной политики и перейти от вялых требований к самостоятельному выживанию регионов к единым государственным программам нового освоения Российского Севера, как основы дальнейшего развития России.

Безусловно, при постановке вопросов о новом этапе освоения Севера первой и неотложной встает проблема кадровых ресурсов. Для решения данной проблемы потребуется построение новой, единой, региональной образовательной инфраструктуры, обеспечивающей подготовку специалистов, прежде всего для решения специфических задач освоения Севера. Эта инфраструктура уже создается в виде учреждений по осуществлению национального образования коренных малочисленных народов Севера. Примерами таких образовательных учреждений могут служить Полярная академия в Санкт-Петербурге, Сургутский университет, Ханты-Мансийский университет и т.д. Система подготовки кадров должна вестись целенаправленно и систематично, в первую очередь, с учетом направленности новых крупных проектов освоения Севера. Крупные долгосрочные северные проекты с точки зрения авторов обеспечат не только реализацию кадровой политики, но и вообще приведут к изменению позиции по отношению к Северу, сформируют предложения по принципиально новому взгляду на роль Севера в развитии России и это должно стать одним из столпов новой политики Правительства Российской Федерации.

Проблема освоения и развития Севера комплексная. В первую очередь – это проблема геополитическая. В то же время – это и демографическая проблема. Важнейшими для Севера являются также промышленная, финансовая, этническая проблемы. С учетом этого, русско-

му Северу требуются и комплексные программы социально-культурного, экономического, научно-технологического развития.

Важнейшим является то, что для сохранения и развития Российского Севера необходимо мощное государственное участие. Только сильное государство в состоянии ставить масштабные и стратегические цели, сопряженные с развитием промышленности и хозяйства всех ведущих регионов России.

Социально-культурное развитие могло бы стать механизмом востребования демографического развития и структурной перестройки промышленности в северных и арктических российских регионах.

Экономическое развитие может основываться на долгосрочных инвестициях крупного отечественного и международного капитала под стратегические гарантии государства, вплоть до широкого использования механизмов концессий и залога северных земель.

Научно-технологическое развитие следует организовывать на идеях нового северного транспорта, массового использования большой и малой атомной энергетики, перехода к принципиально новым технологиям северного градостроительства, жилищного и производственного строительства, широкого и интенсивного развития передовых телекоммуникаций ит.д.

При развитии образования, скорее всего можно задействовать, например, механизм дистанционного образования, преодолевающего расстояния и связывающего Север и Россию в единое культурное пространство.

В последнее время проблемами северных и арктических регионов в новых геоэкономических условиях развития наиболее активно занимается Институт экономических проблем Кольского научного центра РАН. Например, его сотрудники В.С. Селин и Е.П. Башмакова в статье «Значение северных и арктических регионов в новых геоэкономических условиях развития России» отмечают: «В настоящее время основные риски в неразграниченных пространствах арктического бассейна носят не только политический, но и экономический характер. 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). Углеводородные ресурсы арктического шельфа превышают 100 млрд. тонн, 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). Особое значение приобретают транспортные коридоры и их режим (национально регулируемый или свободный). Как правило, проявления конкуренции в этих сферах сопряжены, а мотивы сторон при рассмотрении с точки зрения указанных направлений тесно переплетены. При этом противоречия определяются борьбой за правовой контроль над пространствами, а также финансовый и техноло-

гический контроль над видами деятельности. Военный контроль (как и экологическая политика) - дополнительный инструмент обеспечения экономических интересов.

Расстановка сил в мировой Арктике достаточно противоречива, так как присутствуют и экономические, и политические интересы, но первые чаще преобладают. Даже у таких интегрированных партнеров, как США и Канада, неоднократно возникали разногласия в отношении арктических проливов, в том числе в связи с ориентацией на возможные климатические изменения. Серьезные споры существуют у Канады с Данией из-за острова Ганса - небольшого островка, затерянного в арктических льдах между датской Гренландией и крупным канадским островом Эльсмер. Считается, что прилегающая акватория богата ценными морепродуктами, а шельф - запасами нефти, поэтому удовлетворяющего обе стороны решения не видится даже в проекте. Есть разногласия в отношении отдельных участков Арктики между Данией и Норвегией, хотя все перечисленные страны являются членами НАТО. Все эти моменты Российская Федерация должна не только учитывать, но и использовать при позиционировании себя в данном пространстве».

Важно отметить, что к арктическим регионам сегодня проявляют интерес многие государства, входящие в различные международные организации, ориентированные на деятельность именно в этом секторе. Наиболее представительной из них является Арктический совет, министерские сессии которого проводятся один раз в два года. Он включает восемь стран-участников, пять стран-наблюдателей и более десяти различных неправительственных организаций. Основным направлением деятельности Арктического совета является содействие устойчивому развитию Арктики.

Определенный интерес представляет структура и деятельность Совета Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР), который был учрежден как форум регионального сотрудничества 11 января 1993 года на встрече министров иностранных дел России и стран Северной Европы в городе Киркенесе (Норвегия). В Совет вошли на правах постоянных членов: 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.

Характерно, что в состав БЕАР входят шесть основных участников и целых девять стран-наблюдателей, в том числе очень далекие от Баренцева моря Польша, Франция, Италия и др. Их интерес, конечно, не абстрактный: Европейский союз уже сейчас приобретает по экспорту более 50% энергоносителей, добытых на Севере, а к 2015 г. эта цифра может вырасти до 70%.

Через полгода после организации БЕАР образовался так называемый Северный форум, уже под эгидой США, со штаб-квартирой в Анкоридже (Аляска). В Форум вошли северные провинции стран Скандинавии, но не вступила Дания, вероятно, вследствие известных про-

тиворечий с Канадой. Участие России в Форуме оказалось ограниченным: полностью представлены Сибирь (вспомогательный секретариат размещен в городе Якутске) и Республика Коми, но по необъяснимым причинам отсутствуют Мурманская и Архангельская области. Форум декларировал намерение в первую очередь заниматься проблемами Северного Морского пути, в то же время представители главных баз отечественного ледокольного флота, основы освоения СМП в состав форума не включены.

Формируя национальную политику по развитию Севера, мы должны исходить из того, что перспективы экономического развития арктических территорий, а также позиционирование государств и ведущих компаний на шельфе связаны исключительно с естественными конкурентными преимуществами региона, которые можно объединить в три большие группы:

1. Природные ресурсы, перспективные в плане освоения в ближайшие 20-30 лет с учетом интенсивного развития инновационных технологий.
2. Транспортные системы, как в настоящее время, так и в перспективе связанные в первую очередь с транспортировкой сырьевых ресурсов, в том числе с учетом возможных климатических изменений.
3. Пространственные ресурсы, которые начиная с середины XX века, играют в мире все более значительную роль.

В.С. Селин и Е.П. Башмакова в представленной выше статье отмечают: «Расширение использования пространства и, соответственно, сокращение свободных пространственных ресурсов еще более повышает их ценность. Это приводит к важным экономическим и политическим последствиям, так как увеличение резервов своего национального пространства можно рассматривать как приумножение национального богатства. Особенно это касается стратегических пространственных ресурсов, которые кроме экономического имеют также политическое и военное значение, что в полной мере относится к российскому пространству Севера и Арктики».

Отмечая ресурсные возможности Севера, следует в очередной раз подчеркнуть, что в настоящее время на Севере России добывается около 80% всей российской нефти и более 90% газа, и в перспективе данные показатели будут возрастать, вследствие истощения запасов Каспия и Юго-востока Сибири (см. Ильинский А.А., Мнацаканян О.С., Череповицын А.Е. Нефтегазовый комплекс Северо-запада России: Стратегический анализ и концепция развития. - СПб.: Наука, 2006.-475 с.).

Особые конкурентные преимущества российского Севера в первую очередь связаны с запасами природного 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 2012-2015 гг. 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, например, Штокмановского месторождения, при всех технологических проблемах и высоких затратах, может стать приоритетным для этого рынка.

В настоящее время североамериканский и европейский рынки начинают активно осваивать сжиженный газ. При этом по мере истощения собственных источников, североамериканский рынок будет наращивать масштабы импорта СПГ, который к 2015 г. составит не менее 20 млн. т. (см. Суслов В.И., Коржубаев А.Г. Потенциал развития нефтегазотранспортных систем в России // Регион: экономика и социология. - 2009.-№1.-С. 127-144.).

В связи с этим строительство заводов по сжижению газа, например, на Сахалине, а в перспективе и на Кольском полуострове является не только технологическим прорывом для России, но и важнейшим шагом в диверсификации поставок перспективных углеводородов на мировые рынки.

Формируя основные аспекты северной политики, мы должны учитывать, что разведанные в настоящее время запасы углеводородного сырья на российском арктическом шельфе вряд ли могут иметь стратегическое значение в мире из-за их относительно небольших объемов и сложности освоения месторождений. Однако при существующих масштабах и тенденциях 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.

В настоящее время одной из ключевых проблем на Севере становится проблема защиты национальных интересов на морских коммуникациях в международных водах. И нормы права здесь должны подкрепляться активным силовым военным присутствием России. При этом силовое присутствие нужно не только и даже не столько в связи с государственным противостоянием, сколько с прогрессирующим ростом такого негативного явления, как терроризм на море.

В этой связи особую тревогу вызывает серьезное снижение активности в морских перевозках отечественного гражданского флота и не менее серьезное ослабление военного присутствия страны в зонах ее стратегических интересов. При этом нужно отметить, что более 70% всех морских перевозок приходится на углеводородное сырье и продукты его переработки и цифра эта в ближайшие 10 лет только увеличится.

По прогнозу ВНИГРИ, добычной потенциал арктических морей к 2020 г. достигнет по нефти 23-40 млн. т (главным образом за счет ресурсов Печорского моря), по газу - около 150

млрд. куб. м. (за счет ресурсов Баренцева и Карского морей). Транспортировка этих объемов морским транспортом является наиболее оправданной экономически, однако для этого необходимо переоборудовать и модернизировать в первую очередь СМП.

Усиление внимания к Северному Морскому пути абсолютно необходимо с точки зрения долгосрочных стратегических интересов России. Президент США 9 января 2009 г. утвердил арктическую региональную политику, в рамках которой свобода открытого моря, особенно на Севере, определена основным национальным приоритетом США. По мнению американцев Северо-Западный проход и Северный морской путь являются транспортными магистралями, используемыми исключительно для международного судоходства. К сожалению, Российская Федерация по необъяснимым причинам на международном уровне не рассматривает СМП как стратегическую национальную морскую магистраль, полностью находящуюся под ее юрисдикцией.

В то же время в своих внутренних документах Россия фактически рассматривает СМП как национальную магистраль, поэтому противоречия неизбежны, особенно если учесть, что Россия ратифицировала Конвенцию по морскому праву, согласно которой акватории за пределами 12-мильной зоны территориальных вод открыты для судоходства.

Возрастающая роль СМП определяется ещё и тем объективным фактом, что льды Северного Ледовитого океана тают, и по оценкам экспертов навигация российского СМП в недалеком будущем может быть продлена до 6-8 месяцев.

Государство, которое имеет самый большой в мире ледокольный флот (10 атомных ледоколов, которые способны работать в Северном Ледовитом океане круглый год) не имеет право не воспользоваться шансом формирования национальной транспортной артерии из Европы в Японию, Китай и др. страны Южной Азии.

Стратегическое развитие морских грузопотоков в Арктике в ближайшей перспективе и на период до 2020 г. может быть связано в первую очередь с освоением шельфа и транспортировкой углеводородного сырья. Можно предполагать появление относительно небольшого объема контейнерных перевозок, особенно если принять во внимание, что федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России» (подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг») предусмотрено значительное усиление роли Транссибирской магистрали в этих перевозках из Азиатско-Тихоокеанского региона в страны Евросоюза (см. Национальные экономические интересы и тенденции развития морских перевозок углеводородных ресурсов в Арктике. - Апатиты: КНЦ РАН, 2009. -163 с.).

Для увеличения конкурентоспособности транспортной системы России на Севере необходима реализация комплексных инфраструктурных проектов, направленных на повышение привлекательности российских транспортных коридоров, и прежде всего СМП. Это согласуется с масштабной задачей подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг»,

предусматривающей привлечение на Транссибирскую магистраль 1 млн. контейнеров из тех 6 млн., которые сейчас переправляются между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом морским путем.

Вторым главным направлением повышения конкурентоспособности транспортной сети признана комплексная модернизация экспортной транспортной инфраструктуры, которая позволит обеспечить экспорт стратегических товаров, прежде всего энергоносителей. Речь идет о модернизации существующей транспортной инфраструктуры, входящей в систему международных транспортных коридоров, и строительстве новых морских терминалов. Переключение экспортных потоков на российские порты снизит риски, связанные с использованием коммуникаций, которые Россия контролирует не полностью. Решение задач транспортировки стратегических энергоносителей осуществляется путем развития морского и железнодорожного транспорта, согласованного с развитием трубопроводной инфраструктуры.

С выходом на полную мощность терминалов порта Приморск в Ленинградской области, т.е. к концу 2012 г., более 70% этого экспорта вернется в российские порты.

К сожалению, разработанная в последнее время и внедряемая транспортная стратегия РФ практически не затрагивает северные и северо-восточные морские направления, что можно связать только с одной причиной: доминирующим приоритетом Стратегии остается транспортировка энергоносителей на европейский рынок. При этом перспективный азиатский рынок практически не учитывается. Такой подход является необоснованным с точки зрения диверсификации экспортных поставок и преодоления монополии (ситуация на рынке, когда единственный покупатель взаимодействует с множеством продавцов, диктуя им цену и объем продаж).

Более предпочтительной представляется североамериканская альтернатива, для которой северные российские порты, и в первую очередь Мурманский транспортный узел, имеют серьезные стратегические преимущества (проект «Северные ворота») с позиций транспортировки как нефти, так и сжиженного газа в Америку.

По прогнозу Минтранса России, перевозки по Северному Морскому пути должны возрасти к 2015 г. до 18-20 млн. т. Такой прогноз предполагает рост транзитных перевозок, привлечение на СМП грузов «Газпрома» и нефтяных компаний, разрабатывающих месторождения Тимано-Печорского бассейна. Кроме того, Минтранс рассчитывает привлечь в Арктику туристов.

Наибольшие надежды в Минтрансе сегодня связывают с российскими компаниями, которые способны не только сохранить объемы нынешней грузовой базы и продолжать экспортировать лес и сырье, но еще и увеличить морские перевозки с нефтяного месторождения Тимано-Печорского бассейна и с газовых месторождений полуострова Ямал. Рост этих перевозок в западной части СМП зависит от стабилизации и развития традиционных промыш-

ленных комплексов (Норильского, лесопромышленного), от темпов и объемов освоения прибрежных и шельфовых месторождений нефти и газа в Арктическом регионе (Тимано-Печорский и Обский районы, полуостров Ямал), а также от создания нового грузопотока на рынки Юго-Восточной Азии.

В целом грузопотоки в Арктике будут постоянно возрастать от 12 млн. тонн в 2011 г. до 50 млн. тонн в год и более в 2015-2020 гг.

Сегодня наше государство и его руководство должно понять, что вопрос арктических коммуникаций это, прежде всего, важнейший геополитический вопрос. Это единственная реальная основа для удержания завоеванных Россией за два последних столетия позиций в Арктике, а может быть, и всех арктических территорий. Государство должно взять на себя ускоренную, системную модернизацию флота и портовых сооружений на основе возвратного кредитования или в порядке безвозвратного финансирования по федеральным целевым программам с получением соответствующих пакетов акций пароконств и портов. В первую очередь атомный ледокольный флот в обозримой перспективе должен остаться собственностью государства.

Государственная поддержка транспортной системы на Севере определяется Концепцией государственной поддержки северных районов, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации № 198 от 7 марта 2000 г. Правовым фундаментом государственной поддержки служил Федеральный закон «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации» № 78-ФЗ от 19 июня 1996 г., который в 2005 г. был необоснованно отменен.

К сожалению, в настоящее время также не учитывается один из принципов государственного регулирования, обосновывающий опережающее развитие объектов инфраструктуры, в первую очередь транспорта, способного работать на СМП.

В целом, следует отметить, что Арктическая зона как часть Российского Севера имеет исключительное значение для страны в плане обеспечения ее экономических, геополитических, оборонных и других интересов.

В очередной раз подчеркнем, что возрастающее значение Севера и Арктики для развития экономики России требует сбалансированного решения как важнейших экономических задач, связанных с дальнейшим освоением природных богатств этих территорий, так и социальных вопросов, касающихся качества жизни и интересов коренного и укорененного здесь населения, а также важнейших экологических проблем.

Что касается экономических характеристик Севера России, то более половины трудоспособного населения и практически все обрабатывающие производства расположены в его европейской части. Современная экономика Европейского Севера находится на индустриальном этапе развития. Доминирующим видом экономической деятельности является про-

мышленность, при этом три основных вида (добыча полезных ископаемых, биологических ресурсов; обрабатывающие производства; производство и распределение электроэнергии, газа и воды) имеют примерно одинаковый удельный вес. Хотя по отдельным административно-территориальным образованиям структура различается значительно. Так, в Архангельской области и Республике Карелии более половины промышленных объемов приходится на обрабатывающие производства, а в Республике Коми - на добычу полезных ископаемых.

Можно выделить следующие основные перспективы развития ведущих секторов экономики на Европейском Севере и в Арктике:

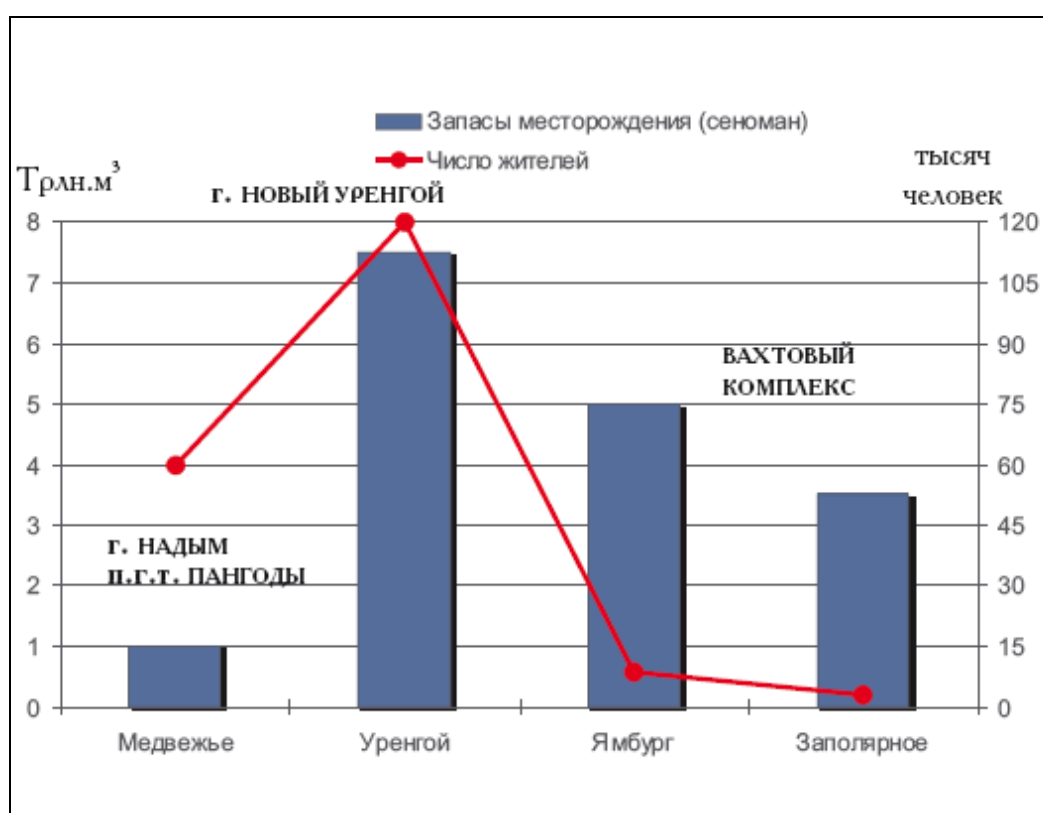
- начало освоения месторождений углеводородных ресурсов и минерального сырья на континентальном шельфе, а в более отдаленной перспективе - на океанических склонах;
- развитие транспортных грузопотоков, в первую очередь морских перевозок, в том числе на основе развития Мурманского и Архангельского транспортных 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.

В современных условиях минерально-сырьевой сектор экономики (прежде всего вся нефтегазовая промышленность) перестал быть «простым» в технологическом отношении. Добыча сырьевых ресурсов осуществляется, особенно на шельфе с использованием постоянно усложняющихся технологий. Можно с полной уверенностью утверждать, что с каждым годом нефть, газ и другие первичные энергетические ресурсы становятся во все большей степени продуктами наукоемкими. Освоение морских объектов сырья - это высокотехнологичный процесс, определяющий инновационное развитие целых отраслей и регионов, формирование новых конкурентоспособных кластеров. Следовательно, несмотря на «сырьевую» направленность, освоение месторождений Севера и шельфа арктических регионов полностью соответствует стратегической линии перевода экономики России на инновационный путь развития. Кроме того, инвестиционные северные и арктические проекты могут стать рычагом для инновационного прорыва отечественных компаний, поскольку надежными системами крупномасштабной добычи и транспортировки углеводородов в условиях Арктики пока не обладает ни одна страна.

Энергетические ресурсы Российского Севера и российского сектора Арктики и транспортный потенциал региона, в частности его СМП, 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, особенно после окончательного вступления нашей страны в ВТО.

Необходимо отметить, что российские территории Севера и Арктики пока ещё обладают определенным человеческим потенциалом, адаптированным к жизни и работе в экстремальных условиях. Однако имеющегося на сегодняшний день потенциала для активной фазы освоения русского Севера, крайне недостаточно. Например, на рисунке представлены человеческие ресурсы в освоении крупных месторождений газа.



Человеческие ресурсы в освоении крупных месторождений газа

Авторы утверждают, что только наличие квалифицированных трудовых ресурсов, высокообразованных инженерно-технических, научных и преподавательских кадров вместе с уникальным природно-ресурсным потенциалом, развитым индустриальным комплексом и значительным культурным потенциалом, обогащенным этнокультурным достоянием коренных народов Севера, могут создать необходимые предпосылки для устойчивого развития северных и арктических территорий страны. При этом организационно - экономический механизм активной промышленной северной политики должен базироваться на интеграции интересов и ресурсов бизнеса, региональной и муниципальной власти, общественных институтов.

Обеспечить наращивание кадрового потенциала на Севере можно двумя способами:

- создание городов (поселков) на базе градообразующих предприятий добывающего комплекса;
- создание вахтовых жилых комплексов при предприятиях на время полной разработки месторождения.

Второй подход экономически выглядит предпочтительным. Однако с точки зрения приемственности, сохранения самобытной северной культуры, заинтересованного подхода к сохранению уникальной экологии региона такой подход бесперспективен. Север нужно заселять людьми, для которых он становится подлинной Родиной. Это тем более важно, учитывая чрезвычайную уязвимость арктической природы, которая обуславливает необходимость исследования и решения проблем максимального сохранения естественной среды обитания, приоритетность разработки и реализации рациональной экологосбалансированной модели устойчивого природопользования в этой исключительно специфичной зоне нашей планеты.

С учетом стратегической направленности на освоение арктического шельфа основу организационного механизма регионального хозяйства, обеспечивающего высокую конкурентоспособность на глобальных рынках, будут составлять производственные кластеры. Их формирование на Севере может осуществляться в несколько этапов:

- Определение конфигурации и тенденций развития формирующихся или уже функционирующих кластеров на базе сочетания природно-географических, научно-технологических и трудовых факторов с учетом признаков обеспечения конкурентоспособности;
- Разработка адаптированной промышленной политики, которая должна быть органично встроена в контекст инновационного развития и связана с увеличением роли сектора услуг, возрастанием мобильности, гибкости и интеллектуальности основных производственных процессов;
- Разработка механизмов, обеспечивающих взаимодействие бизнеса, органов власти и общественных институтов, как основы реализации проектов формирования кластеров;
- Реализация программы мероприятий по оказанию системной поддержки формирующимся кластерам и созданию условий для объединения фрагментов экономики вокруг ключевой конкурентоспособной деятельности.

Скорее всего, именно с кластерным подходом, в первую очередь, может быть связано решение проблем устойчивого экономического роста на Севере, повышения инновационной и инвестиционной активности в данном регионе.

Несмотря на объективное значение Севера и Арктики как для нашей страны, так и мирового сообщества, российский Север на протяжении более 100 лет практически не развива-

ется. При этом зарубежные тенденции развития Севера и Арктики существенно отличаются от российских подходов, практически по всем направлениям, в том числе:

1. В демографическом плане в российской части Севера только за годы реформ современной России население официально уменьшилось более чем на 30% (в некоторых районах в 2-4 раза), тогда как в зарубежной арктической зоне - почти настолько же выросло. В результате, например, деловой центр штата Аляска г. Анкоридж по населению вплотную приблизился к г. Мурманску, хотя еще в 1990 г. отставал от него по этому показателю в 2 раза.
2. В финансовом плане только в России северные и арктические регионы перечисляют в федеральный бюджет существенно больше, чем получают в виде обратных трансфертов. При этом уровень их бюджетной обеспеченности даже несколько ниже, чем в среднем по стране.
3. В инфраструктурном плане состояние инфраструктуры на российской территории серьезно сдерживает реализацию инвестиционных проектов, в том числе в части освоения арктического шельфа. На грани остановки находится значительная часть северных портов. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в Республике Саха (Якутия) составляет менее 2 тыс. км, а в том же штате Аляска, который в 2 раза меньше по площади, она превышает 20 тыс. км. (причем все дороги там со специальным бетонным покрытием).

Совершенно очевидно, что обеспечение устойчивого развития русского Севера требует осуществления разносторонней, достаточно масштабной протекционистской политики и государственной поддержки, а также формирования новых, адаптированных к реалиям Севера и современным геополитическим вызовам институтов и механизмов их взаимодействия на пространстве Севера и Арктики.

Однако главной целью государственного регулирования и поддержки является создание условий для развития человеческого потенциала. Это вызвано не только необходимостью возмещения гражданам дополнительных материальных и физиологических затрат в связи с работой и проживанием в экстремальных природно-климатических условиях Севера, но и потребностями экономики этих регионов в рабочей силе в связи с начинающимся освоением новых районов и формированием новых производств.

Специалистами Института экономических проблем Кольского научного центра РАН сформулированы следующие базовые принципы государственной региональной политики на Российском Севере и в российском секторе Арктики:

- упорядочение (оптимизация) роли государства в формировании рыночно ориентированной системы регулирования экономических и социальных процессов в северных

регионах, сохранение государственного протекционизма и обеспечение национальной экономической безопасности;

- ориентация на стратегию устойчивого развития северных регионов, жизнеспособность которых определяется рациональным использованием природно-ресурсной базы и других конкурентных преимуществ территории;
- поддержание ресурсно-природного потенциала с учетом необходимости удовлетворения потребностей будущих поколений, в том числе на основе перевода части используемого ресурсного потенциала в финансовый потенциал специальных региональных фондов наследия;
- формирование населения и трудовых ресурсов Севера на условиях минимальной достаточности и модернизация системы государственных гарантий и компенсаций в соответствии со спецификой хозяйствования на Севере в рыночных условиях;
- обеспечение экономического порядка и системы социальных отношений, создающих гарантии жизнеобеспечения и сохранения культуры коренных малочисленных народов Севера и др.

Однако важнейшими являются вопросы обеспечения национальной безопасности в районах Севера. Действительно геополитическое и стратегическое значение районов Севера связано, в первую очередь, с обеспечением военно-политической и экономической безопасности Российской Федерации. Это определяется как географическим положением региона, его обширной территорией, крупными запасами природных ресурсов и мощностями по их добыче и переработке, так и оборонной инфраструктурой, созданной в этих районах. Фактически любая деятельность в районах Севера связана с обеспечением национальной безопасности России.

Деятельность государства в этой сфере осуществляется в соответствии с Концепцией национальной безопасности Российской Федерации (утвержденной Указами Президента Российской Федерации от 17 декабря 1997 г. № 1300 и от 10 января 2000 г. № 24), Военной доктриной Российской Федерации (утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 21 апреля 2000 г. № 706), Морской доктриной Российской Федерации (утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 27 июля 2001 г. № Пр-1387) и другими государственными документами.

В настоящее время исключительно велика роль районов Севера в обороноспособности России, в контроле над морским, воздушным и космическим пространством Арктики, в сдерживании военно-политического давления стран НАТО и США в северном геополитическом пространстве России.

На Севере России дислоцирована значительная часть её Вооруженных сил, в том числе Северный флот и значительная часть Тихоокеанского флота - крупнейшие оперативно-

стратегические объединения Военно-Морского флота, являющиеся силовой основой решения задач национальной морской политики на соответствующих региональных направлениях. По Северному Ледовитому океану, северным дальневосточным морям на протяжении более 20 тыс. километров проходит государственная граница Российской Федерации, защита и охрана которой проводится органами Пограничной службы ФСБ России в сложнейших природно-климатических условиях.

Важную роль для национальной безопасности играют острова арктической зоны России, на которых расположены оборонные объекты, пограничные заставы, полярные гидрометеорологические станции и посты, научные станции и экспедиции. Оборонное значение Севера обуславливается также тем, что в настоящее время только через арктические моря обеспечивается полностью открытый доступ России в Мировой океан и открывается широкий оперативный маневр для действий подводных сил флота.

Главными задачами в области военной безопасности, защиты и охраны государственной границы, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации являются:

- обеспечение надежного функционирования группировки Вооруженных Сил Российской Федерации, в том числе морских стратегических ядерных сил Военно-Морского Флота для реализации задачи ядерного сдерживания от агрессии против Российской Федерации и ее союзников;
- обеспечение надежной защиты и охраны государственной границы, северных морских пространств, природных ресурсов и другого национального достояния;
- улучшение качественного и количественного состава мобилизационных ресурсов.

Обеспечение надежной защиты и охраны государственной границы, внутренних вод, территориального моря, а также ресурсов исключительной экономической зоны, континентального шельфа Российской Федерации в районах Севера осуществляется комплексным применением сил и средств Пограничной службы ФСБ России, Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов.

Важнейшей оборонной задачей в районах Севера является необходимость обеспечения надежной защиты Северного Морского пути, особенно при увеличении интенсивности прохода по нему иностранных судов.

Задачи обеспечения военной безопасности в районах Севера в последнее время выполняются с учетом расширяющегося военного присутствия НАТО в северном регионе, возрастания его активности в российских приграничных районах, усиления военно-политического давления на Россию.

Концепция национальной безопасности Российской Федерации определяет перечень внутренних и внешних угроз национальной безопасности Российской Федерации.

По мнению многих специалистов и военных аналитиков угрозы национальной безопасности Российской Федерации в международной сфере в северных регионах связаны с попытками ряда государств расширить своё политическое и экономическое присутствие в районах Севера, помешать реализации национальных интересов России, ослабить ее позиции в этом регионе, отстранить от участия в исследовании Мирового океана.

Так, Норвегия, США и Германия предпринимают активные меры по исследованию участков арктического шельфа, примыкающего к побережью России и находящегося в сфере ее интересов (но юридически за ней не закрепленных). В последние годы в российском секторе Арктики постоянно находятся научно-исследовательские суда этих стран, которые собирают геолого-геофизическую информацию, проводят скрытое разведочное бурение.

В настоящее время десятки различных зарубежных фирм и компаний принимают участие в разработке находящихся в недрах морского шельфа крупных месторождений нефти, газа, олова, россыпного золота, металлов платиновой группы и алмазов. Особый интерес они проявляют к Штокмановскому, Приразломному, Ардалинскому, Варандейскому, Новопортовскому и другим месторождениям углеводородного сырья. На российском Севере стремятся закрепиться японские, французские, немецкие и южнокорейские компании, которые намерены самостоятельно решать проблему добычи и доставки полезных ископаемых из Арктики в Западную Европу, США и Японию.

Иностранные исследовательские центры распределили между собой по зонам интересов ряд российских территорий. Так, изучением Баренцева и Карского морей занимается Норвежский полярный институт, моря Лаптевых и Республики Саха (Якутия) - Институт морской геологии и Институт им. А.Г. Вегенера (Германия), Северного Ледовитого океана - Полярный институт им. Скотта (Великобритания), Дальнего Востока - Полярный научный центр Вашингтонского университета (США) и Судовой фонд (Япония). Целью этих исследований является ослабление позиций России на Севере, в том числе путем инициирования предложений об объявлении отдельных его районов заповедными и запрете осуществлять на их территории любую промышленную и хозяйственную деятельность.

Аналогичную цель преследует стремление вытеснить Россию с трасс СМП, имеющего для России стратегическое значение. Предпринимаются попытки иностранных государств изменить его правовой статус. Так, Норвегия на протяжении длительного времени стремится преобразовать СМП в международную транзитную магистраль, не подконтрольную России. При этом игнорируется то обстоятельство, что его маршруты проходят во внутренних морских водах, территориальном море и в экономической зоне Российской Федерации, где Россия осуществляет свои суверенные права. Стратегическое значение СМП для России провозглашено в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года, где сказано, что основу национальной морской политики на Арктическом региональном направлении со-

ставляет создание условий для деятельности российского флота в Баренцевом, Белом и других арктических морях, на трассе Северного морского пути, а также в северной части Атлантики.

Особую тревогу вызывает то, что попытки изменить правовой статус СМП предпринимаются на фоне значительного ослабления деятельности России в арктических морях. За последнее десятилетие объёмы перевозок грузов по СМП уменьшились более чем в четыре раза. Ещё в большей степени авторов беспокоит недопустимое снижение военной активности РФ в регионе.

В период перехода к рыночной экономике государство фактически отказалось от регулирования процессов оказания транспортных услуг, передав функции решения этих вопросов коммерческим структурам. Децентрализация управления, непродуманные приватизация и акционирование портового хозяйства, продажа части флота привели к появлению многочисленных судовладельцев, основная заинтересованность которых состоит в скорейшем получении прибыли, а не в соблюдении долговременных стратегических интересов страны в поддержании и развитии СМП.

В сложном состоянии находятся ледокольный, транспортный и аварийно-спасательный флоты, порты, навигационно-гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение СМП. Сокращается количество действующих ледоколов и морских судов ледового класса. Например, с начала 90-х годов прошлого столетия с 300 до 100 уменьшилось число судов, участвующих в перевозках по СМП, в 2005 году их было уже около 50, в 2009 году всего 30.

На Дальнем Востоке в акваториях Берингова, Охотского и Японского морей, где расположено 10 замерзающих портов, не считая многочисленных портопунктов, осталось всего два портовых ледокола. Авторы монографии неоднократно высказывали необходимость скорейшего строительства серии неатомных ледоколов типа «Санкт-Петербург».

Учитывая смещение всех видов морской деятельности в район Арктики, особенно в район Карского моря, проблема поисково-спасательного обеспечения становится первоочередной задачей, требующей немедленного решения. Нельзя начинать любую морскую хозяйственную деятельность на Севере, не решив проблемы обеспечения её безопасности. В настоящее время по выполненным оценкам для обеспечения морской хозяйственной деятельности на Севере и Северо - Востоке необходимо построить не менее 15-20 ледокольных спасательных судов.

Поисково-спасательное обеспечение (ПСО) в Арктике является частью государственной системы, обеспечивающей спасение людей и объектов морской деятельности на море и водах. Отдельные мероприятия по ПСО на море и водах, в том числе в Арктике, осуществляются в рамках девяти федеральных программ, которые вследствие ведомственной направленности не объединены единым управлением и нормативным правовым регулированием.

Таковыми федеральными программами являются: ФЦП «Мировой океан», ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», ФЦП «Развитие гражданской морской техники» (2009-2016 годы), ФЦП «Снижение рисков и смягчение последствий ЧС природного и техногенного характера в РФ до 2010 года», ФЦП «Глобальная навигационная система», ФЦП «Обеспечение ядерной и радиационной безопасности на 2008 год и на период до 2015 года», ФЦП «Пожарная безопасность в РФ на период до 2012 года», ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года».

Особенностями Арктической зоны Российской Федерации, оказывающими влияние на поисково-спасательное обеспечение в Арктике, являются:

- экстремальные природно-климатические условия, включая постоянный ледовый покров или дрейфующие льды в арктических морях;
- удаленность потенциальных аварийных объектов от объектов береговой инфраструктуры;
- очаговый характер промышленно-хозяйственного освоения территорий и низкая плотность населения;
- низкая интенсивность судоходства;
- понижение дееспособности персонала из-за экстремальных природно-климатических условий.

Говоря о перспективных ледоколах, которые могут быть успешно использованы в качестве универсальных спасателей в первую очередь можно вести речь об атомных судах. Однако, учитывая их стоимость, возможности государства по их строительству весьма ограничены. По оценкам специалистов стоимость одного мощного атомного ледокола превышает 25 млрд. рублей.

В последнее время специалистами ОАО «Балтийский завод» и ОАО «Северная верфь» разработана принципиально новая концепция создания универсальных ледоколов спасателей на базе единой базовой платформы – ледокола проекта 21900.



Ледокол проекта 21900

Создание серии таких ледоколов представляется важным с учетом того, что в настоящее время в критическом состоянии находится производственная деятельность и материально-техническое снабжение арктических центров службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. Например, со 110 до 38 сократилось число основных полярных станций, в результате этого заметно уменьшилась точность всех видов прогнозов. Практически прекращено развитие автоматизированной ледовой информационной системы для Арктики, которая является важнейшим элементом гидрометеообеспечения на трассах СМП. Система научно-оперативного обеспечения арктического судоходства, создававшаяся в течение многих десятилетий, фактически оказалась разрушенной.

Если в ближайшее время государством не будет принят комплекс мер по восстановлению и развитию СМП в среднесрочной перспективе может произойти практически окончательная ликвидация арктических флота и портов, а затем и всей системы СМП, что будет иметь самые тяжелые последствия для национальной безопасности страны и приведет к резкому ослаблению позиций России в арктическом регионе.

Угрозы национальной безопасности во внутривнутриполитической сфере определяются существующими проблемами в социально-экономическом развитии северных регионов России, которые могут провоцировать сепаратистские устремления отдельных субъектов Российской Федерации и групп населения северных регионов. Зарубежные государства, в т.ч. имеющие территориальные притязания к России, искусственно подогревают эти настроения, используя для проведения своих интересов международные организации.

Так, реальную угрозу интересам России могут представлять проекты, направленные на ориентацию экономического развития ряда северных регионов на зарубежные государства в

ущерб их связям с российскими регионами. В их числе проекты по экономической интеграции северо-западных регионов России в структуры Европейского Союза, к которым можно отнести «Северное измерение» и «Северный коридор».

«Северное измерение» Евросоюза - программа в рамках соглашения о партнерстве и сотрудничестве между Россией и ЕС – организация, которая отражает отношения ЕС с Россией (в особенности с северо-западной Россией) в районе Балтийского моря и Арктики. Программа «Северное измерение» призвана работать над решением специфических проблем и рассматривать перспективы, возникающие в данных регионах. Её цель - упрочение диалога и сотрудничества между ЕС и входящими в него странами, северными странами, входящими вместе с ЕС в Европейскую экономическую зону (Норвегия и Исландия), и Российской Федерацией

Усиливается воздействие ряда стран и международных организаций на представителей коренных малочисленных народов Севера, соблюдение прав и социальная защищенность которых требуют повышенного внимания со стороны государства. Используя недовольство представителей северных народностей своим положением, иностранные эмиссары пытаются выступать в роли их защитников, подогревается сепаратизм, в том числе на национальной основе.

Нерешенность социальных проблем на Севере непосредственным образом влияет на негативное изменение демографического баланса. Сокращение производства и ухудшение качества жизни, потеря материальной привлекательности работы в северных условиях привели к массовому оттоку трудоспособного населения. В то же время практически не решаются вопросы переселения в другие районы страны граждан нетрудоспособного возраста, больных и инвалидов. Это приводит к «старению» населения Севера, увеличению доли неработающих граждан, создает угрозу возможности функционирования экономики и поддержания жизни в городах и поселках.

Указанные процессы могут привести к вытеснению российского населения из северных регионов и замещению его иностранными гражданами, что в перспективе представляет угрозу территориальной целостности Российской Федерации.

Угрозы национальной безопасности Российской Федерации в военной сфере в северных регионах связаны главным образом с проблемами военно-экономического обеспечения войск. Задолженность государства перед предприятиями оборонно-промышленного комплекса (ОПК), в том числе расположенными в районах Севера, по государственному оборонному заказу обуславливает недостаточную возможность развития их научно-технического и технологического потенциала, низкий уровень социальной защиты работников, в том числе высвобождаемых в связи с уменьшением объема гособоронзаказа.

Серьезной проблемой, требующей скорейшего решения, является зависимость предприятий ОПК от импортных материалов и комплектующих при создании и эксплуатации вооружения и военной техники.

Значительно усложняют эксплуатацию военной техники и несение службы в суровых природно-климатических условиях низкий уровень мобилизационных ресурсов, поступающих на укомплектование соединений и воинских частей, в том числе снижение качественных характеристик (моральных и физических) молодого пополнения. Вследствие слабой развитости транспортной системы в северных территориях затруднена доставка мобилизационных ресурсов и военной техники в отдаленные районы.

Угрозы национальной безопасности России в информационной сфере, определенные в Доктрине информационной безопасности Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 9 сентября 2000 года, в северных регионах связаны в первую очередь с вытеснением российских информационных агентств, средств массовой информации с внутреннего информационного рынка и усилением зависимости духовной, экономической и политической сфер общественной жизни России от зарубежных информационных структур.

Так США, Китай и Япония предпринимают активные попытки установить контроль над информационным пространством российского Дальнего Востока в целях усиления своего влияния в этом регионе. В средствах массовой информации нередко распространяются аналитические материалы, статьи, искажающие исторический опыт и политику государства по развитию Севера России.

Помимо указанных факторов на вопросы национальной безопасности государства в районах Севера оказывают существенное влияние и многие другие социальные и экономические проблемы северных территорий.

В связи с изложенными выше проблемами, одновременно с разработкой и реализацией государственной политики в районах Севера России необходимо осуществить комплекс мероприятий, направленных на обеспечение военно-политической и экономической безопасности в этих районах в соответствии с их геополитическим и стратегическим значением для Российской Федерации. По мнению аналитиков в этих целях требуется:

- при принятии решений по вопросам развития Севера в приоритетном порядке учитывать интересы обеспечения национальной безопасности на основе положений Концепции национальной безопасности Российской Федерации, Военной доктрины Российской Федерации, Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года, Доктрины информационной безопасности Российской Федерации;
- обеспечить оптимальный количественный и качественный состав Вооруженных Сил Российской Федерации, Военно-Морского флота, других войск, воинских формирований и

органов, дислоцированных в районах Севера, поддерживать их высокую боевую готовность и боеспособность, в приоритетном порядке оснащать современными видами вооружения, военной и специальной техникой, воинским имуществом в специальном северном исполнении;

- решить задачи поддержания на должном уровне военной инфраструктуры в связи с уменьшением военного присутствия в северных районах;
- обеспечить комплексное прикрытие государственной границы радиотехническими, морскими, авиационными и оперативными силами и средствами;
- обеспечить эффективный пограничный контроль на основных воздушных и водных коммуникациях, создать эффективный механизм охраны биологических ресурсов в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации;
- принять меры по техническому, технологическому и организационному укреплению предприятий и организаций оборонной промышленности, расположенных в районах Севера;
- в области внешней политики активно противодействовать наращиванию военной инфраструктуры и расширению военной деятельности на Аляске, в Канаде, Гренландии, Исландии, на севере Норвегии, на архипелаге Шпицберген, в акваториях северных морей;
- обеспечить сохранение присутствия России на архипелаге Шпицберген при развитии и диверсификации на нем хозяйственной и научной деятельности;
- при проведении политики расширения взаимовыгодного сотрудничества России с другими государствами, в т.ч. Азиатско-Тихоокеанского региона, первоочередное внимание уделять вопросам военно-политической и экономической безопасности страны;
- принять меры по юридическому закреплению за Россией территорий полярной шельфовой зоны, богатых полезными ископаемыми;
- усилить государственный контроль за предоставлением зарубежным компаниям права участия в освоении стратегических видов природных ресурсов и др.

Таким образом, Европейский Север является одной из самых богатых в ресурсном отношении территорий России. Здесь сосредоточена основная часть лесных запасов европейской части страны. Регион располагает богатейшими месторождениями полиметаллических руд, алмазов, нефти и газа, энергетическими, рыбными и другими ресурсами. Перспективы региона связаны не только с развитием традиционно сложившихся здесь отраслей экономики, расположенных на суше. Идеи нового или «нового великого» освоения Севера связаны с освоением богатейшей кладовой нефтегазовых ресурсов на шельфах северных морей. А это в свою очередь предполагает создание мощной экономической, социальной, научно-технической и научно-образовательной инфраструктуры, обеспечивающей не только безопасную добычу и транспортировку, но и хотя бы частичную переработку нефти и газа, что может привести к созданию здесь новых отраслей промышленности.

В целом же на русский Север приходится почти 80% запасов всех основных видов полезных ископаемых России. Потенциальная газонасыщенность континентального шельфа Баренцева и Карского морей оценивается в 50 - 60 млрд. тонн. Обширная зона шельфа северных морей России с богатейшими природными ресурсами, вместе с ресурсами 200-мильной экономической зоны, поистине уникальна. В Арктике сосредоточено почти 100% разведанных запасов никеля, кобальта, тантала, олова и редкоземельных элементов. Экспортный потенциал Севера неизмеримо больше его промышленного потенциала. Север обеспечивает около 60% валютных поступлений в страну. Добавим, что на северные территории приходится почти две трети пространства современной России. Все это делает жизненно необходимым для страны освоение и развитие северных территорий и арктических морей, создание здесь максимально комфортных условий для жизни и деятельности человека.

На Севере проходят тысячи километров сухопутных и морских границ России, а это предопределяет важную роль региона в международных отношениях и в международном сотрудничестве. Большинство административно-территориальных субъектов России, расположенных на Европейском Севере, участвует в сотрудничестве в различных сферах в рамках Баренцева Евро - Арктического региона (БЕАР). Северная Россия является составной частью международных программ в рамках «Северного измерения» Евросоюза. Северные территории России примыкают к Северному Ледовитому океану, а Арктика превратилась в настоящее время в объект интенсивной международной активности, жесткой конкуренции и борьбы как великих держав, так и различных северных государств. Сбываются неоднократно высказывавшиеся ранее прогнозы, что XXI век станет веком Арктики, новым этапом борьбы за ее бескрайние просторы и богатейшие ресурсы.

Определенный оптимизм в перспективах освоения русского Севера мы связываем с тем, что 18 сентября 2009 года Президент РФ Д.А. Медведев утвердил «Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». Утвержденными Основами определяются главные цели, задачи, стратегические приоритеты и механизмы реализации государственной политики РФ в Арктике. Планируется, что реализация государственной политики в данном регионе будет осуществляться поэтапно.

На первом этапе (2008-2010 гг.) предполагалось обеспечить:

- проведение геолого-геофизических, гидрографических, картографических и других работ по подготовке материалов для обоснования внешней границы Арктической зоны РФ;
- расширение возможностей международного сотрудничества, в том числе для эффективного освоения природных ресурсов Арктической зоны РФ;
- реализация целевых программ, финансируемых за счет средств бюджетов различных уровней бюджетной системы РФ и внебюджетных источников, включая формирова-

ние государственной программы развития Арктической зоны РФ на период до 2020 года, в рамках которой в качестве базовых создаются высокотехнологичные производственно-энергетические и производственно - рыбохозяйственные кластеры, особые экономические зоны;

- реализация перспективных инвестиционных проектов в рамках государственно-частного партнерства, связанных со стратегическим развитием Арктической зоны РФ.

К сожалению, основные задачи данного этапа до настоящего времени не выполнены, более того, сегодня трудно даже прогнозировать сроки и результаты их выполнения.

На втором этапе (2011-2015 гг.) в соответствии с Основами должно быть обеспечено:

- международно-правовое оформление внешней границы Арктической зоны РФ и реализация на этой основе конкурентных преимуществ России по добыче и транспортировке первичных энергетических ресурсов;
- решение задач структурной перестройки экономики в Арктической зоне РФ на основе освоения минерально-сырьевой базы и водных биологических ресурсов региона;
- создание и развитие инфраструктуры и системы управления коммуникациями СМП для решения задач обеспечения евразийского транзита;
- завершение создания единого информационного пространства Арктической зоны РФ.

На третьем этапе (2016-2020 гг.) должно быть обеспечено превращение Арктической зоны РФ в ведущую стратегическую ресурсную базу РФ.

По замыслу руководства страны реализация государственной политики РФ в Арктике позволит России сохранить роль ведущей арктической державы. В то же время авторов монографии смущает отсутствие в «Основах государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» механизмов решения главной проблемы – проблемы обеспечения Севера кадрами. Сегодня и в перспективе кадровая проблема представляет собой основу освоения Севера.

3. ХАРАКТЕРИСТИКА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВОЕННЫХ ОБЪЕКТОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В АРКТИКЕ

Российская часть Евро - Арктического региона, включающая в себя субарктические и заполярные районы СЗФО (республики Карелия и Коми, Архангельская и Мурманская области), представляет собой наиболее экономически развитый и урбанизированный регион в Заполярье. В настоящее время в этом регионе проживают 4,4 млн. человек, насчитывается более 500 населенных пунктов, в том числе самые большие города европейского Севера: Мурманск, Архангельск, Северодвинск, Сыктывкар.

Большое разнообразие и запасы ценных сырьевых ресурсов в регионе создают объективные предпосылки для активного развития горнодобывающей, нефтегазовой, металлургии-

ческой и других отраслей промышленности, перерабатывающей минеральное сырье. Однако существующий горнопромышленный комплекс требует в настоящее время серьезной модернизации и переоборудования, поскольку он, например, не обеспечивает полной утилизации сырьевых ресурсов. Так, на действующих предприятиях до 60% потенциально ценных компонентов выбрасывается в отходы, накапливается в отвалах и хвостохранилищах, а также рассеивается в окружающую среду. Для Севера необходимость перехода к новой стратегии природопользования, основанной на концепции сбалансированного устойчивого процесса добычи и комплексного безотходного или малоотходного использования добываемого из недр сырья очевидна как с позиции экономики, так и с позиции сохранения уникальной среды обитания.

Среди промышленных предприятий Севера значительное место занимают предприятия военно-промышленного комплекса (ВПК).

В основном предприятия военно-промышленного комплекса и места дислокации воинских объединений Севера расположены в так называемых закрытых административно-территориальных образованиях (ЗАТО). Северные города и закрытые административно-хозяйственные образования сформировались как пункты постоянного базирования флота в период военных действий на Севере в годы Первой Мировой войны (г. Полярный), затем в предвоенные 30-е годы прошлого столетия (п. Ваенга, ныне г. Североморск), с началом Великой Отечественной войны 1941-1945 годов (г. Островной), а также после окончания Великой Отечественной войны, в связи с выходом Северного флота на просторы Мирового океана и оснащением его современными боевыми кораблями, включая атомные подводные лодки. Создание принципиально нового ВМФ обусловило объективную необходимость в расширении акватории необходимой для базирования боевых кораблей и судов, что, в конечном счете, и определило создание ряда городов «закрытого» типа, в частности, городов Заозерск, Скалистый и Снежногорск.

Экономико-конъюнктурный анализ рассматриваемых северных территорий свидетельствует об исключительно слабой диверсификации отраслей народного хозяйства полярных городов. Например, если в городе Североморске промышленность представлена судоремонтным, молочным, колбасным заводами и хлебокомбинатом, в городах Снежногорске и Полярном – судоремонтными предприятиями и хлебокомбинатом, то в городах Скалистый, Островной и Заозерск гражданская промышленность практически отсутствует. Это повышает удельный вес и значимость воинских подразделений, следовательно, оказывает влияние на механизм взаимодействия органов местного самоуправления и командования войсковых частей.

Продолжение современной непродуманной политики минимального государственного финансирования оборонных предприятий Севера, ведет к неконтролируемому, даже со сто-

роны руководства этих предприятий, распаду наиболее важных для страны разработок, технологий и производств. Этот необратимый процесс фактически начался в 1991 году и в начале нового столетия и тысячелетия продолжает набирать силу.

Крайне сложное Положение российского Севера сегодня ещё усугубляется и тем, что все предприятия этого региона являются градообразующими и практически полностью обеспечивают социальные, культурные и бытовые потребности населения городов со всеми вытекающими отсюда последствиями. Такое положение в первую очередь отражается на себестоимости выпускаемой северной промышленностью продукции военного назначения.

Строительство первого военного порта (военно-морской базы) на Севере – города Александровска (ныне г. Полярный) - началось в 1895 - 1896 гг.

Своим рождением город Александровск (Полярный) обязан бухте, расположенной между западным берегом Кольского залива и островом, лежащим к югу от устья Оленьей губы, в десяти километрах от выхода в Северный океан. Сведения об этой местности восходят к XVI веку. В 1574 году царский писец Василий Агалин, составляя податную книгу, среди оброчных угодий Печенгского монастыря отметил сенокосные угодья - "в Кольской губе... за Оленьим островом поженьки", за которые монахи платили казне "по десять денег на год". Первое поселение при бухте возникло в конце правления Петра Великого. 8 ноября 1723 года царь подписал указ о создании казенного Кольского китоловства. Промысловой базой для него была избрана гавань, впоследствии получившая название Екатерининской.



Екатерининская гавань

Сохранился документ, в котором перечислены все сооружения, сделанные в 1724-1729 годах. В том документе, в частности, говорится: "Гавен для зимовья и починок кораблей и прочих судов, и при том 3 избы для купоренья бочек... 4 амбара для клажи провианта, кузницы, 2 сарая, компанейский двор, в нем 4 ямы сальных, меди в салогрейных котлах 105 пуд 2 фунта; 6 чанов сальных, 2 избы с сеньми, да кузница, 6 магазинов (складов), погреб, амбар, лошадь, при том дворе пристань для выгрузки; всему двору и прочему цена, например, 3000 рублей".

При Петре Великом бухта именовалась просто "Гавань". В документах начала 40-х годов XVIII века при императрице Екатерине I (1725-1727 гг.) она уже значится как "Катерин-гавань" и "Екатерининская гавань".

20 июля 1870 года Великий князь Алексей Александрович и его окружение осматривали Екатерининскую гавань. Высочайшая комиссия приняла решение «о необходимости создания на Мурмане в Екатерининской гавани или на Кильдине портового города».

Император Николай II, понимая огромное значение Мурмана для России и необходимость его развития, одобрил предложение министра финансов С.Ю. Витте по устройству на берегу Екатерининской гавани коммерческого порта и административного центра. После посещения гавани в 1894 году С.Ю. Витте напишет в своих воспоминаниях: «Такой грандиозной гавани я никогда в своей жизни не видел».



Екатерининская гавань

Летом 1896 года начались строительные работы, а уже 6 июля (24 июня по старому стилю) 1899 года был торжественно открыт город Александровск, названный так в честь императора Александра III.

Решением Правительства 6 ноября 1934 года в Полярном была создана Военно-морская база. С этого момента в базе размещались Управление Северной военной флотилии, корабли отдельного дивизиона подводных лодок и эскадренных миноносцев.

В 1970-1990 гг. в Полярном базировалось самое крупное в ВМФ СССР объединение не-атомных подводных лодок.



Дислокация 4 эскадры неатомных подводных лодок

На сегодняшний день Северный флот имеет около 20 баз вдоль северного побережья Кольского полуострова со стороны Баренцева моря и вдоль юго-восточного побережья со стороны Белого моря.

Главная база Северного флота - город Североморск.

Первое поселение на месте нынешнего Североморска возникло в 1896—1897 гг. Поселенцы занимались охотой, рыболовством и скотоводством. В 1917 году в поселении проживало всего 13 человек. Поселение получило название по имени губы и реки — Ваенга. Это название в свою очередь возникло от саамского «вайонгг» — самка оленя, важенка.

В 1933 году бухта Ваенга была выбрана в качестве одной из баз для создаваемого Северного флота. С 1934 года и до начала Великой отечественной войны в городе были построены деревянные и кирпичные дома, военные объекты, а в соседней губе аэродром морской авиации. С августа 1941 года все строительство было законсервировано.

По окончании войны строительство было возобновлено. В сентябре 1947 года в Ваенгу перебазировался штаб Северного флота. 18 апреля 1951 года рабочий поселок Ваенга получил новый статус и новое современное имя – Североморск.

Другие пункты базирования расположены от Печенгского залива на западе до Беломорской базы на востоке и Новой Земли на севере. На Новой Земле расположен уникальный специальный полигон.

Атомные подводные лодки и надводные корабли базируются на 9 основных базах Северного флота, расположенных на Кольском полуострове. Эти базы протянулись от губы Западная Лица на западе полуострова до поселка Гремиха (Йоканьга) в восточной его части.

Большинство баз построено после второй мировой войны в 70-80-х годах. Из них только города Североморск, Северодвинск и завод «Севморпуть» имеют железнодорожное сообщение, остальные соединены только автомобильными дорогами. На территориях, прилегающих к Военно-морским базам соблюдается пропускной режим, который действует практически на всем побережье от губы Западная Лица до Грехи.

За годы Советской власти на Севере России в Мурманской и Архангельской областях созданы огромные производственные мощности военно-промышленного комплекса. В основном это предприятия по строительству, ремонту и обслуживанию атомных и дизельных подводных лодок, надводных кораблей и судов обеспечения Военно-Морского Флота РФ.

В Архангельской области предприятия военно-промышленного комплекса являются государственными и находятся в ведении ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК). К таким предприятиям в первую очередь относятся:

1. ОАО «Производственное объединение «Севмаш» (входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация»).

«Севмаш» крупнейший в России судостроительный комплекс, единственная верфь в стране, главная задача которой – строительство атомных подводных лодок для ВМФ. Завод с территорией более 300 га. объединяет в своей структуре более 100 подразделений. На градообразующем предприятии Северодвинска работает более 25 тыс. человек.



ОАО «ПО «Севмаш»

Завод специализирован на строительстве, ремонте и утилизации атомных подводных лодок, крупных надводных кораблей. По проекту «Северное машиностроительное предприятие» предназначалось в первую очередь для строительства крупных надводных кораблей. Свою прославленную деятельность завод начинал с закладки линейного корабля «Советская Белоруссия». В 50-е годы прошлого столетия на заводе строились крейсера. С 1954 года завод полностью перешел на строительство атомных подводных лодок. Первая атомная подводная лодка, построенная на предприятии, была сдана флоту в 1958 году. С 1954 года по настоящее время «СМП» передало ВМФ около 130 атомных подводных лодок различных проектов.

2. ОАО «Центр Судоремонта «Звёздочка». Данный завод специализирован на ремонте, модернизации, переоборудовании и утилизации атомных подводных лодок. Сегодня на заводе успешно выполняется заказ по ремонту с модернизацией и строительству иностранных дизельных подводных лодок.



ОАО "Центр судоремонта "Звездочка"

ОАО «Центр Судоремонта «Звёздочка» имеет следующие филиалы:

- Судоремонтный завод «Нерпа» (Мурманская область, г. Снежногорск);
- 35-й судоремонтный завод (г. Мурманск);
- 176-й судоремонтный завод (г. Архангельск);
- Астраханский судоремонтный завод (г. Астрахань);
- 1-я судостроительная верфь, (г. Сочи, пос. Лазаревское);
- 5-й судоремонтный завод (г. Темрюк);
- НПО «Винт» (г. Москва);
- Опытный завод «Вега» (Калужская область, г. Боровск).

ОАО «Северное машиностроительное предприятие» и ОАО «Центр Судоремонта «Звёздочка» находятся в городе Северодвинске. Здесь же расположена Беломорская военноморская база Северного флота, осуществляющая подготовку экипажей, строящихся и ремонтирующихся в Северодвинске кораблей.

В соответствии с указом Президента РФ от 8 ноября 1992 г. № Н-1344, на основе предприятий г. Северодвинска был создан уникальный и не имеющий аналогов в мире Государственный Российский центр атомного судостроения (ГРЦАС). Центр создавался с целью реализации государственной политики в области проектирования, строительства, испытаний, ремонта и утилизации кораблей и судов с ядерными энергетическими установками (ЯЭУ) и обеспечения ядерной, радиационной и экологической безопасности населения. Решения о проведении утилизации АПЛ на предприятиях Северодвинска были отдельно закреплены Постановлениями правительства РФ от 24 июля 1992 г. № 514 и от 31 августа 1992 г. № 644-47.

На территории и акватории предприятий ОАО «Севмашпредприятие» и ОАО «Звездочка» выполняется полный объем работ по строительству, испытаниям, ремонту (модернизации) и утилизации крупных надводных кораблей, атомных подводных лодок, включающий сбор и кратковременное хранение образующихся при технологических операциях с ЯЭУ

жидких и твердых радиоактивных отходов. Помимо этого, здесь выполняются операции по перезарядке и выгрузке реакторов и транспортировке отработанного ядерного топлива. Эти предприятия относятся к группе так называемых градообразующих производств.

В Мурманской области все предприятия военно-промышленного комплекса являются государственными и находятся в ведении Объединенной судостроительной корпорации или ВМФ Министерства обороны РФ.

1. Головной филиал ОАО «ЦС «Звездочка» «СРЗ «Нерпа». Завод специализирован на ремонте, модернизации, переоборудовании и утилизации атомных подводных лодок. С целью ускорения проведения операций по разделке атомных подводных лодок с 1993 г. по указу Президента РФ на СРЗ «Нерпа» приступили к сооружению нового утилизационного комплекса, в который входят: стапельная плита, цех переработки металлолома, технологический корпус, станция специальной водоочистки, хранилища твердых и жидких радиоактивных отходов.



СРЗ «Нерпа»

По государственному плану СРЗ «Нерпа» должен был утилизировать, начиная с 1996 года до 8 атомных подводных лодок ежегодно. Ограниченное финансирование не позволило реализовать все намеченные планы. Более того, из-за неудовлетворительного финансирования строительные работы на заводе были практически прекращены.

2. Государственное Кольское предприятие «Эра». Данное предприятие специализировано на изготовлении, ремонте, монтаже, настройке и сдаче судового электрооборудования и средств автоматики. Предприятие расположено в ЗАТО г. Снежногорск. Сегодня сферой деятельности предприятия являются предоставление услуг по ремонту и техническому обслуживанию, переделка и разрезка на металлолом судов, плавучих платформ и конструкций.

До 2008 года предприятия Министерства обороны РФ, расположенные в Арктике делились на две категории:

1. Предприятия центрального подчинения, входящие в структуру Управления Судоремонтных Заводов ВМФ (УСРЗ ВМФ). К этим предприятиям относились:

- Мурманский морской завод «Севморпуть» (СРЗ ВМФ №35). Завод специализирован на проведении всех видов заводских ремонтов, модернизации, переоборудовании и утилизации больших надводных кораблей, дизельных и атомных подводных лодок.

Судоремонтный завод Военно-Морского Флота «Севморпуть» территориально расположен в северной части города Мурманска. Строительство завода началось в 1936 г. заключенными в поселке Роста (так называемый «район особого строительства») и было завершено в 1938 г. Кроме достаточно современных, специализированных цехов завод имеет плавучий и два сухих дока. Ремонт атомного флота СРЗ ВМФ №35 начал заниматься с конца 60-х годов. Кроме ремонта боевых кораблей, подводных лодок, вспомогательных судов на СРЗ «Севморпуть», производится замена ядерного топлива атомных подводных лодок;

- Полярнинский судоремонтный завод (СРЗ ВМФ № 10). Завод специализирован на ремонте, модернизации, переоборудовании, и утилизации атомных подводных лодок.

Судоремонтный завод ВМФ № 10 расположен на западной стороне входа в Кольский залив (ЗАТО г. Полярный). СРЗ №10 является частью базы атомных подводных лодок Северного флота в губе Палай. Данный завод был создан в конце 50-х годов на базе береговых и плавучих мастерских. Судоремонтный завод № 10 имеет несколько современных плавучих доков для обеспечения доковых операций многоцелевых и стратегических ракетных атомных подводных лодок.

Завод также проводит работы по поддержанию на плаву атомных подводных лодок, выведенных из боевого состава ВМФ. В настоящее время СРЗ №10 способен выполнять весь объем работ и технологических операций по поддержанию технической готовности атомных подводных лодок как 2-го, так и 3-го поколений. Помимо этого, завод готов к ведению сопутствующих работ по перегрузке активных зон реакторов, располагая соответствующими специалистами, необходимой оснасткой и инструментом;

- Росляковский судоремонтный завод (СРЗ ВМФ №82). Этот завод специализирован на ремонте, модернизации, переоборудовании малых и средних надводных кораблей, выполнении всех видов доковых ремонтов всех типов надводных кораблей и атомных подводных лодок.

Судоремонтный завод ВМФ № 82 находится к югу от г. Североморска на берегу Кольского залива (п. Росляково-1, ЗАТО г. Североморск). СРЗ ВМФ №82 был создан на базе береговых ремонтных мастерских и трофейного немецкого дока ПД-1 в начале 70-х годов. Завод располагает самым мощным в России плавучим доком грузоподъемностью в 80000 тонн, закупленным у Швеции в 1980 году.

На судоремонтном заводе № 82 производятся доковые ремонты самых крупных в мире атомных подводных крейсеров проекта 941 «Тайфун»;

- Завод по ремонту ракетно-артиллерийского вооружения (ЗРРАВ ВМФ №195). Завод № 195 специализирован на ремонте ракетно-артиллерийского вооружения, расположен в п. Росляково, ЗАТО г. Североморск.

2. Предприятия, входящие в состав Северного Флота и подчиненные различным его Управлениям. Таких предприятий на Севере нашей страны было более 20.



Тяжелый ракетный подводный крейсер стратегического назначения проекта 941

Судостроительные и судоремонтные заводы Мурманской и Архангельской областей на протяжении всей своей деятельности входили в число наиболее передовых предприятий военно-промышленного комплекса, успешно справлялись с производственной программой на основе государственного оборонного заказа. Основные фонды предприятий по своей технической, технологической оснащенности, научному обеспечению, кадровому потенциалу были способны обеспечить весь цикл жизнедеятельности любых кораблей ВМФ от строительства, технического обслуживания в период их службы, до ремонта, модернизации, технического перевооружения и последующей утилизации после вывода из боевого состава флота.

За весь период существования предприятий на них построены, прошли модернизацию и перевооружение, либо отремонтированы сотни кораблей, в том числе и атомные подводные лодки. Выполнен ряд уникальных работ по установке на кораблях ВМФ новейших комплексов и систем вооружения и военной техники.

Помимо своего основного предназначения, классического судостроения и судоремонта атомных и дизельных подводных лодок, надводных кораблей и судов обеспечения ВМФ, решая задачи конверсии, предприятия освоили:

- утилизацию атомных и дизельных подводных лодок, кораблей и судов, разделку и демонтаж их комплектующего оборудования, в том числе содержащего драгоценные металлы;

- ремонт рыболовных, научно-исследовательских судов и плавучих средств судовладельцев Мурманской и Архангельской областей и прилегающих регионов;
- строительство нефте-, газо-разведывательных и добывающих платформ, плавучих средств с упрощенными обводами (в том числе и на экспорт);
- изготовление изделий и оснастки для рыболовного флота Северного региона;
- производство и реализацию продукции массового спроса и гражданского назначения, включая выполнение заказов для предприятий металлургии, нефтяной и газовой добычи, лесного и агропромышленного комплексов.

Следует отметить, что руководство заводов находилось в постоянном поиске новых направлений деятельности, которые бы обеспечивали дополнительную загрузку предприятий и позволяли максимально использовать имеющиеся мощности и кадровый потенциал в современных условиях.

Сегодня предприятия ВПК на Севере переживают далеко не лучшие времена.

Российский Север и Кольский полуостров в частности являются «кладовой» стратегического сырья и минералов России. В Баренцевом море обнаружены запасы нефти и газа, которые сейчас привлекают внимание многих иностранных инвесторов. Особую роль в экономике нашей страны уже в начале XXI века будут играть Штокмановское, Русиновское, Ленинградское месторождения газа и газового конденсата, Павловское месторождение полиметаллов, Рогачевско-Тайнинское месторождение марганца, Федорово - Панское месторождение платиноидов. Только эти разведанные и освоенные минерально-сырьевые ресурсы полностью обеспечивают потребности России на долгую перспективу, а их внедрение на мировом рынке приведет к его существенному переформированию в пользу нашей страны на далекую перспективу. Вряд ли Россию перестали интересовать и рыбные запасы Северной Атлантики, где до недавнего времени корабли Северного флота вели охрану рыболовецких судов.

4. АНАЛИЗ РЕСУРСНОГО И ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛОВ РУССКОГО СЕВЕРА

Север - это по своей сути планетарная геосистема, имеющая мировое значение в решении фундаментальных проблем дальнейшего развития нашей цивилизации. Он охватывает полностью или частично территории девяти стран: Дании, Канады, Исландии, Норвегии, России, США, Финляндии, Швеции и Японии. Место Севера в мировой экономике определяется в первую очередь его природно-ресурсным потенциалом. Несмотря на то, что в арктических регионах проживает всего 0.16% населения планеты, на его долю приходятся огромные запасы полезных ископаемых. Это более 90% мировых запасов бокситов, 40% алмазов, 5.6% свинца, 3.8% меди, 2.3% железа и т.д.

На Севере располагается 5.3% разведанных мировых запасов нефти и 21.7% газа. Кроме того огромные запасы прогнозируются. Рыбная промышленность представлена 7.7% общемирового вылова лосося, 5.3% общемирового вылова крабовых. Лесопокрытые площади Севера составляют 17% площади суши Земли.

Российский Север занимает почти 65% территории нашей страны, здесь проживает 7.5% населения, в том числе 30 малочисленных народов, составляющих около 2% жителей. К районам Крайнего Севера России и приравненным к ним местностям в настоящее время полностью или частично отнесены шесть республик в составе Российской Федерации, три края, одиннадцать областей и восемь автономных округов.

Природные ресурсы северных территорий - основная социально-экономическая предпосылка и основа их перспективного освоения и устойчивого развития. Социально-экономическое положение зоны Севера Российской Федерации в значительной мере определяется эффективностью добычи и переработки природных ресурсов, потребностью хозяйства страны в них, а также конъюнктурой мировых рынков. Россия, обладая значительным природно-ресурсным, особенно минерально-сырьевым потенциалом, при рациональном его использовании в течение 30-50 лет будет иметь преимущества по сравнению с экономически развитыми европейскими странами, где природные ресурсы менее значимы и в значительной степени исчерпаны. Исключительную актуальность проблема повышения эффективности природо - и недропользования имеет для зоны Севера нашей страны, сырьевая специализация которой является объективно обусловленной.

В XXI веке основными источниками первичного природного сырья становятся именно арктические регионы с прилегающими территориями Севера, поскольку в них сосредоточена треть мировых запасов практически всех видов полезных ископаемых. Поэтому Арктика является регионом особых геополитических, экономических, оборонных, научных и социально-этнических интересов России и других стран, в первую очередь, стран арктической зоны. В настоящее время становится общепризнанным, что Арктика и Север в целом – это жизненно важная экономическая зона страны, богатая природными ресурсами, с ярко выраженной спецификой социально-экономического развития, с особо неблагоприятными природными условиями, с характерным комплексом климатических и иных воздействий на человека, технику и сооружения. В то же время мы в очередной раз подчеркиваем, что Север объективно является основной зоной стратегических интересов России. Это обусловлено его уникальным геополитическим и географическим положением, наличием открытых для Мирового океана незамерзающих морских портов, трансграничных транспортных коридоров и пограничных переходов, энергетических сетей, телекоммуникаций, газо- и нефтепроводов, и, наконец, огромных запасов разнообразных первичных природных ресурсов.

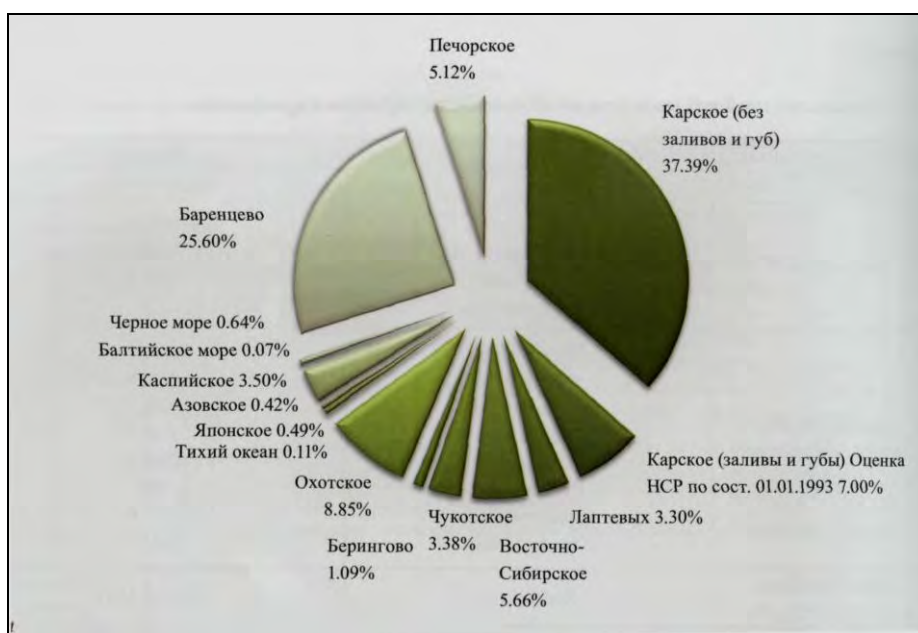
Особое место в исследованном природно-ресурсном потенциале Севера занимают минерально-сырьевые ресурсы. На обширной территории этой зоны в настоящее время выявлены практически все виды минерального сырья, которое используется в мировой практике, промышленности и энергетике.

Мы исходим из того, что площадь континентального шельфа России составляет 6.2 млн. кв. км., что соответствует 21% площади всего Мирового океана. Около 4.3 млн. кв. км. этой площади и 0.4-0.5 млн. кв. км. арктического глубоководья перспективны в отношении добычи нефти и газа. Согласно оценкам специалистов, геологические ресурсы нефти на российском шельфе достигают 40.3 млрд. тонн, из них извлекаемые ресурсы составляют около 12 млрд. тонн.

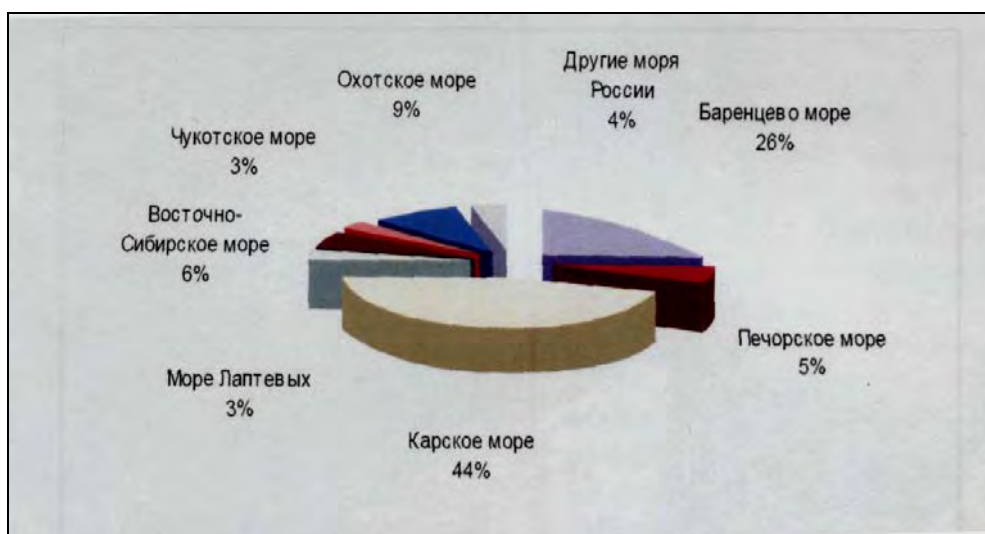
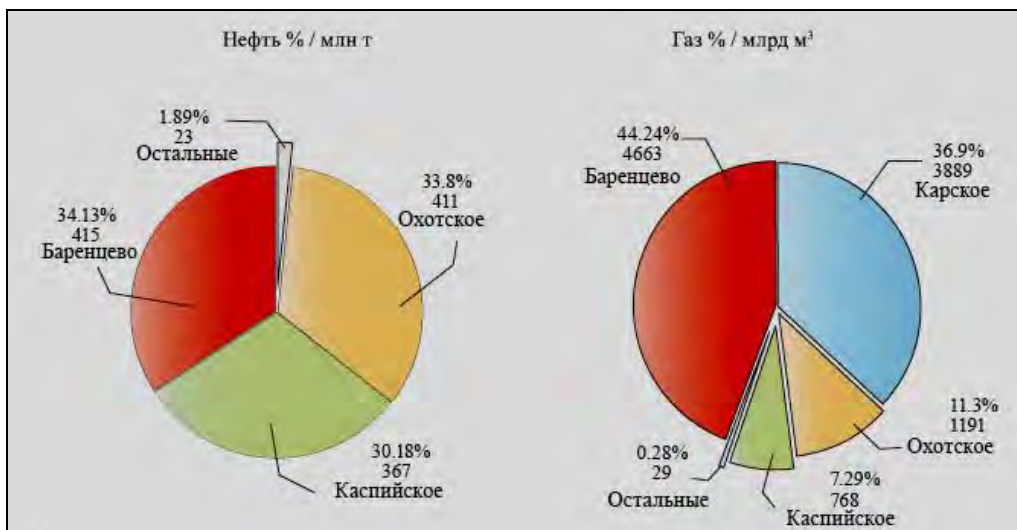
В 80-х годах прошлого столетия российскими специалистами под руководством одного из крупнейших ученых, выдающегося исследователя геологической природы и минеральных ресурсов Севера Сибири, Арктики и Мирового океана, автора многочисленных трудов по стратиграфии, литологии и геохимии осадочных образований, создателя школы арктических морских геологов, получившей признание в нашей стране и за рубежом, действительного члена РАН И.С. Грамберга (1922-2002) была впервые установлена нефтегазоносность арктического шельфа, составляющая 80-120 млрд. тонн условного топлива.

В настоящее время выделяются следующие провинции нефтенакопления на Севере: Тимано - Печерская, Западно-Сибирская, Енисей-Хатангская, Аляскинская, Северо-Канадская, Баренцево - Карская.

Распределение нефти и газа в морях и шельфах РФ представлено на рисунках.



Распределение начальных суммарных ресурсов углеводородов на шельфе РФ



Распределение нефти и газа в морях Российской Федерации

Оценки потенциально извлекаемых ресурсов нефти (14,5-32,5 млрд. тонн) и газа (28,5-63,5 млрд. куб. метров) акваторий и территорий Арктической зоны РФ превышают аналогичные оценки соответствующих регионов всех остальных приарктических стран (12,5 млрд. тонн нефти и 14-37 млрд. куб. метров газа).

На Севере расположено свыше 80% всех промышленных запасов полезных ископаемых России. В недрах Севера России сосредоточено свыше 60% разведанных национальных запасов углеводородов. Российский Север располагает большим числом других видов полезных ископаемых. Среди залежей полезных ископаемых отмечаются их значительные, а в ряде случаев и практически основные мировые запасы. Сегодня окончательно установлено, что в Арктике и прилегающих районах Севера России есть практически любые минеральные ресурсы. Исключительно важно, что российский Север насыщен месторождениями – гигантами: нефтегазовыми (Уренгойское, Бованенковское, Ямбургское, Харасавэйское, Самотлорское, Красноленинское и др.), рудными (Хибинское, Ловозерское, Талнахское, Октябрьское, Томторское, Сарылахское, Наталкинское и др.), алмазными (трубки Удачная, Юбилейная,

Мир и др.). В целом, по данным российского географа и экономиста, доктора географических наук, профессора, член-корреспондента РАН, директора Института социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН Лаженцев В.Н. в Арктике «сосредоточена третья часть запасов ископаемых планеты (см. Лаженцев В.Н. Проблемы топливно-энергетического и минерально-сырьевого хозяйства Севера//Вестник РАН, 2007.т.77, №7, стр.598-607). Например, на российском Севере сосредоточены основные запасы никеля, и платиноидов (треть мировых запасов) меди, кобальта (15% мировых запасов), алюминия, олова (90% отечественных запасов), хрома, титана, редких металлов и редкоземельных элементов, драгоценных металлов, алмазов, фосфора. Здесь залегают также основные запасы неметаллорудного и нерудного сырья - вермикулита, флогопита, мусковита, талька, асбеста, гипса, известняков, керамического и полевошпатного сырья и др.

Горнопромышленный сектор экономики региона имеет прочную сырьевую базу, ресурсный потенциал которой используется пока не более чем на 40-50%. На Севере известно более 1000 месторождений и рудопроявлений полезных ископаемых, при этом только около 300 из них детально разведаны и учтены в Российском балансе минеральных ресурсов. В начале наступившего века Россия получала только из Евро-Арктического региона 100% циркония, редкоземельных металлов, титана, стронция, апатита, более 90% керамических пегматитов, нефелинов и ниобиевых концентратов, более 75% слюд, около 60% тантала и марганца, более 40% никеля и кобальта, 15-20% железа и меди, 8% алюминия.

Минерально-сырьевые ресурсы и запасы крупнейших месторождений Арктики приведены в таблицах 1,2.

Минерально-сырьевые ресурсы Арктической зоны России

Таблица 1

Группы		Виды сырья	Минерально-сырьевые ресурсы
Топливо-энергетические ресурсы (ЭР)		Твердое топливно-энергетическое сырье	Уголь, уран, сланцы горючие, метан в газогидратных залежах
		Жидкое и газообразное топливно-энергетическое сырье	Нефть, конденсат, газы горючие, природные битумы
Минерально-сырьевые ресурсы (МР)	Металлические полезные ископаемые	Черные металлы	Железо, марганец, титан, хром, ванадий
		Цветные металлы	Алюминий, висмут, вольфрам, медь, олово, молибден, никель, кобальт, ртуть, сурьма, свинец, цинк, селен,
		Редкие металлы и редкие земли	Бериллий, литий, ниобий, тантал, цирконий, лантаноиды

	Неметаллические полезные ископаемые	Благородные металлы	Золото, серебро, металлы платиновой группы
		Горно-химическое сырье	Фосфориты, апатит, минеральные соли
		Горнотехническое сырье	Абразивы, барит, графит, мышьяк, слюды
		Кристаллическое и камнесамоцветное сырье	Алмазы, камни: ювелирные, ювелирно-поделочные
		Органическое сырье	Мамонтова кость, янтарь

Таблица 2

Запасы крупнейших месторождений российской Арктики и прилегающих регионов Севера

Вид сырья	Месторождение	Запасы
		A+B+C1+C2
Нефть (млн. т)	Самотлорское	1052.8
	Красноленинское	1126.1
	Приобское	1483.3
	Новопортовское	238
Природный газ (+нефть+конденсат), млрд. м ³	Уренгойское	6391.1
	Ямбургское	4272.8
	Бованенковское	4923.7
	Заполярное	3133.7
	Штокмановское	3939.4
	Русановское	779
	Ленинградское	1051.6
	Харасавэйское	1684.8
Апатит (фосфор), млн. т P ₂ O ₅ ; P ₂ O ₅	Хибинское	539 (6.8-15.1)
Титан, млн. т.; TiO ₂ (%)	Ярегское	278.7 (10.44)
Тантал, ниобий, редкие	Томторское	73.6млн. т Nb2O5и153.7 млн. т TR2O3
Никель, медь, металлы платиновой группы (МПГ)	Октябрьское Талнахское Норильск-1 Ждановское Федорова Тундра	39.7% Ni РФ, 21 млн. т Си, 5882 т МПГ 30.8% Ni РФ, 10,8 млн. т Си, 4554 т МПГ 15.3% Nb РФ, 1151 т МПГ 12.8% Ni РФ 347.9 т МПГ
Олово, тыс. т (%)	Депутатское Одинокое Крутой Штокверк Ляховское россыпное	255.8(1.15) 127.6(0.32) 131.9(0.22) >150 (200-1700 г/м ² SnO ₂)

Золото, т. (г/т)	Наталкинское Сухой Лог		1449.5 (1.7) 1952.9(2.1)
Серебро, т. (г/т)	Дукатское Прогноз*		10374.3 (644.3) 4368 (875.5)
Хромовые руды, тыс. т. (Cr₂O₃, %)	Аганозерское Сопчеозерское Центральное (Рай-Из)		26588 (22.65) 9514 (25.68) 3482(31.67)
Алмазы (млн. кар.) Содержание (кар./т)	Грубки	Удачная Юбилейная Мир Им. Гриба Им. М.В. Ломоносова	244.4(1.5) 90.5 (0.8) 149.5 (3.63) 68.3(1.12) 207.3 (0.29-1.21)
* Запасы категории С2			

Запасы крупнейших месторождений Севера взяты из Государственного доклада о состоянии и использовании минерально-сырьевых ресурсов РФ в 2001, 2005, 2006, 2008, 2009, 2010 гг./Гл. ред. П.В. Садовник, А.И. Варламов, С.Е. Донской. М.: Центр «Минерал» ФГУНПП «Аэрология», 2002. 320с.; 2006. 320 с.; 2007. 352 с.; 2009. 400 с.; 2010.400 с.

В регионе выявлено более 200 месторождений нефти и газа. Из угольных месторождений региона добывается 8% российского каменного угля, в том числе 20% коксующих углей.

Минеральное сырье, извлекаемое из недр на Севере, обеспечивает около 80% всей номенклатуры конечной продукции российского общества, являясь безальтернативной основой существования и дальнейшего развития РФ.

В настоящее время ресурсы Арктической зоны РФ (см. Журнал Арктика: экология и экономика. №4/2011, стр. 68-69):

- составляют от общероссийских запасов: 40% золота, 80% нефти, 90% газа, 55-90% никеля, меди, сурьмы, кобальта, олова, вольфрама, ртути, апатита, флогопита, 90% хрома и марганца, 99% платиновых металлов, 100 % коренных алмазов и вермикулита;
- составляют от общемировых запасов: 30% алмазов и природного газа, 20% никеля, 50% апатита, 15% меди, платиновых металлов и олова, 10% нефти и кобальта, 6-8% вольфрама и ртути;
- обеспечивают от общероссийского производства: 99-100% алмазов, сурьмы, апатитового концентрата, флогопита, вермикулита, редких металлов и редких земель, 97% платиноидов, 95% газа, 90% никеля, 60-80% нефти и меди.

Следует отметить, что промышленные поиски и разведка нефти и газа в отдельных Арктических регионах России производились еще в предвоенные годы (например, в Усть-Хатангском прогибе к югу от полуострова Таймыр). Однако практически, только в 60-е годы прошлого столетия исследования запасов нефти и газа на российском Севере стали планомерными. Начало специальных геологических работ было положено в Якутии в Северной части Ленско-Вилуйской впадины, а затем и в северной части Тюменской области, например, в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком национальных округах, а также на заполярных территориях Архангельской области, где первые нефтегазоконденсатные и конденсатно-газовые месторождения были открыты ещё в 1964-1970 годах. В течение следующих двадцати лет в Западно-Арктических регионах, на п-овах Гыданском и Ямал, в Ненецком автономном округе выявлены десятки, в том числе крупных и даже уникальных по запасам, месторождений углеводородов.

На Севере РФ поисково-разведочному бурению, как правило, предшествовали различные геологоразведочные работы - от региональных (местных) исследований различными геофизическими методами, до поисково-детальных, например, сейсморазведочных, а также комплексных исследований с применением структурно-поискового бурения с целью выявления и подготовки к разведке наиболее перспективных объектов.

Арктическая область земного шара представляет огромный интерес и для тектонического анализа. Для этой области характерна проблема межконтинентальных структурных связей. Геологическая изученность Арктики неравномерна. В то же время определяющее значение для понимания структурной коры в Арктике имеют данные о рельефе дна её морских и океанских просторов. Одним из важнейших достижений в этой области является открытие отечественными учеными подводного хребта Ломоносова. Следует подчеркнуть, что наиболее подробная батиметрическая карта Арктики была опубликована академиком А.Ф. Трешниковым ещё в 1960 году. Глубокая изученность структуры земной коры в Арктике способствует объективному разграничению арктических пространств. Сложность решения вопросов окончательного разграничения обусловлена рядом факторов. Во-первых, в Арктике сталкиваются интересы, как минимум пяти арктических государств, и цена этих интересов за последние годы резко выросла. Во-вторых, это недостаточно глубокая изученность арктической части мирового пространства, которая давала бы в руки государств, претендующих на принадлежность им отдельных участков арктического пространства, достаточно доказательств и аргументов. В-третьих, вопросы разграничения в Арктике зачастую пытаются решить на основе принятых международно-правовых актов, в которых не всегда учитывалась история освоения Арктики, реальный вклад различных государств в изучение и освоение арктической зоны. В-четвертых, цена ошибок разграничения в Арктике слишком высока ввиду резко возросшего ресурсного потенциала этого региона, а также в связи с происходя-

щими климатическими изменениями в этой зоне, открывающими новые возможности для более активного вовлечения арктических ресурсов в решение крупнейших национальных проектов.

В целом, геолого-геофизическая изученность Арктических регионов, а особенно шельфовых акваторий даже основным методом - сейсморазведкой, до настоящего времени является недостаточной. Специалисты утверждают, что Западно-Арктические территории и акватории и сегодня относятся к крайне слабо изученным регионам. Ниже представлены рисунки, свидетельствующие о степени разведанности и выработанности различных ресурсов.



При этом следует отметить, что только северные территории Архангельской и Тюменской областей представляют собой наиболее изученные в нефтегеологическом отношении

регионы Российского Заполярья, а шельфы Баренцева и Карского морей - наиболее изученные по сравнению с остальными Арктическими акваториями России. На этих акваториях до 1992 г. отработано около 350 тыс. погонных километров сейсмических профилей. На акваториях Баренцева и Карского морей в настоящее время выявлено более 100 перспективных нефтегазоносных объектов (структур), в том числе около 60 - в Баренцевом и Печорском морях. В настоящее время на более чем 20 объектах осуществляется плановое бурение, 22 перспективных объекта полностью подготовлены к разведке.

В целом, учитывая низкую разведанность Печорского, Баренцева и Карского морей и практическую неразведанность ресурсов морей в восточной Арктике, можно с высокой долей вероятности предполагать выявление новых ресурсов углеводородов на арктическом шельфе России. Кроме того, прогнозируются значительные ресурсы газа, нефти, марганца, хрома, свинца, цинка, платинометаллических руд в крупных месторождениях на арктической суше, шельфе и островах вблизи трассы Северного Морского пути.

Таким образом, считается, что низкая изученность морей Северного Ледовитого океана не позволяет достаточно достоверно оценить реальные запасы углеводородов в российских недрах.

Официально считается, что глубокое поисково-разведочное бурение на структурах Арктического шельфа было начато в 1981 году. Всего за весь период пробурено около 50 скважин с общей проходкой около 130 тыс. погонных метров, из них всего около 10 тыс. погонных метров - в Карском море (3 скважины). Основной объем бурения (около 110 тыс. погонных метров, 38 скважин) был выполнен до 1992 года.

Всего в Баренцевом и Печорском морях бурение скважин по состоянию на 1998 год было осуществлено на 22 объектах. На этих объектах выполнено бурение 41 скважины, из которых 31 закончено строительством, 4 ликвидированы по техническим причинам и 6 временно законсервированы из-за отсутствия средств для продолжения этих, достаточно уникальных работ. Максимальная глубина скважины, выполненной в Баренцевом море, составляет 4524 метра. По мнению ведущих специалистов, изученность арктических акваторий бурением до настоящего времени остается крайне недостаточной и составляет около 0,03 скважины на квадратный км. в Баренцевом море и 0,0035 - в Карском. Для сравнения, только на Ново-Портовском месторождении п-ова Ямал с 1968 года пробурено свыше 320 тыс. погонных метров, а всего на полуострове пробурено скважин суммарной глубиной более 1 млн. погонных метра. Несмотря на существенное снижение интенсивности арктических исследований в конце двадцатого столетия, результаты и эффективность отечественных поисково-разведочных работ на шельфах Баренцева и Карского морей не имеют аналогов в мире, как по успешности, так и по масштабам открытий.

В последнее время в Южно-Карском бассейне была подтверждена промышленная газоносность экваториальной части Западносибирской нефтегазоносной провинции. Наряду с экваториальным продолжением Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, в Баренцевом море, по существу, выявлена новая - крупнейшая на Земном шаре, так называемая Баренцевоморская провинция.

Опыт исследования Арктики свидетельствует о том, что из 26 законченных строительством скважин за 1981-1991 годы 16 оказались продуктивными, и еще в 2-х определены и испытаны продуктивные горизонты. Всего было выявлено 11 перспективных месторождений, в том числе четыре уникальных, по запасам, конденсатно-газовых месторождений (Штокмановское и Ледовое - в Баренцевом море, Русановское и Ленинградское - в Карском), два крупных газовых (Мурманское и Лудловское), одно крупное нефтяное (Приразломное) и одно крупное нефтегазоконденсатное (Северо-Гуляевское) месторождение. Еще два разведанных и освоенных месторождения относятся к категории средних по запасам (Северо-Кильдинское газовое месторождение и Поморское - газоконденсатное).

Эффективность поисково-разведочного бурения по удельному приросту запасов промышленных категорий на одну законченную строительством скважину превысила в Баренцевом и Печорском морях, в целом, 95 млн. т углеводородов (нефть+газ). В Карском море по результатам трех выполненных скважин на 2-х структурах выявлены уникальные запасы отмеченных выше углеводородов.

Следует особенно отметить, что все выявленные, до настоящего времени залежи углеводородов в Баренцевом море вскрыты на глубинах от 1380 до 3000 м, в Печорском - от 2000 до 2850 м, и в Карском - в интервале глубин 1100-2500 м.

В целом, имеющаяся на сегодняшний день геолого-геофизическая информация достаточна для вполне обоснованного нефтегазгеологического районирования и количественной оценки начальных потенциальных ресурсов углеводородов российской Арктики, по крайней мере, до глубин 5 км. от дна моря. С меньшей достоверностью может быть дан количественный прогноз на интервал глубин от 5 до 7 км. К сожалению, с 1992 года геофизическая разведка на арктическом шельфе практически прекращена. За эти годы были выполнены только отдельные исследовательские работы на Штокмановском и Приразломном месторождениях в Баренцевом море и на морском продолжении Харасавэя - в Карском. Аналогичная ситуация сложилась и на смежных территориях Архангельской и Тюменской областей.

В эти годы на Севере проводилось только разведочное бурение на Штокмановском и Приразломном месторождениях, и только 2 скважины были выполнены на морском продолжении Варандея в Печорском море. Такая тенденция снижения разведывательной деятельности по выявлению потенциальных запасов углеводородов сохраняется и в наши дни.

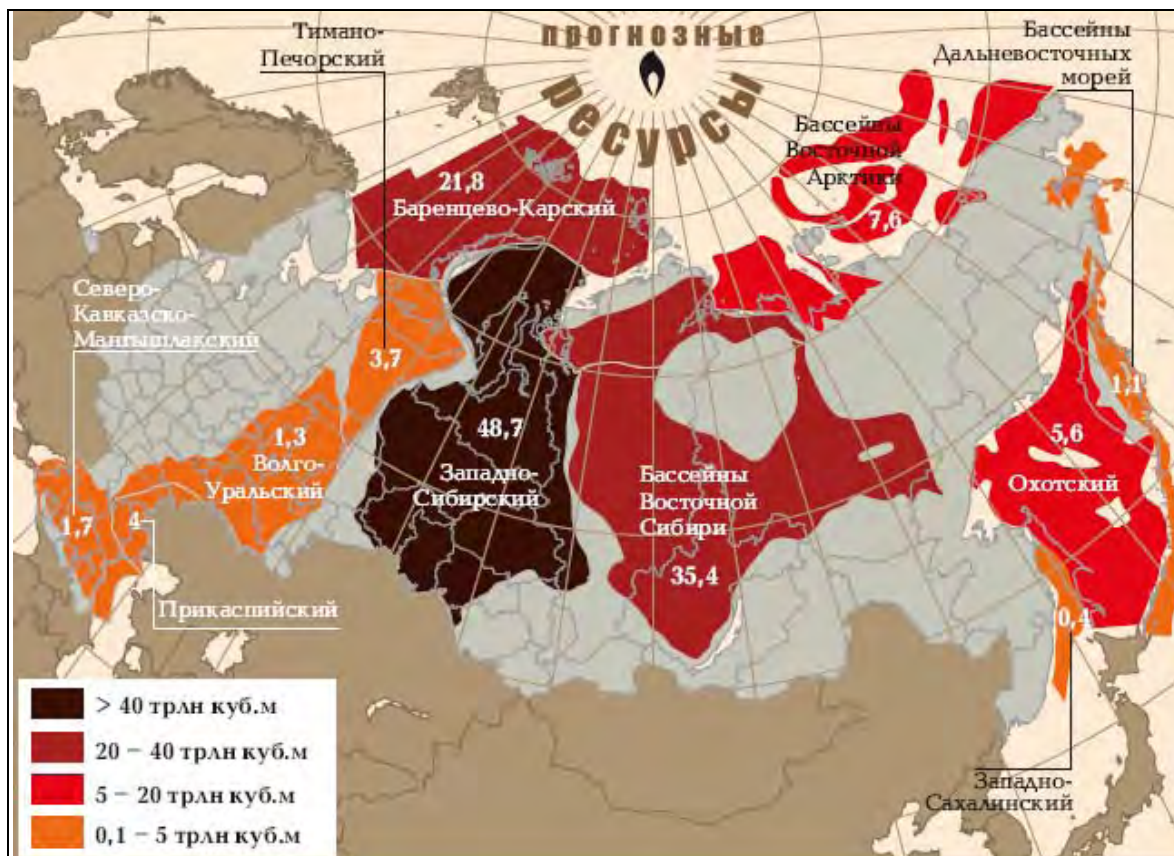
Основная часть выявленных запасов нефти (72%), природного газа (75%) и конденсата (60%) России сосредоточена в Западной Сибири и на Севере европейской части России (7.5%). Степень «выработанности» запасов нефти и газа в Западной Сибири составляет 33% (для сравнения - на Урале, Поволжье и на Северном Кавказе - более 70%). Общая перспективная площадь на нефть и газ в Западно-Сибирской провинции составляет 1.5 млн. км², в Тимано-Печорской - в Республике Коми - около 600 тыс. км². В последние годы выявлены большие прогнозные запасы природного газа в западной части Республики Саха, большие площади перспективны на нефть и газ в Таймырском, Эвенкийском и Чукотском автономных округах. Кроме того, перспективны с учетом наличия в них запасов нефти и газа большие площади между Енисеем и Леной, где по прогнозам ожидается выявление нефтегазодонной области, не менее богатой, чем Западно - Сибирская.

В 2003-2005 гг. ожидалось увеличение объемов добычи природного газа в связи с началом освоения месторождений на полуострове Ямал, что позволит повысить обеспеченность газоснабжения в ряде регионов Северо - Запада России и, прежде всего Архангельской и Мурманской областей и Республики Карелии. Однако не всем планам было суждено сбыться.

Ямальский район, с запасами природного газа свыше 9 трлн. м³ и потенциальным уровнем годовой добычи на уровне 2010 г. в 150-250 млрд. м³, способен удовлетворить перспективный прирост потребности в газе как внутренних потребителей России, так и экспортных поставок. Ямальский газ рассматривается как приоритетный перспективный источник газоснабжения многих регионов РФ, включая весь Северо - Запад нашей страны.

Исключительное значение в организации постоянного газоснабжения районов Северо - Запада России связано с открытием в конце 1998 г. в центральной части Баренцева моря Штокмановского газоконденсатного месторождения. По степени изученности разведанные и предварительно оцененные запасы природного газа и конденсата месторождения утверждены ГКЗ в 1990 г. по категориям C₁+C₂: газа балансовые - 3 трлн. м³, конденсата извлекаемые - 22.5 млн. тонн. В настоящее время эти месторождения являются подготовленными к промышленному освоению. Выявленные в районе месторождения, локальные высокоперспективные структуры с общей оценкой перспективных ресурсов газа (категории C₃) около 2 трлн. м³ создают основу для наращивания промышленных запасов углеводородного сырья и дальнейшего развития газодобычи в регионе. По предварительной оценке оптимальный годовой объем добычи природного газа этих месторождений составит около 50 млрд. м³ со строительством заводов по сжижению газа и получению метанола.

В целом на северные регионы России приходится основная часть добытых, прогнозных и изученных запасов нефти и природного газа. Прогнозные и перспективные ресурсы свободного газа в нефтеносных бассейнах РФ представлены на следующих рисунках.



Прогнозные ресурсы свободного газа в нефтеносных бассейнах РФ, трлн. куб. м.



Перспективные ресурсы свободного газа в нефтеносных бассейнах РФ, трлн. куб. м.

В зоне Севера расположен ряд крупных угольных бассейнов, например: Печорский, Тунгусский, Ленский, Южно-Якутский и другие. По геологическим запасам угольные ресурсы Севера превышают запасы всех других угольных бассейнов в России. Запасы энергетиче-

ских и коксующихся углей в Западной Сибири составляют 56%, на Дальнем Востоке - 9% от всех общероссийских запасов этих углей. Геологические запасы Печорского бассейна, содержащие всю гамму углей, оцениваются специалистами в 214 млрд. тонн, что в 1.5 раза превышает запасы Донбасса.

Южно-Якутский бассейн с геологическими запасами более 40 млрд. тонн является единственной базой высоко коксующихся углей к востоку от Кузнецкого угольного бассейна. В настоящее время широко используются коксующиеся и энергетические угли Печорского месторождения, и осваивается крупное месторождение коксующихся углей Южно-Якутского бассейна.

Север богат черными и цветными металлами, редкими элементами, ценными минералами. На него приходится основная часть учтенных балансом запасов никеля и меди, олова, кобальта, редких и благородных металлов, алюминиевого, железорудного, фосфорного, флогопитового, вермикулитового, мусковитового и других различных видов нерудного сырья.

Месторождения железных руд расположены в Мурманской, Иркутской областях и в Красноярском крае. Удельный вес этих месторождений в балансе запасов и добычи России составляет 20%, однако они размещаются в экономически освоенных районах и являются сырьевой базой действующих комплексных производств.

Большая часть запасов и ресурсов титановых руд России расположена в зоне Севера (Республика Коми - 50%, Мурманская область - 10, Красноярский край, Томская и Иркутская области - 7%). Однако разведанные запасы представлены низкокачественными и технологически неосвоенными рудами (титаномагнетит, лейкоксен) с невысоким содержанием TiO_2 (7-13%), значительно уступающими зарубежным ильменит-рутиловым рудам (18-35%).

Ранее добыча и производство титана и хрома характеризовалось высокой степенью кооперации между Россией, Украиной и Казахстаном. Ныне каждое из независимых государств реализует национальные программы создания замкнутых производств этих металлов. Высококачественные титановые и хромовые руды относятся к группе остродефицитного сырья. Единственное в России Сарановское месторождение хромитов практически выработано. Имеются реальные перспективы создания отечественной сырьевой базы хромовых руд на Полярном Урале (Рай-Из), в Карелии (Аганозерское месторождение) и в Мурманской области (месторождения Сопчеозерское и Большая Варака).

По запасам и объемам добычи медно-никелевых руд Россия прочно занимает первое место в мире. Разрабатываемые месторождения сосредоточены в Таймырском автономном округе (69% запасов и 90% производства никеля, 66.5% меди, 86% кобальта, более 95% металлов платиновой группы) и в Мурманской области (18%). В настоящее время около 4/5 части производимого никеля экспортируется, а потребление металла внутри страны за послед-

ние годы сократилось в 5 раз и не превышает 12-15% его потребления в развитых странах (США, Германия, Япония).

Перспективным для освоения является крупнейшее в стране Удоканское месторождение медистых песчаников в Читинской области, расположенное в сложных географо-экономических условиях.

Основные запасы олова сосредоточены в Хабаровском крае (Комсомольский оловорудный район), в Республике Саха (Депутатский ГОК) и в Магаданской области. В Карелии разведано и подготовлено для освоения Китильское оловорудное месторождение. Ресурсы свинца и цинка представлены крупнейшим в стране Горевским месторождением (низовья Ангары) и двумя резервными месторождениями в Бурятии.

Алюминиевое сырье на Севере России представлено разрабатываемыми месторождениями бокситов (Северо-Уральский район), апатит-нефелиновых руд хибинской группы и резервными месторождениями кианитов (Мурманская область). Запасы и, особенно, прогнозные ресурсы всех типов нефелинового сырья весьма значительны. Руды эти комплексные. При переработке на химических заводах производятся глинозем, каустическая сода, поташ, портландцемент и галлий. Кейвские кианитовые руды, запасы и ресурсы которых оцениваются более чем в 10 млрд. тонн, расположены в неосвоенных районах Кольского полуострова, в связи с чем их освоение относится на отдаленную перспективу.

Запасы редкоземельных металлов (РЗМ) России сосредоточены в месторождениях Мурманской области (70%), Республиках Саха (15%), Коми и Тыва. Однако большая часть запасов РЗМ и стронция присутствует не в минералах традиционных руд (бастнезит, монацит, стронцианит, целестин), а в качестве попутных компонентов комплексных апатитовых, лопаритсодержащих руд, что создает технологические сложности их извлечения. При переработке на Кирово – Чепецком заводе хибинского (хивинского) апатитового концентрата по азотнокислотной технологической схеме, освоено производство РЗМ и стронция. В случае перехода на эту технологию переработки даже 1/5 части апатитового концентрата, возможно, полностью обеспечить потребности страны в этих дефицитных металлах.

Специалистам известно, что Россия занимает 3 место в мире по запасам ртути (после Испании и Кыргызстана), причем удельный вес северных районов страны в разведанных запасах составляет около 85%. Крупные месторождения киновари (руды на ртуть) расположены на Чукотке (57% всех отечественных запасов), в Республике Саха (8%) и на Камчатке (6%). Обеспеченность России балансовыми запасами ртути оценивается как долговременная.

Основными золотодобывающими районами нашей страны являются Республика Саха, Магаданская и Иркутская области. Например, к исключительно перспективным районам по запасам коренного и россыпного золота, по мнению специалистов, относятся Таймыр, архипелаг Северная Земля, северо-восток Хабаровского края и другие районы Севера Сибири.

Уникальные месторождения алмазов сосредоточены в Республике Саха (83.3% и вся организованная добыча) и в Архангельской области (16.6% запасов).

Среди регионов Севера по запасам минерально-сырьевых ресурсов выделяется Мурманская область, в недрах которой находятся крупные, часто общероссийского значения, запасы горно-химического, медно-никелевого, железорудного, редкометалльного и алюминиевого сырья. Значительны также запасы неметаллорудного и нерудного сырья - вермикулита, флогопита, мусковита, пегматита, граната, амазонита, флюорита и других нерудных минералов. По большинству из этих полезных ископаемых их запасы на Кольском полуострове имеют общероссийское, а часто и мировое значение (к примеру, кианитовые руды, нефелиновое сырье, вермикулит, флогопит, редкие металлы). Характерной особенностью минерального сырья этого региона является их комплексный состав. Как правило, в руде каждого месторождения содержится несколько полезных компонентов, а в рудных минералах - несколько полезных химических элементов.

В настоящее время успешно эксплуатируются Хибинские месторождения апатитнефелиновых руд, Оленегорское, Кировогорское и Ковдорское железорудные месторождения, группа Печенгских месторождений медно-никелевых руд, Ловозерские месторождения лопаритовых руд, месторождения флогопита, вермикулита, мусковита, кварц - полевошпатового сырья в Ковдоре. Разведаны и по технологическим проработкам подготовлены к промышленному освоению крупные месторождения титаномагнетитовых руд, алюминиевого и редкометалльного сырья, фосфатов, нерудного сырья.

Необходимо отметить наличие в центральной части Кольского полуострова крупнейших в мире кейвских месторождений кианитовых руд - высокоглиноземистого сырья для производства алюминиево-кремневых сплавов, силумина, высокоглиноземистых огнеупоров, глинозема, противопригарных материалов и другой продукции (например, фтористого алюминия и пр.) с балансовыми запасами кианитовых руд 2.4 млрд. тонн и прогнозными - 10 млрд. тонн. Эксплуатация только одного месторождения Новая Шуурурта с потенциальной добычей до 20 млн. тонн руды и производством до 7.5 млн. тонн кианитового концентрата с содержанием 57% глинозема обеспечит возможность производства в нашей стране до 1300 тыс. тонн алюминиево-кремневых сплавов, до 800 тыс. тонн высокоглиноземистых огнеупоров и до 150-200 тыс. тонн противопригарных материалов, а также значительный объем фтористого алюминия, силикоалюминия и другой продукции. Промышленное освоение кианитовых месторождений и расположенных вблизи них других разведанных и технологически изученных крупных месторождений редкометалльного и слюдяного сырья, например, кварца, граната, строительных материалов возможно лишь при осуществлении транспортных подходов к месторождениям - сооружения железнодорожной ветки Титан-Кейвы, протяжен-

ностью 174 км (следует отметить, что строительство данной ветки было начато в 1951 году, однако в 1953 году без достаточно на то оснований строительство было законсервировано).

Высокая концентрация залегания минеральных ресурсов отмечается и в Республике Карелия. Например, в ее недрах находятся месторождения железных руд, олова, молибдена, титаномагнетитов, кианитов, графитовых руд, талькового камня, мусковита, доломита, серного колчедана, высококремнистых кварцитов. Карелия признана ведущей сырьевой базой России по добыче и обработке природного облицовочного камня. По мнению строителей, карельский камень - перспективный объект вложений иностранных и отечественных инвестиций.

На базе железных руд Костомукшского месторождения действует крупнейший на Северо - Западе России Костомукшский горно-обогатительный комбинат. Кроме того, в Карелии предварительно разведано уникальное комплексное месторождение уранованадиевых руд (Средняя Падма), молибденовых руд (Лобаш). Выданы также лицензии на дополнительную разведку и разработку Майского золота - кварцитового месторождения, на перспективные поиски алмазов. Только в Карелии выявлены месторождения уникальных материалов XXI века - углеродсодержащих пород – шунгитов. В настоящее время отрабатывается Нигозерское месторождение, намечаются к освоению и осваиваются Мягрозерское и Зажогинское месторождения.

Высок минерально-сырьевой потенциал Тимано-Печорской провинции. Он определяется наличием больших топливно-энергетических ресурсов (угля, нефти, природного газа) и месторождений алюминиевых, титановых руд и других видов рудного и неметаллорудного сырья. Большие запасы нефтехимического сырья, наличие энергетических, а также свободных земельных и водных ресурсов создают благоприятные предпосылки для развития в составе нефтегазопромышленного комплекса химических производств, способствующих комплексному использованию нефтегазового сырья данного региона.

Разведанные запасы бокситов могут быть надежной сырьевой базой мощного отечественного глиноземного производства. Наиболее ценными являются латеритные бокситы коры выветривания. Высокое содержание глинозема, относительно низкое содержание кремнезема, малое содержание железа и отсутствие вредных примесей делают эти бокситы высококачественным сырьем для получения глинозема освоенным промышленностью методом спекания.

Перспективным представляется освоение бокситовых месторождений Среднего Тимана, строительство Ухтинского глиноземного завода, наращивание мощностей Северо-Онежского бокситового рудника (в настоящее время используемых только на 15%), строительство глиноземного и алюминиевых заводов в Архангельской области и др.

В пределах Полярного Урала также выявлены месторождения железных, полиметаллических, свинцово-цинковых руд, руд редких металлов и рассеянных элементов, хромитов, бокситов и др. Однако степень геологической изученности и промышленного освоения этого района еще сравнительно низка и не дает оснований для оценки ближайших перспектив развития горнодобывающей промышленности.

В настоящее время на Севере мощности по добыче железной руды используются только на 70%, по производству кокса - на 76, цинка - на 70, никеля - на 55, свинца - на 37%.

В Западной Сибири, на Таймырском полуострове, расположены и эксплуатируются Талнахское и Октябрьское месторождения медно-никелевых руд, которые выделяются запасами и высоким содержанием никеля и меди в рудах, они также содержат кобальт, золото, серебро, металлы платиновой группы и значительное количество серы.

Из всех разведанных месторождений никеля и меди в настоящее время только отдельные перспективные месторождения эксплуатируются. Например, на базе выявленных и освоенных месторождений работает крупнейшее в России никель-кобальтовое предприятие РАО «Норильский никель», производящее свыше 60% общероссийского выпуска никеля и ряда сопутствующих металлов. Часть богатых руд и фаянштейна отправляется в Мурманскую область на АО ГМК «Печенганикель» и АО «Североникель», производственные мощности которых не обеспечены собственным медно-никелевым сырьем.

В Северо - Восточной Сибири расположены крупные месторождения и российского рудного золота, олова, вольфрама, ртути, каменного угля, природного газа и строительных материалов. В настоящее время освоены и ускоренными темпами разрабатываются месторождения золота, олова, ртути, вольфрама. Наибольшие запасы олова сосредоточены в Депутатском месторождении, расположенном в междуречье Яны и Индигирки и в Южно - Янской группе месторождений. В Республике Саха отрабатываются крупные месторождения алмазов, золота, олова. Открыты и разведаны месторождения каменного и бурого углей, природного газа, нефти, на базе которых должны быть созданы крупные промышленные производства.

В перспективе развитие экономики Республики Саха и смежных промышленных районов будет определяться, в основном, добычей наиболее ценных для экономики страны полезных ископаемых, в частности, алмазов, золота, олова. Большое значение имеет использование якутского газа, нефти и каменного угля как для нужд южных промышленно развитых районов Дальнего Востока и Восточной Сибири, так и для экспорта.

В Республике Саха и на Таймыре выявлены новые месторождения комплексных железно и апатитосодержащих руд, по составу и содержанию полезных компонентов близких к Ковдорским месторождениям железно-apatито-слюдосодержащих руд.

Основные отечественные природные запасы и практически вся отечественная добыча нерудных полезных ископаемых (апатит, мусковит, флогопит, вермикулит, тальк, керамическое и полевошпатовое сырье, графит, асбест, известняки, гипс) сосредоточены в зоне Севера. Фосфатное сырье представлено комплексными апатитовыми рудами Мурманской области (66% запасов и 95% добычи). В апатитнефелиновых рудах Хибинских месторождений, кроме основных компонентов - фосфора и алюминия, разведаны крупные запасы попутных компонентов: стронция, редких земельных металлов, фтора, галлия, редких щелочных металлов, титана. Из апатит-магнетитовых руд Ковдорского месторождения извлекаются апатитовый, железорудный и бадделеитовый концентраты (причем бадделеит - единственный в нашей стране источник получения циркония).

К дефицитным видам минерального сырья в России относятся марганец, хром, титан, цирконий, уран, высококачественные бокситы. Дефицит обусловлен не отсутствием крупных месторождений (хрома, марганца, бокситов), а в первую очередь недостаточной промышленной освоенностью подготовленной сырьевой базы (производство титана, циркония), а также недостаточной геологической изученностью территории Севера при благоприятных предпосылках для поисков.

В отличие от других сырьевых стран с развитой сырьевой базой, где разведанные запасы поддерживаются на стабильном уровне, в России, несмотря на снижение объемов добычи, наметилось сокращение освоенных запасов по некоторым видам полезных ископаемых. Без минимально необходимого опережающего задела работают многие горнорудные предприятия Читинской, Амурской и Магаданской областей (свинец, цинк, золото), Приморского и Красноярского краев (олово), Республики Саха. В сложившихся условиях предприятия вынуждены переходить к так называемой селективной отработке богатых руд, что приводит к потерям руд пониженного качества и к сокращению сроков обеспеченности предприятий подготовленными запасами. Мы упорно продолжаем жить «сегодняшнем днем» и не думаем о перспективах.

В последние годы в соответствии с «Федеральной программой развития минерально-сырьевой базы...» в стране проводится геолого-экономическая переоценка запасов и прогнозных ресурсов, находящихся на Государственном балансе. При экспертной оценке учитываются повышение цен на энергоносители и электроэнергию, транспортных тарифов, налогов и влияние других факторов рыночной экономики. В новых экономических условиях часть ранее выявленных активных запасов переходит в разряд условно активных или нерентабельных. По многим видам сырья резерв предварительно оцененных запасов на неразработанных, но в настоящее время подготавливаемых к освоению месторождениях, весьма ограничен. К сожалению, большая часть прогнозных ресурсов приходится на недостаточно геологически изученные объекты.

Рассмотренная краткая характеристика минерально-сырьевого потенциала зоны Севера Российской Федерации позволяет сделать вывод об исключительно высоких потенциальных возможностях этого региона страны, который в перспективе, при оказании необходимой протекционистской государственной политике, может способствовать решению многих важных проблем развития всего хозяйственного комплекса Российской Федерации.

Большую ценность для хозяйства страны представляют лесные ресурсы Севера. Они являются не только источником сырья для отечественной деревообрабатывающей промышленности, но и имеют исключительное водоохранное, климаторегулирующее, санитарно-гигиеническое значения. На Севере сосредоточено более 47 млрд. м³ древесины, что составляет около 60% общего запаса древесины в Российской Федерации и более четверти мировых запасов. Основная часть запасов приходится на хвойные породы, с большим удельным весом елово-пихтовых деревьев и лиственницы.

Лесные ресурсы являются сырьевой базой развитой деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности, как зоны Севера, так и других регионов России.

Большая протяженность зоны Севера по широте и долготе обуславливает значительное разнообразие природных условий для произрастания лесов. Заготовки леса в настоящее время производятся только в районах, прилегающих к речным путям, по которым идет сплав леса, и к железным дорогам.

Если на европейском Севере лесные массивы успешно осваиваются, то на Обском Севере освоение их только начинается, запасы древесины на них составляют порядка 6 млрд. м³. С этой целью построена железная дорога Ивдель-Обь (Сергино), к которой примыкают лесные массивы с запасами в 2.5 млрд. м³. Запасы древесины на Енисейском Севере превышают 9.3 млрд. м³, а в Республике Саха - 10.5 млрд. м³.

Важнейшими нерешенными вопросами использования лесных ресурсов Севера является определение оптимального объема их промышленного использования. Стратегия адаптации лесного комплекса севера к рыночным условиям должна основываться на основополагающих принципах: непрерывного и «неистощительного» лесопользования, комплексного и рационального использования древесного сырья, рационального сочетания ресурсной, резервной, экологической и особой этносоциальной функцией выполняемых лесами Севера. Наметившаяся сегодня тенденция использования и заготовки древесины в нашей стране эти, казалось бы, очевидные принципы не учитывает. Мы продолжаем жить сегодняшним днем, и усиленно уничтожаем наше лесное богатство.

На зону Севера приходится 4/5 запасов пресной воды в стране.

Особенно велики запасы рыбы и морского зверя, в первую очередь в морях, омывающих Кольский полуостров на западе, Камчатскую область и Чукотский полуостров на востоке, разнообразен и богат животный мир Севера, особенно пушным зверем.

В последние годы на севере так же, как и в других природно-климатических зонах нашей страны, наблюдается резкий спад производства, нарастает безработица, снижается уровень жизни населения, останавливаются предприятия. Тенденция спада отечественного производства после 2000 года усиливается. Такова на сегодня реальная, хотя и не всегда объективно необходимая цена реформ. Однако в целом снижение объемов промышленного производства произошло на севере в меньших масштабах, чем в среднем по РФ. Основной причиной такого положения является постоянное возрастание поставок северного природного сырья на экспорт. Можно прогнозировать, что только с началом экономического роста может произойти оживление экономики нашей страны и, соответственно возрастут потребности в сырьевых ресурсах на внутреннем отечественном рынке. Это в свою очередь даст толчок к существенному оживлению как сырьевых, так и перерабатывающих отраслей в стране.

Анализ показывает, что в условиях спада производства, даже можно сказать прогрессирующего уничтожения научно-технического потенциала, сосредоточенного в основном на предприятиях военно-промышленного комплекса, сырьевые отрасли Севера явились одним из основных факторов, удерживающих национальную экономику от окончательного краха с непредсказуемыми последствиями. Речь идет по существу об экономической безопасности нашей страны, обеспечиваемой северным регионом. Именно с этих позиций есть смысл рассматривать складывающуюся здесь социально-экономическую ситуацию.

Многие переходные социально-экономические процессы на Севере протекают особенно болезненно. Важнейшим индикатором такого положения является массовый отток населения: за 1991-1997 гг. численность населения, проживающего на Севере, уменьшилась более чем на миллион человек. После 1998 года интенсивность оттока населения из северных регионов практически сохранилась. В настоящее время Север покинули более 2 млн. человек.

Около 70% в структуре выбывающих - лица трудоспособного возраста, в составе которого 60% составляют лица в возрасте 16-29 лет, что в значительной мере подрывает трудовой потенциал будущего, практически нарушая принцип преемственности. Массовый отток населения - это остановленные предприятия, брошенные города и другие населенные пункты, это уничтожение собственными руками накопленного за столетия национального богатства.

В то же время можно отметить, что социально-экономические системы северных регионов «выжили», выдержали потрясения переходных процессов даже в условиях резкого снижения регулирования и поддержки государства. Если в среднем по Российской Федерации индекс физического объема промышленной продукции в 1996 г. составил менее 50% по отношению к 1990 г., то аналогичный показатель по северным территориям России оцени-

вался в 57%, а в Республике Якутия (Саха) и Ямало-Ненецком округе составлял порядка 75%, в Мурманской области - 63%.

Ресурсный потенциал Севера создает особенно благоприятные предпосылки для долгосрочных и среднесрочных структурных преобразований в стране, связанных с необходимостью реструктуризации промышленного производства, базирующихся на сырьевых потоках, поступающих с северных территорий.

Для того чтобы оценить роль регионов Севера во внешнеэкономической деятельности России нужно, прежде всего, рассмотреть структуру всей современной внешней торговли Российской Федерации. Структура экспорта РФ на 65-70% и более состоит из минерально-сырьевых продуктов, металлов, драгоценных камней и изделий из них, 7-10% - продукты химической промышленности, 4-6% - древесина и лесоматериалы и 8-7% - машины и оборудование. Именно продукция топливно-энергетического, минерально-сырьевого и лесопромышленного комплекса составляет основную часть промышленности северных регионов. Все перечисленные выше товары, являются основными экспортными товарами не только северных регионов, но и Российской Федерации в целом. В настоящее время поставляется на экспорт более 40% нефти и нефтепродуктов, 20% - газа, 10% - угля, 60% - никеля, 45% - апатита, значительная часть алмазов, добытых и произведенных в северных регионах. Таким образом, можно сказать, что доля северных регионов в экспортной составляющей внешней торговли РФ весьма значительна и составляет более 50%. Причем эта доля не снижается, а, наоборот, увеличивается, несмотря на общее падение объемов промышленности, выпускающей эту продукцию.

Что касается импорта товаров в северные регионы, то он по оценкам специалистов не превышает 10% от общего импорта Российской Федерации. Коэффициент покрытия импорта северных регионов экспортом в среднем составляет около 270% (при колебаниях от 1 до 500%). Почти по всем областям Севера России экспорт значительно превышает импорт, при общей тенденции сокращения импорта в денежном выражении. Даже по неполным данным видно, что доля суммарного экспорта северных регионов в общем экспорте Российской Федерации составляет более 20%. В ближайшее время доля экспорта всех регионов, отнесенных к российскому Северу, достигает величины от 50 до 65%.

Существенно изменилась и география внешнеторгового оборота товаров северных регионов. Если в 1990 г. 43% экспорта поставлялась в страны СЭВ и только 35% - в промышленно развитые страны, то в 1995 г. - 13 и 67% соответственно. На страны СЭВ в 1990 году приходилось 44% импорта и на развитые страны - 40%, в 1995 году - соответственно 9 и 69%. Начиная с 1998 года, такая тенденция распределения экспорта усиливается.

Экономическое пространство Севера территориально неоднородно. Наиболее развита его европейская часть. В последнее время важность этого региона для экономики страны

возрастает в связи с наличием здесь морских портов круглогодичного действия. Стратегическое значение для РФ имеет продукция нефтегазового комплекса Севера и Западной Сибири. Важное ключевое значение в цветной металлургии, добыче алмазов, золота и редкоземельных металлов, переработке лесной и рыбной промышленности продолжают иметь предприятия Севера Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Важнейшим фактором развития хозяйственной деятельности в северных регионах России в первой половине XXI века будет вовлечение в эксплуатацию нефтегазовых ресурсов шельфовых акваторий арктического побережья России, эффективное освоение и обустройство месторождений которых, будет непосредственно связано с развитием эксплуатационных параметров трассы Северного морского пути, открытого с 1991 г. для прохода иностранных коммерческих судов.

На шельфовые акватории российского Севера приходится свыше 60% от общих потенциальных ресурсов страны. Из них около 2/3 приходится на западно-арктические моря (Баренцево и Карское), почти 20% - на моря Центральной и Восточной Арктики (Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и около 10% - на дальневосточные окраинные моря (Берингово и Охотское). Если же рассматривать только шельфовые акватории, то в их общих углеводородных ресурсах доля морей Севера составляет около 85%, в том числе по нефти с конденсатом - свыше 75%, по газу - более 90%.

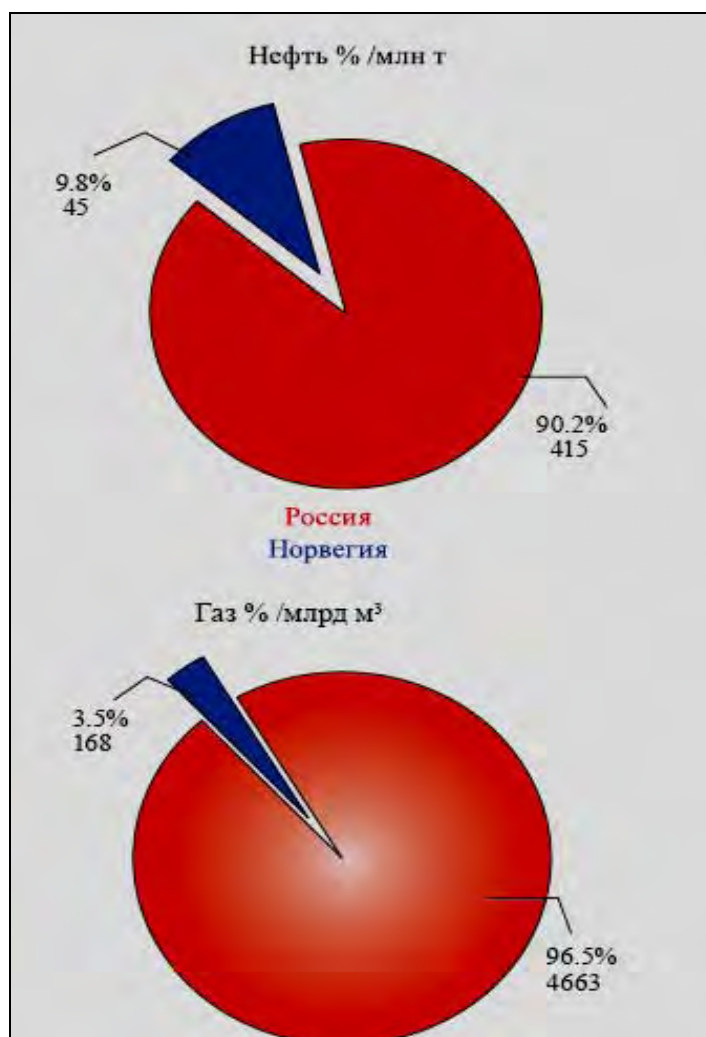
По прогнозным оценкам нефтегазоносности, выполненным ещё в 1989 году, наиболее перспективными являются потенциальные ресурсы Западно-Арктического региона, в структуре которых удельный вес выявленных запасов нефти и газов достигает 40%, составляя по извлекаемым запасам потенциальных ресурсов Баренцева и Карского морей порядка 37.7 млрд. т. углеводородов.

Формирование и устойчивое функционирование нефтегазового комплекса в Западном секторе Арктической зоны взаимовыгодно как для России, так и смежных государств - Норвегии и Финляндии. Это одна из основных сфер привлечения зарубежных инвестиций на основе межгосударственных взаимовыгодных отношений нашей страны с крупными западными нефтяными и строительными компаниями: Statoil, NORSK - NYORO, SAGA, Barlindhaugh (Норвегия), NESTE и Kvarner Masa Y (Финляндия) и др. На основе межгосударственных взаимовыгодных отношений и делового сотрудничества с норвежскими компаниями возможен подход по решению проблемы, так называемой "спорной зоны", нефтегазовые ресурсы которой в незамерзающей части Баренцева моря сравнимы по сумме углеводородов с ресурсами Печорского моря. Например, только площадь центральной структуры свода Федынского, подготовленной к бурению еще в 1982 г. (до возникновения спорных отношений с Норвегией), как минимум в два раза превышает площадь структуры Штокмановского газоконденсатного месторождения.

Заинтересованность в отработке нефтегазовых ресурсов шельфов Баренцева и Печорского морей и суши Архангельской области весьма высока как со стороны иностранных фирм, так и российских нефтяных и газовых компаний, о чем свидетельствуют две Международные конференции PETRARO в 1995 и 1996 годах. В этих взаимных интересах важно соблюсти требования устойчивого развития нефтегазового комплекса при соблюдении национальных интересов и экономической безопасности Российской Федерации. Причем развитие нефтегазодобычи в западном секторе Арктической зоны России возможно на полном самфинансировании, а также за счет внешних инвестиций и кредитов и по комбинированной модели - в сочетании двух первых. Для России наиболее целесообразен второй сценарий, требующий государственной поддержки в решении общероссийских проблем.

В международном сотрудничестве по использованию арктических ресурсов приоритет эффективности должен исходить из обязательного обеспечения примата наших национальных интересов на каждом из его уровней. На это, безусловно, должна быть нацелена и законодательная база, что подтверждают, например, основные положения «нефтяной политики» нашего ближайшего соседа - Норвегии, которая в середине 60-х годов делала свои первые шаги в освоении совершенно новой отрасли - морской нефтедобычи. Правительство и деловой мир этой страны исходят из того, что в настоящее время «нефтяную политику» в отдельном государстве невозможно строить без учета международной перспективы. Поэтому политика Норвегии в области разведки, добычи, транспорта и сбыта нефти и газа строится с учетом всех современных международных процессов.

За 25 лет Норвегия стала третьим в мире экспортером нефти, и сейчас она является не только стабильным производителем нефти и газа, но и остается таковым в долгосрочной перспективе. Страна располагает всем необходимым, чтобы ее перспективы в нефтегазовой отрасли были легко предсказуемы, а возможности риска любого плана поддавались выявлению и контролю в условиях стабильной политической обстановки. Ключевые понятия стратегии будущего - снижение издержек и эффективность затрат. Все законодательство и внутренняя политика страны обеспечивает конкурентоспособность нефтегазовой отрасли. Обеспечение безопасности и охрана среды при работах на континентальном шельфе реализуются в единой комплексной программе при тесном сотрудничестве нефтяных компаний и правительства.



Соотношение запасов углеводородов РФ и Норвегии

Норвегия очень болезненно реагирует на любое предложение, осложняющее заключение долгосрочных контрактов на поставки нефти и газа, так как это отрицательно скажется на разработке крупных месторождений и создании инфраструктуры и в целом на развитии всей экономики государства. Весь комплекс работ на континентальном шельфе Норвегии на ближайшую перспективу в 15-20 лет исходит из развития международного рынка и энергетики в других странах Европы. Норвежское правительство ориентируется само и ориентирует нефтяные компании на долгосрочные связи между норвежской и мировой нефтегазовой промышленностью. На представленном ниже рисунке отражено соотношение запасов углеводородов РФ и Норвегии в Арктике.

Освоение ресурсов Арктики необходимо рассматривать не только с позиции вовлечения сырьевых ресурсов и создания своего рода «стратегических резервов», от которых зависит конъюнктура рынка, но и как долговременный экономический ресурс нашей страны и всей планеты в целом.

Отдавая приоритет обеспечению здоровой среды обитания над получением прибыли, в рамках международного сотрудничества в арктических и северных регионах необходимо создание единой системы экологической безопасности на основе безотходного природопользово-

вания. В этом отношении устойчивая научно-производственная кооперация может оказаться одной из наиболее эффективных форм международных экономических связей.

Для крупномасштабного, межгосударственного, хозяйственного освоения ресурсов российской Арктики необходима разработка принципов управления размещением в регионе производительных сил с учетом требований охраны окружающей среды, а также экономических методов регулирования природопользования. Предельные антропогенные нагрузки на северную природу, как и планирование природоохранных мероприятий, и их эффективности, должны быть экономически и социально обоснованы и оценены. Итогом может быть эколого-экономическое районирование и прогноз экологических последствий освоения Севера.

Высокая обеспеченность различными видами полезных ископаемых Арктической зоны служит важнейшей предпосылкой перспективного развития не только сырьевых отраслей и комплекса инфраструктурных производств, но и муниципальных образований, расположенных в пределах Арктической зоны РФ. Очевидно, что развитие территорий с экстремальными природными условиями из экономических соображений должно быть связано с теми видами деятельности, которые наиболее эффективны или не имеют альтернативы для данного региона.

Более того, уникальный ресурсный потенциал Арктической зоны РФ позволяет, при условии формирования специальной системы государственного регулирования, обеспечить устойчивое развитие соответствующих субъектов РФ и страны в целом.

Требования обеспечения наших национальных интересов конечно должны исходить из приоритетов, одобренных ООН и соблюдаемых западными странами в международном сотрудничестве:

- безопасность страны;
- права человека;
- охрана окружающей среды;
- экономический прогресс.

Арктический регион является сосредоточением «транспортных коридоров», в число которых в первую очередь входит Северный Морской путь. Север – это единственный на западе открытый выход России в Атлантику, ее морские ворота для ведения торговли с государствами Америки. А в связи с известными событиями на Черном море и Балтике роль этого региона естественно будет возрастать. Это, в конце концов, самый короткий путь для связи Северного региона с Дальним Востоком.

В последнее время к Северному Морскому пути проявляют повышенный интерес ряд других государств: Норвегия, США, Канада, Япония. Все настойчивее поднимают они вопрос об интернационализации Северного Морского пути, с предложением превратить его из российской национальной магистрали, в международную трассу. Интерес к Северному Мор-

скому пути вызван также перспективой прямого доступа к природным богатствам России, прежде всего, к нефти и газу.

Здесь же находятся важнейшие объекты Российской Федерации: Центральный ядерный полигон на Новой Земле, космодром в Плисецке, Северное машиностроительное предприятие, Кольская атомная станция, десятки предприятий промышленности. Достаточно сказать, что только Мурманская область дает стране 18 % валового национального продукта. Все это, являясь национальным достоянием России, требует сбережения, охраны и обороны.

В целом регион российского Севера обладает рядом достоинств, которые могут сделать его роль в судьбе России решающей.

Учитывая географическое положение Арктики, её значение для обороны нашего государства на пороге XXI века важнейшим для нас и политического руководства нашей страны является анализ военной политики НАТО в данном регионе.

По мере ослабления позиций России в Арктике активизируется деятельность НАТО, в первую очередь разведывательного характера. Военная политика этого блока учитывает стратегические преимущества северных территорий: в частности, на Аляске базируется одна из самых крупных подводных эскадр военного флота США. А в самом штате проложено около 20 тыс. дорог с твердым покрытием, в основном имеющих стратегическое значение.

Утрата Россией целого ряда геополитических позиций, отсутствие политической воли в прогрессивном развитии государства, переместили ее сегодня в разряд регрессирующих стран. Новая политическая реальность, которую мучительно осознает каждый из нас, заключается в том, что наша страна впервые за тысячелетнюю историю становится зависимой и идет к превращению в сырьевой придаток развитых стран, рынок сбыта их самой низкосортной продукции.

В этих условиях Арктика объективно становится зоной стратегических интересов России. Это обусловлено уникальным географическим положением; наличием незамерзающих, глубоководных портов; Северного морского пути - кратчайшей водной трассы между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом; энергоносителей; комплекса важнейших полезных ископаемых, среди которых нефть и газ, лес и рыба, цветные и редкоземельные металлы, медь, никель, апатит, алюминий. Наконец, с военной точки зрения, моря Северного Ледовитого океана, по своему географическому положению и природным факторам обеспечивают наиболее благоприятные условия для размещения российского стратегического ракетно-ядерного потенциала морского базирования и сил общего назначения при одновременном ограничении возможностей для действий в этом районе ВМС других государств.

Поэтому совершенно не случаен возросший в последние годы со стороны стран Северной Европы, США и Японии интерес к Арктическому региону России. В первую очередь глобальный интерес запада к российскому Северу обусловлен наличием здесь богатейших

запасов нефти, газа и минерального сырья, а также возможностью использования данного региона в транспортных целях. Кроме того, зарубежные страны на российском Севере проводят политику в интересах создания для себя всеобъемлющей научной и информационной базы и других благоприятных условий во всех жизненно важных сферах, способствующих оказанию экономического и военно-политического давления на РФ. Стремление этих стран укрепить свои позиции в Арктике, приведет к подрыву национальных интересов России и ее безопасности.

Среди внешних факторов, непосредственно влияющих на национальную безопасность России, необходимо выделить:

- устремления иностранных государств к Северному морскому пути и попытки его интернационализации;
- незаконное ведение промысловой деятельности, добычи полезных ископаемых, несанкционированных научных исследований в Арктике;
- военная деятельность НАТО в Арктическом регионе, в том числе в восточном секторе Арктики;
- территориальные притязания и устремления иностранных государств, прежде всего Норвегии, Финляндии, Австрии, США, Японии и Канады;
- стремление Запада ослабить позиции России в Арктическом регионе, в частности, путем ненасильственного ее вытеснения с архипелага Шпицберген с одновременным расширением на нем деятельности стран Западной Европы, США, в том числе военно-прикладного характера;
- деятельность спецслужб иностранных государств, осуществляемая в процессе агентурной, легальной и технической разведки.

Все эти факторы могут перерасти в явные военные угрозы. Сегодня мы уже наблюдаем проявление на Севере военных угроз нашей национальной безопасности.

Анализ потенциальных и существующих угроз позволяет сформулировать рациональные цели и задачи оборонной политики государства в Арктике, что, в свою очередь, имеет первостепенное значение в создании благоприятных условий для обеспечения надежной безопасности и развития страны.

Главной целью оборонной политики Российской Федерации в Арктике должна быть защита национальных интересов России, которая будет достигаться посредством решения следующих задач:

- противодействия политическим, экономическим, идеологическим, психологическим, информационным, разведывательным, террористическим и прочим акциям других государств;

- стратегического ядерного сдерживания возможного ядерного нападения и агрессии;
- поддержания должной боеспособности и постоянной готовности к решению военных задач;
- охраны побережья, морских экономических зон и коммуникаций.

Рассматривая вопрос стратегического оборонного значения Арктики, в первую очередь, речь следует вести о так называемом Арктическом океанском стратегическом районе (АОСР). Этот важнейший регион включает в себя часть акватории Северного Ледовитого океана с его морями (Карским, Лаптевых, Восточно-Сибирским, Чукотским, Бофорта, Баффина и Линкольна), заливы, проливы, территории арктических островов Северной Земли, Новосибирских, Врангеля и других. Кроме этого воздушное-космическое пространство над указанными морями, а также прибрежную и береговую полосу шириной 100 км арктических побережий России, США (Аляски), Канады, Дании (Гренландии).

Северная граница арктических морей проходит вдоль цепи высокоширотных архипелагов: Шпицбергена, Земли Франца-Иосифа, Северной Земли, острова Врангеля, островов Де Лонга.

Площадь Арктического бассейна составляет свыше 6 млн. км², имеет протяженность: от островов Шпицберген до Берингова пролива около 2060 миль, от островов Франца-Иосифа до устья реки Маккензи (Аляска) – более 1700 миль и от Новосибирских островов до острова Элсмир – около 1200 миль.

Представляет интерес тот факт, что законодательством США Арктика определяется как район, расположенный севернее Полярного круга и дополнительно включает в себя западную часть Аляски, все Берингово море и Алеутские острова.

По мнению военных специалистов, ведущих экономистов и политологов, по своему военно-географическому положению стратегическое значение данного региона неуклонно возрастает, достигая максимального значения в первой половине XXI века.

Сегодня Международный правовой режим на этом важнейшем театре определяется законодательством России, Канады, Дании, Норвегии, а также Международным (Парижским) Договором о Шпицбергене. К сожалению, предложенный мировому сообществу в свое время СССР секторальный принцип разграничения Арктики не получил международного признания. Это привело к тому, что сегодня в политике использования международным сообществом Севера появляются во все возрастающем темпе нерешенные, спорные проблемы. В первую очередь, эти проблемы касаются Российской Федерации. В целом, в отношении российского сектора Арктики, Восточной Сибири и Дальнего Востока, по мнению автора, необходим особый подход. Его суть состоит в признании этих районов регионами с особым статусом, нуждающимся в более жестком, по сравнению с другими районами страны, регу-

лировании происходящих в них политико-правовых, военных, экономических, научно-исследовательских, экологических и других процессов.

Наше государство должно в первую очередь учитывать проблему обеспечения её национальной безопасности при принятии программ и решений, связанных с осуществлением разрешительной деятельности в этих регионах любых юридических и физических лиц. Для чего необходимо:

- устанавливать разрешительный порядок на природопользование, научно-экспедиционную и туристическую деятельность, предусматривающую, в частности, согласование этой деятельности с федеральными органами исполнительной власти по обороне, пограничной службе и безопасности;
- координировать деятельность федеральных органов государственной власти и органов государственной власти субъектов РФ;
- предусматривать независимую систему отчетности и информации о деятельности физических и юридических лиц, осуществляемой в этих регионах.

Обеспечение военно-стратегических интересов РФ в национальном секторе Арктики и Дальнем Востоке должно рассматриваться как одна из приоритетных задач укрепления её безопасности. С этой целью Правительством России должны разрабатываться и внедряться комплексы специальных оборонных, военно-технических, организационных, финансово-экономических, социальных и внешнеполитических мер, направленных:

- на поддержание оптимального количественного и качественного состава и высокой боевой готовности МСЯС, сил общего назначения флотов, войск ПВО, других войск РФ дислоцированных в арктической зоне и на Дальнем Востоке;
- на сохранение и дальнейшее укрепление контрольных функций ВМФ за деятельностью иностранных государств в морях арктической зоны и Дальнего Востока;
- на создание в кратчайшее время в арктической зоне, Восточной Сибири и Дальнем Востоке единой системы освещения обстановки в подводной, надводной и воздушной средах.

5. ВОЕННАЯ ПОЛИТИКА НАТО НА СЕВЕРЕ. НЕИЗВЕСТНАЯ «ПОДЛЕДНАЯ ОДИССЕЯ»

Современная геополитическая ситуация вокруг России характеризуется крайней непредсказуемостью, нестабильностью, напряженностью на всех стратегических направлениях. События десяти лет нового века ясно предупреждают: XXI век не будет мирным и бесконфликтным. Тот, кто сейчас не готовится к войне, не будет иметь будущего. Это жестокий

урок из прошлых веков усвоили практически все страны. Поэтому в настоящее время развивается очередная гонка вооружений, каждая страна мира готовится к войне, и готовится по-своему. Уже сегодня невозможно, например, РФ обеспечить в полном объеме безопасную морскую экономическую деятельность, к которой относятся рыболовство, судоходство, нефти - и газодобыча. Расширяются зоны и сферы влияния наших потенциальных противников в Мировом океане, активно осваиваются морские зоны, непосредственно прилегающие к территории России, ранее недоступные для ВМС иностранных государств, в том числе российский сектор Арктики, Балтийское, Черное моря, угрожающие масштабы приняло расширение зоны действий морского пиратства.

Формируется передовой рубеж стратегической ПРО, в результате развертывания вдоль западной границы России цепи передовых РЛС дальнего обнаружения (Туле-Гренландия, Лонгиир - Шпицберген, Варде - Норвегия, Аудрини - Латвия, Тимишуаре - Румыния).

На рисунке отражена вероятная схема нанесения ракетных ударов по территории РФ. Обращает на себя внимание тот факт, максимальная угроза потенциального ракетного удара исходит из Арктики.



Вероятная схема нанесения ракетных ударов по территории России

Российский Арктический регион вместе с морской экономической зоной и континентальным шельфом, прилегающим к его побережью, превышает 30% территории РФ. Этот регион необходимо защищать. Это становится для нас важнейшей задачей. Сегодня право на Арктику рассматривается только с позиции силы, например, премьер-министр Канады Питер Маккейн прямо заявил: «В Арктике главный принцип суверенитета состоит в том, что, либо вы используете территории, либо вы их теряете!».

Научно-техническая революция в области военных технологий, создала реальные угрозы национальной безопасности Российской Федерации. Это связано с ограничением выхода России к ресурсам и пространствам Мирового океана, резким изменением соотношения военно-морских сил не в пользу России, усиливающимся экономическим, политическим и международно-правовым давлением на Россию с целью ее вытеснения из активной морской деятельности, усилением неконтролируемого и безнаказанного доступа к морским ресурсам России.

Следовательно, наличие мощного Военно-морского флота, является для Российской Федерации в новых геополитических условиях объективной жизненной необходимостью, одним из важнейших условий обеспечения национальной безопасности, социально-экономического и культурного развития страны.

В настоящее время Арктика переживает беспрецедентную военную экспансию со стороны НАТО. Милитаризация становится одним из основополагающих факторов распределения сил в Арктическом регионе.

Огромные ледяные пространства всегда были предметом споров политиков, дипломатов, а также ученых. Теперь споры вокруг Арктики приобретают и военный аспект, более того, все яснее проявляются первые элементы военного противостояния различных государств.

В настоящее время сложившуюся обстановку в Арктике уже назвали «последним переделом мира». Борьба за минеральные ресурсы и транспортные пути, разногласия по принципиальным вопросам, а также милитаризация и глобальное потепление, особенно на Севере, превращают борьбу за Арктику в сложную многофакторную игру, в которой военный компонент вырисовывается все более и более четко. Не видеть этого просто нельзя.

Арктика объявлена стратегически важным объектом для НАТО, о чем заявил официальный представитель альянса Джеймс Аппатурай. По его словам: «Этот регион представляет долгосрочный стратегический интерес для НАТО, а также в плане безопасности союзников».

Сторонников силового варианта решения спорных вопросов Арктики не смущает, что решение НАТО объявить северные территории «стратегически важными для альянса» создаст особенно острую международную напряженность в регионе. Битва за Арктику становится предметом долгосрочных и сложных военных игр. Можно не сомневаться, что в Арктику уже в ближайшее время будут направлены дополнительные боевые соединения НАТО. Очевидно, что без этого компонента внешнеполитической стратегии альянса не обойдется.

Для тех, кто следит за дебатами вокруг Арктики, понятно, что выступление Д. Аппатурая стало во многом продолжением инициатив, изложенных в директиве по национальной безопасности США. В этом документе сказано о наличии у Вашингтона фундаментальных

национальных интересов в Арктическом регионе. Интересы определены недвусмысленно: «противоракетная оборона, стратегическое сдерживание, морские операции по обеспечению безопасности».

Собственно, ни США, ни Канада, ни теперь и НАТО не скрывают, зачем им нужна в Арктике военная группировка. Военные ледоколы Североатлантического блока придут в регион для защиты национальных интересов тех членов альянса, которые претендуют на природные богатства этой части планеты.

В 2009 году Вашингтон издал президентскую директиву № 66 по национальной безопасности, в которой в частности говорится: «У Соединенных Штатов Америки имеются широкие и фундаментальные интересы национальной безопасности в арктическом регионе, и они готовы отстаивать эти интересы, как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими государствами. Среди этих интересов есть такие вопросы как противоракетная оборона и дальнейшее обнаружение; развертывание морских и авиационных систем в интересах стратегических морских перевозок; стратегическое сдерживание; морское присутствие; морские операции по обеспечению безопасности; обеспечение свободы судоходства и полетов авиации».

С учетом данной директивы Пентагон постоянно имеет ракетные группы оперативного реагирования в высоких широтах, в том числе 3-4 крейсера и 4-6 эсминца. В настоящее время северная группировка войск США имеет 11 истребителей, развернутых на Аляске, ВВС США и подводные лодки постоянно патрулируют район Северного Ледовитого океана и оснащены высокоточным оружием. Министерство обороны США также ведет подготовку сухопутных войск для проведения операций в Арктике и планирует построить две военноморских базы на Аляске.

В декабре 2010 года шведский министр обороны Стен Тольгфорс (Sten Tolgfors) выразил мысль, что «в капиталовложениях в оборону приоритетом станут закупки вооружений и совершенствование инфраструктуры с целью усиления военно-воздушного и военноморского потенциала страны на Крайнем Севере». Дополнительно он сообщил: «Швеция намерена иметь в составе своих ВС 100 многофункциональных боевых и разведывательных самолетов Gripen, что как минимум вдвое превышает численность авиации такого рода в соседних Финляндии, Норвегии и Дании. В 2011-2014 годах также планируется выделение ассигнований на усиление подводного флота Швеции для обеспечения безопасности на Крайнем Севере». Одна только программа модернизации подводного флота обойдется Швеции в 1,6 миллиарда долларов.

Примерно в тоже время норвежский министр иностранных дел Йонас Стере (Jonas Store) высказал мысль: «Наращивание военного сотрудничества скандинавских и балтийских стран это важный шаг в правильном направлении. Пришло время придать ему более официальный характер и подтвердить единство северных государств в оборонной сфере». Спустя

неделю состоялась встреча министров обороны Британии, Дании, Финляндии, Исландии, Норвегии, Швеции, Эстонии, Латвии и Литвы в Осло. Британский министр обороны Лайэм Фокс (Liam Fox) на этой встрече сказал: «Наши двусторонние и многосторонние отношения с партнерами в североевропейском регионе заслуживают углубления. Мы хотели бы создать более крупный механизм, позволяющий как членам, так и не членам НАТО налаживать более тесное сотрудничество в регионе».

В ноябре 2009 года Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия и Швеция официально создали механизм коллективного военного взаимодействия (NORDEFCO), подписав соглашение о сотрудничестве. На совещании с участием глав оборонных ведомств девяти стран, где они обсуждали пути более тесного сотрудничества по вопросам безопасности на Крайнем Севере и вопросы «укрепления сотрудничества между североевропейскими странами», министр обороны Норвегии Грете Фарему (Grete Faremo) заявила: «Думаю, нам надо теснее сотрудничать в таких вопросах как боеспособность, обучение, боевая подготовка и проведение учений. Норвегия будет рада, если большее количество сил альянса станет принимать участие в учениях, организуемых в нашей суровой окружающей среде».

1 августа 2009 года Норвегия перенесла штаб своего оперативного командования из Ставангера в Рейтан на север страны. Она стала первой в мире страной, чье руководящее военное ведомство расположено в Арктике.

В январе 2009 года Североатлантический альянс провел в столице Исландии так называемый Семинар по перспективам безопасности на Крайнем Севере. Среди участников был генеральный секретарь НАТО, председатель военного комитета альянса, верховный главнокомандующий ОВС НАТО в Европе, а также верховный главнокомандующий командованием НАТО по трансформации.

На этом Семинаре среди других обсуждался вопрос о создании новой военной структуры по типу «Мини НАТО».

Проект Североевропейского военного блока, который планируется создать по образцу НАТО, а в перспективе подчинить Североатлантическому альянсу, всерьез рассматривал в 2009 году и бывший министр обороны и иностранных дел Норвегии Торвальд Столтенберг (Thorvald Stoltenberg). В данное подразделение Организации Североатлантического договора должны войти члены НАТО Дания и Норвегия, партнеры альянса Финляндия и Швеция, а также удаленные форпосты указанных стран Гренландия (принадлежит Дании), Фарерские острова (также принадлежат Дании) и Аландские острова (входят в состав Финляндии).

Идея создания арктической «мини-НАТО» обсуждалась и в Лондоне на Североевропейском саммите. По словам аналитиков, усиление активности Северной Европы объясняется ростом интереса к Арктике и к ее природным ресурсам». В дополнение к рассмотрению экономических и энергетических вопросов «эксперты настаивают на том, чтобы премьер-

министр Дэвид Кэмерон обсудил со своими коллегами проект соглашения о создании нового военного альянса».

В последние годы исключительно активизировались военные учения в Арктике, в которых принимают участие около 10 государств.

В августе прошлого года США и Дания впервые приняли участие в ежегодных канадских учениях в Арктике "Операция Нанук", хотя у обоих членов НАТО в этом регионе имеются неразрешенные территориальные споры с Канадой.

Два года назад НАТО провела десятидневные учения в Швеции под кодовым названием "Loyal Angow 2009" (Верная стрела 2009), к которым были привлечены 10 стран, 2000 военнослужащих, авианосец и 50 истребителей.

В сентябре прошлого года 50 боевых кораблей и 4000 военнослужащих из состава ВМС США, Дании, Финляндии, Норвегии, Швеции, Британии, Франции и Германии приняли участие в двухнедельных военных учениях "Северные берега" (Northern Coasts) вблизи побережья Финляндии. Это были самые крупные военные маневры, когда-либо проводившиеся в финских территориальных водах.

В августе 2010 года США и Дания впервые приняли участие в ежегодных канадских учениях в Арктике «Операция Нанук».

В мае 2011 года была опубликована датская «Стратегия по Арктике». Как следует из документа, Дания претендует на континентальный шельф в пяти зонах вокруг Фарерских островов и Гренландии, а также в районе Северного полюса.

В последние три года руководство Канады неоднократно выражало озабоченность ситуацией в Арктике, в том числе военной активностью России, претензиями США на Северо-Западный проход и территориальными спорами с Данией. В связи с этим предполагалось увеличить численность рейнджеров с 4,1 до 5 тыс. чел., построить в Резольюте центр сухопутных войск по обучению боевым действиям в арктических условиях. Канада выделяет деньги на строительство глубоководного порта и военно-морской базы в Нэнисивике и запустила обновление и расширение военной тренировочной базы в заливе «Решительный», а также начала строительство новых арктических патрульных кораблей.

Летом 2011 к учениям в Арктике присоединились вооруженные силы США и НАТО. Норвегия открыла новый высокотехнологичный Центр Северного Полярного Круга к северу от Му-и-Раны вблизи Северного Полярного Круга. Страна также переместила туда свою главную военную базу и использовала её в качестве базы для учений летом 2011, в которых участвовали 10 000 человек норвежских войск и войск НАТО.

Только за последние 5 лет военный контингент западных Арктических стран был увеличен в десять раз.

Дания также принимает меры по обеспечению своей безопасности в Арктике, начав модернизировать и расширять военную базу в Гренландии и размещать силы быстрого реагирования для защиты своих интересов в северных широтах.

Даже Китай, который находится далеко от Арктики, хочет иметь свою долю в регионе. Китайский ледокол «Снежный дракон» уже дважды входил в арктические воды. Южная Корея также строит ледокол и планирует его использовать для исследования Арктики.

Таким образом, недолго осталось Арктике оставаться своеобразной «терра инкогнито» - регионом общим и ничьим. Сегодня стоит вопрос: «либо мы, либо НАТО».

Везде НАТО стремится вытеснить Россию. Мы не можем расширить нашу зону влияния в Арктике параллельно с НАТО. Если мы отступим — они усилят влияние, если они отступят — усилим мы.

НАТО будет уважать только сильную Россию — нестигаемую, мощную Россию, способную отстаивать свои интересы. Если они будут видеть, что мы готовы отстаивать свои позиции, в том числе военным путем, это станет серьезным для них аргументом, чтобы к военному пути не прибегать. Это форма сдерживания. Такую форму может обеспечить только жесткая внешняя политика на Севере.

В конце января ожидается официальное представление новой стратегии освоения Арктики, подготовленной Советом Безопасности. В нем, по словам представителя главы РФ по Арктике Артура Чилингарова, отражен принципиальный посыл, который Москва направляет миру: «Арктику мы никому не отдадим».

В этих условиях Россия, как заявил ранее премьер-министр РФ Владимир Путин, также собирается расширить в Арктике свое присутствие, в том числе и военное. Он, в частности, отмечал, что «мы открыты для диалога с нашими зарубежными партнерами, со всеми соседями по Арктическому региону, но, разумеется, собственные геополитические интересы будем защищать твердо и последовательно».

Важность усиления военного присутствия определяется ещё и тем, что если Россия докажет, что подводные арктические хребты Ломоносова и Менделеева, которые тянутся к Гренландии, являются геологическим продолжением ее континентального шельфа, то сможет получить право на дополнительные 1,2 миллиона квадратных километров площади в Арктике и на разработку колоссальных месторождений нефти и газа в треугольнике Чукотка - Мурманск - Северный Полюс. Кроме того, наша страна намерена в ближайшие годы существенно расширить объемы грузоперевозок по Северному морскому пути. Как сказал министр транспорта Игорь Левитин, до 2020 года с этой целью будут построены еще шесть мощных атомных ледоколов с энергетическими установками нового типа.

К сожалению, Арктика сегодня уже стала военизированным регионом и единственный выход для арктических стран - это объективно разделить Арктическую область на зоны ответственности и начать мирное освоение региона как можно скорее.

Исторически в планах военно-политического руководства США и НАТО Арктический театр всегда рассматривался как важнейший плацдарм для нападений на СССР, объективно являясь реальным направлением военной угрозы со стороны Арктического театра. Сегодня планы НАТО в отношении России не изменились.

Для реализации данных планов руководство НАТО осуществляло и продолжает активно осуществлять комплекс мероприятий по следующим основным направлениям:

- участие в модернизации ВС Норвегии, Дании и Канады;
- осуществление давления на Норвегию и Данию с целью их отказа от политики отказа от размещения иностранных военных объектов и даже ядерного оружия на своих территориях;
- совершенствование оперативного и другого оборудования норвежской и датской (в первую очередь о. Гренландия) территорий в интересах ВС США и НАТО;
- активное освоение территорий Норвегии, Дании войсками и мобильными силами США и других стран НАТО (Великобритании, ФРГ, Канады и Нидерландов);
- целенаправленная систематическая подготовка войск и сил в интересах их быстрого развертывания и боевого применения в арктических условиях;
- противодействие инициативам СССР и РФ по укреплению мира и безопасности в арктическом регионе, не отвечающим интересам НАТО.

Все эти мероприятия реализовывались в планах отработки задач оперативно-тактической и боевой подготовки ВС НАТО к ведению боевых действий в арктических условиях. Наиболее активное участие в подобных мероприятиях принимали США, Великобритания, Канада, Норвегия, а в последние годы к ним присоединились Германия и Франция. Только США держат в Атлантике 16 атомных подводных лодок, на борту которых находятся от 8 до 24 ракет с разделяющимися головными частями индивидуального наведения, 8-9 таких подводных кораблей постоянно находятся на боевом патрулировании.

Каждая из многоцелевых подводных лодок США, действующих в Арктическом бассейне, может нести до 12 крылатых ракет "Томагавк", которые имеют дальность действия до 2500 километров. Они в состоянии наносить удар по линии Смоленск – Москва – Екатеринбург, а в перспективе и на всю глубину европейской части России.

Военно-морские силы НАТО сейчас решают задачу отслеживания каждого российского атомного ракетного подводного крейсера стратегического назначения. Эта задача облегчается для Запада тем, что ещё в соответствии с договором ОСВ-1 запрещаются маскировочные

мероприятия, поэтому практически все основные базы российских ракетных подводных крейсеров стратегического назначения постоянно наблюдаются из космоса.

В наблюдении за российскими подводными силами в настоящее время участвуют 7-8 многоцелевых атомных подводных лодок, 3-4 из которых постоянно находится у границ территориальных вод России в Баренцевом море, и выполняют задачу перекрытия возможных путей выхода из баз российских подводных крейсеров стратегического назначения. В последние годы особенно интенсивно осуществляется постоянное сопровождение наших подводных лодок разведывательными самолетами "Орион".

Вся Северная Атлантика перекрыта американскими станциями обнаружения подводных лодок. Сейчас США начали установку системы обнаружения подводных сил СФ в Баренцевом море за пределами 12-мильных территориальных вод России. Это позволит США уменьшить число кораблей и подводных лодок, участвующих в наблюдении за атомными подводными лодками ВМФ России, но при этом эффективность наблюдения постоянно увеличивается. Противолодочные силы НАТО перекрывают все выходы из пунктов базирования ракетных подводных крейсеров и маршруты их развертывания.

Для подводных сил России возникают проблемы обеспечения их боевой устойчивости, так как серьезнейшим образом ослаблена система наблюдения, система противолодочной обороны Северного флота и система ПВО районов базирования.

США и другие страны-члены НАТО ставят задачу отслеживать все российские подводные лодки в мирное время для того, чтобы быть готовыми уничтожить их на начальном этапе вооруженного конфликта. Все это ведет к ослаблению ракетно-ядерного потенциала России и к изменению стратегического баланса сил.

Активно обсуждаемая долгосрочная военная программа НАТО (концепции «передовых рубежей» и «гибких операций» и др.) предусматривала дальнейшее совершенствование оперативного оборудования территории Норвегии, Гренландии, а также арктических районов США и Канады. В настоящее время эти работы практически завершены и намечены новые планы по усилению военного присутствия на Севере.

В последние годы так называемой «холодной войны» подготовка к наращиванию группировок ВС НАТО на Северо-Европейском театре военных действий (ТВД) стала особенно заметной и постоянно усиливается. Однако сегодня она носит беспрецедентный характер.

В конце 70-х – начале 80-х годов США подписывают с Норвегией соглашение о размещении и материально-техническом обеспечении соединений ВВС, а также о правовом статусе и материальном обеспечении американских войск, об использовании ими коммуникаций, соглашение о заблаговременном складировании тяжелого оружия и военной техники для морской пехоты США.

По соглашению с Норвегией Великобритания взяла на себя обязательства оказания ей военной помощи в случае войны или иной кризисной ситуации. В рамках этой договоренности английская морская пехота регулярно проводила боевую подготовку в Северных районах Норвегии.

Аналогично норвежско-канадским соглашением предусмотрено выделение Норвегии канадской аэромобильной бригады для действий в её Северной части. Для мобильных сил НАТО в Северной Норвегии, начиная с 80-х годов, создаются запасы боеприпасов, военно-технического имущества и транспортных средств.

Выполненный анализ в целом свидетельствует, что сегодня практически ключевое значение в усилиях НАТО по расширению своего влияния в Арктическом бассейне имеет Норвегия. Во-первых, как отмечалось выше, активизировалась деятельность Норвегии по укреплению суверенитета над архипелагом Шпицберген и вытеснению оттуда российских предприятий. Сегодня уже становится очевидным, что, начиная с 1997 года, задействована реализация принятой норвежским парламентом программы дальнейшего освоения архипелага и прилегающих к нему районов на ближайшие 30 лет. В рамках этой программы наиболее интенсивно ведется строительство научно-исследовательских объектов военного назначения, совершенствуется инфраструктура населенных пунктов и портов, оборудуются взлетно-посадочные полосы для посадки тяжелых самолетов и вертолетов. В административном центре Шпицбергена Лонгйир полномасштабно ведется строительство причального комплекса, способного принимать боевые корабли и суда водоизмещением до 40 тысяч тонн.



Лонгйир

Размеры здания насосной станции и диаметры прокладываемых трубопроводов свидетельствуют о том, что в перспективе порт станет крупнейшим на Севере центром перевалки нефтепродуктов. Нас особенно должно настораживать решение руководства Норвегии о создании на архипелаге объектов двойного назначения: ракетного полигона, радиолокационной станции и центров космической связи, которые, в соответствии с действующим Постановлением норвежского парламента от 1951 года в кризисной ситуации могут быть переданы под управления командования Объединенными Вооруженными силами (ОВС) НАТО.

Во-вторых, для нас не безразлично наличие на архипелаге Шпицберген в районе Нью Олесунн ракетного полигона и мобильной пусковой установки для запуска американских геофизических ракет типа «Терьер Блэк брант-2», предназначенных, как было объявлено, для исследования озоновых дыр и феномена северного сияния. Четыре пуска одноступенчатых ракет типа «Исбьерн-1» были произведены на данном ракетном полигоне в 1997-1998 годах. Помимо этого предусматриваются на стартовых площадках полигона запуски мини-ракет на дальность до 20 км и двухступенчатых ракет на дальность 500 км.

В-третьих, строительство двух сверхмощных радиолокационных станций: первой, размещенной в 60 км от нашего поселка шахтеров Баренцбург на архипелаге Шпицберген и второй, находящейся в 80 км от Мурманска (в районе Варде), которые по заявлению, предназначены для контроля атмосферных явлений. Специалисты утверждают, что данные станции способны по своим возможностям контролировать воздушно-космическое пространство над всем Северным Ледовитым океаном и вглубь территории нашей страны вплоть до космодрома Плесецк.

В-четвертых, в последнее время значительно активизировались работы по наращиванию боевых возможностей системы подводного наблюдения в операционной зоне Северного флота и, прежде всего, в Баренцевом море. С этой целью модернизирована норвежская береговая гидроакустическая станция системы СОСУС, расположенная в районе острова Аннейя, также разработаны и испытаны проникающие через лед гидроакустические буи и предназначенные для установки на поверхности льда магнитные обнаружители и многое другое.

С целью укрепления суверенитета Норвегии над архипелагом, норвежским правительством принято известное Постановление от 1 января 1999 года о расширении сферы компетентности и ответственности губернатора Шпицбергена. Осенью 1998 года разработаны новые рекомендации для главы архипелага по экономическому развитию территории. В 1999 году общие государственные субсидии Шпицбергену составили 360 млн. крон. Несмотря на убыточность угледобывающих предприятий архипелага, предпринимаются меры по поддержанию их дальнейшего функционирования, в том числе и поиску инвесторов за рубежом (например, в начале 1999 года велись переговоры с немецким концерном "Рейнбраун" о финансовых дотациях).

Одновременно с этим осуществляются мероприятия по ограничению российского присутствия на Шпицбергене. В частности, 60% территории объявлено национальными заповедными зонами, и доступ в них стал строго ограничен. Норвежская сторона ужесточила правила, касающиеся функционирования нашей колонии. Руководство Норвегии требует постоянного отчета о количестве российских граждан, проживающих на архипелаге, о добытом угле, уведомления о заходе гражданских судов, маршрутах полета вертолетов и перемеще-

ний русских экспедиций. Экипажам русских вертолетов запрещено выполнять коммерческие рейсы. Характерным является и то, что на картах Шпицбергена было около 1800 русских географических названий, большинство из которых в новых изданиях карт архипелага убраны.

В течение последних десяти лет в военно-политических кругах США и НАТО вынашиваются планы создания объединенного командования НАТО в Арктике.

Основными задачами ВМС стран НАТО на Арктическом океанском ТВД с началом боевых действий являлись следующие:

- борьба с советскими подводными лодками (в первую очередь, с основой морских стратегических ядерных сил (МСЯС) – ракетными подводными лодками стратегического назначения);
- нанесение ударов с морских арктических направлений по важнейшим объектам крылатыми ракетами "Томагавк" с подводных лодок, маневрирующих в районе ледовой кромки;
- нарушение транспортных коммуникаций Северного Ледовитого океана и в первую очередь Северного Морского пути.

По мнению ведущих зарубежных аналитиков, эти задачи остаются актуальными на ближайшую перспективу до 2015 года. Для решения этих задач, в кораблестроительных программах стран НАТО предусматривается создание специальных кораблей.

В последние годы важнейшей целью действий НАТО в Арктике является снижение возможности ответного ядерного удара морскими стратегическими ядерными силами России. Целью США является уничтожение значительной части российских ракетных подводных крейсеров стратегического назначения (РПК СН) в пунктах базирования, на переходах в район несения боевой службы и т.д.

В США активно разрабатываются планы эффективного противодействия российским морским стратегическим ядерным силам (МСЯС). Например, в 1996 году в штабе ВМС США создано Управление противолодочной обороны, которое занимается планированием перспективных систем противолодочной обороны, занимается совершенствованием систем слежения за подводными лодками, ведет закупки новой техники, в частности, принципиально новых многоцелевых подводных лодок типа "Си-Вулф", специально предназначенных для действий подо льдом.

Решение указанных выше задач, в основном возлагается на подводные лодки, авиацию. В последние годы большое внимание уделяется использованию минного оружия.

Особое место в планах ВМС НАТО занимает исследовательская деятельность Арктического ТВД, направленная на повышение эффективности использования на театре коалиционных сил и оружия, а также в интересах фундаментальной науки.



Атомная подводная лодка типа "Си-Вулф"

Освоение Арктики, как возможного театра военных действий дополнительно организуется ведением систематической разведки с широким использованием воздушно-космических, береговых, надводных и подводных сил и средств. Не исключается также и агентурная разведка под прикрытием различных общественных организаций, например, «псевдоэкологической» организации «Беллуна».

Таким образом, страны-члены НАТО осуществляют целенаправленные попытки принизить роль России в Арктике и вывести ее из зоны жизненно важных интересов России. Только в 2009-2011 году воины Кольского отделения ПВО отследили сотни боевых самолетов стран блока НАТО, более 100 самолетов-разведчиков этого альянса. Подразделения радиотехнических войск более 400 раз приводились в готовность «номер один», а зенитно-ракетные войска в боевую готовность – около 20 раз. Истребительная авиация в режиме «на перехват» находилась более 300 раз.

Из иностранных сил и средств наибольший вклад в исследование Арктики внесли атомные подводные лодки США и Великобритании. С начала 70-х годов американские и английские подводные лодки совершили более 80 походов в Арктику для освоения районов боевого развертывания и выявления районов действий МСЯС России. С 80-х годов проводятся противолодочные учения с участием многоцелевых подводных лодок, действующих подо льдом.

С 1994 года интенсивность учений ВМФ НАТО в Северной Атлантике увеличилась в 1,5 раза. НАТО проводит там до 40 учений в год на многосторонней и национальной основе. В 2 раза увеличилось число сил, участвующих в этих учениях.

Подводные арктические экспедиции атомных подводных лодок США осуществлялись в рамках четырех специальных программ. Арктические плавания атомных подводных лодок США насчитывают более 40 лет. Первый поход совершила атомная подводная лодка «Наутилус» под командованием У. Андерсена, осенью 1957 года. Сегодня нельзя обойти молчанием истинных целей похода «Наутилуса». Данный поход состоялся в разгар, так называемой «холодной войны», когда правящие круги США сделали главную ставку при

подготовке новой мировой войны на атомные подводные ракетоносцы. Северный Ледовитый океан был объявлен ими «новым, потенциальным театром военных действий». Сегодня США вернулись к такой оценке данного региона. В 1960 году американский офицер контр-адмирал Лепотье упоминает и о второй задаче, которую должен был решить поход «Наутилуса»: «...изучить стратегические возможности проникновения и маневра подводными силами на всем пространстве этой возможной зоны боевых действий, географическое положение которой представляет в наши дни повышенный интерес».

Таким образом, походы подводных лодок ВМС США в Арктику уже тогда стали одними из главных звеньев той цепи, которая называлась «полярной стратегией» НАТО. Развитие атомного ракетного подводного флота породило у руководителей НАТО «подлёдную модификацию арктической стратегии». Специалисты ВМС США считали, что льды Центрального Полярного бассейна являются идеальным средством для укрытия американских подводных ракетоносцев. Следует подчеркнуть, что освоение арктических глубин американскими подводными лодками началось примерно за десять лет до похода «Наутилуса». Например, в начале июля 1946 года 5 американских дизель-электрических подводных лодок направились из Гонолулу и Датч-Харбор в Чукотское море. В октябре 1946 года ещё одна подводная лодка вышла в район Гренландии. Обогнув остров, лодка вошла в проливную зону между Гренландией и Канадой. Для изучения возможности форсирования проливов Смит, Кеннеди и Робсон корабль периодически погружался под ледяные поля.

В 1946-1947 годах в арктической экспедиции США под условным названием «Высокий прыжок» участвовала подводная лодка «Сеннет». На борту лодки находился будущий конструктор эхоледомера физик США Уолдо Лайон, который изучал особенности работы акустической аппаратуры в ледовой обстановке. Свои исследования он продолжил на борту подводной лодки «Борфиш» в 1947 году, которая совершила плавание в Чукотское море.

Летом 1948 года в район севернее Берингова пролива направились подводная лодка «Карп» с установленным на ней разработанным эхолёдомером. В 1952 году У. Лайон вновь находится в арктических водах, на этот раз на подводной лодке «Редфиш», проводившей испытание созданного им эхолёдомера в Чукотском море к Северу от Аляски. В течение 8 часов лодка шла подо льдами в поисках свободного пространства, затем всплыла.

В 1959 году около Гренландии проходило первое учение ВМС США в Арктике. В этом же году две американские дизель-электрические подводные лодки «Граут» и «Хардер» отрабатывали задачи совместного подлёдного подводного плавания. Они впервые прошли подо льдом по 280 миль, удаляясь от кромки льда на 75 миль. Тогда же в США в научном Управлении ВМС создается специальный отдел по изучению боевых возможностей кораблей в Арктике.

Арктика поражает воображение человека не страшными штормами, завыванием ураганного ветра. Она парализует сознание гигантской силой, способной в мертвой тишине бескрайнего белого, обворожительного, величавого пространства молча сдавить, расплющить, уничтожить любой корабль, как обычную ореховую скорлупу. Поэтому человечество и нашло выход - использование в освоении Севера подводные лодки.

Идея похода первой атомной подводной лодки подо льдами принадлежит сенатору Генри Джексону. Отец американского атомного подводного флота контр-адмирал Хьюмен Риквер (1900-1986) перед походом атомной подводной лодки «Наутилус» заметил, что плавания подводных лодок подо льдами будут предприняты для изучения возможности ракетных атак против Советского Союза.

Следует отметить один исторический факт, связанный с мало известной творческой деятельностью этого талантливого человека. В конце 50-х годов в США стала бестселлером книга «Что знает Ваня, того Джонни не знает» одним из авторов которой стал адмирал Х. Риквер. Посетив советские общеобразовательные школы, Х. Риквер был ошеломлен. По его мнению, начальная, средняя и высшая школы СССР значительно опережали американские и были лучшими в мире. Американский президент Джон Кеннеди в оценке значимости образования пошел ещё дальше, заявив, что исход битвы в «холодной войне» между СССР и США решится в классных помещениях двух держав. Нам ясно, почему американский идеолог подводного атомного кораблестроения и даже президент США были так обеспокоены состоянием образования в нашей стране. Ещё выдающийся русский дипломат, князь, канцлер А.М. Горчаков (1798-1883) подчеркивал, что мировая история не знает примеров, когда существовала бы сильная армия в любом государстве при слабой школе. Ибо из школы в армию всегда приходили, как из младшего класса в старший класс.

После своего первого похода атомная подводная лодка «Наутилус» совершила ещё четыре безуспешных попытки по достижению Северного полюса. 23 июля 1958 года атомная подводная лодка «Наутилус» отправилась в очередной пятый поход к Северному полюсу. 1 августа 1958 года американский атомоход проник в Центральный Арктический бассейн. Через 60 часов подледного плавания 3 августа 1958 года подводная лодка «Наутилус» достигла Северного полюса. 5 августа того же года лодка всплыла в Гренландском море, западнее Шпицбергена.



Первая американская атомная подводная лодка «Наутилус»

После этого похода журнал «Юнайтед Стейтс ньюс энд Уорлд рипорт» опубликовал следующее заявление: «Основное преимущество американских подводных лодок – носителей управляемых снарядов, получивших возможность скрываться под ледяной шапкой, заключается в их способности обстреливать большую часть России». В это же время другая американская атомная подводная лодка «Скейт», также совершала поход на полюс. Командир лодки «Скейт» Д. Калверт (Колверт) в своей книге «Подо льдом к полюсу» позднее напишет: «Возможность использования Северного Ледовитого океана для военных действий подводных сил имела и имеет огромное значение для США. Изучение этой возможности – основная цель нашего похода...». 11 августа 1958 года атомная подводная лодка «Скейт» достигла Северного полюса. За 10 ходовых суток атомоход «Скейт» прошел 2405 миль подо льдом и совершил 9 всплытий в разводьях. В оперативном приказе на переход подводной лодки, в частности отмечалось: «...1. Отработать методы всплытия подводной лодки в районе паковых льдов.... Использование Северного Ледовитого океана для боевых действий окажется возможным, если лодки будут в состоянии всплывать на поверхность, хотя бы периодически». О сложности похода подо льдами командир «Скейта» Джеймс Калверт (Колверт) в своей книге «Подо льдом к полюсу» написал: «Сидя в одиночестве в своей каюте, я не мог прогнать из головы мысль о том, что с каждым оборотом винта мы уходим все дальше и дальше от безопасного района. Далеко ли мы ушли от кромки льда? Успеем ли, если произойдет какая-нибудь неприятность, возвратится к открытой воде до того момента, когда жизнь в стальном корпусе окажется уже невозможной? Я твердо решил выбросить эти мысли из головы, и все же, несмотря на огромные усилия не думать об этом, я вынужден был сознаться себе в том, в чем не признался бы никому другому. Я боялся...». Это были искрен-

ние слова признания опытного подводника. Так Арктика проверяла и сегодня проверяет на «прочность» любого, кто пытался прикоснуться к её подводным тайнам. В мире нет, ни одного человека, кто без тревоги участвовал даже в непродолжительном ледовом походе.

В марте 1959 года подводная лодка «Скейт» направляется во второй арктический поход. В период второго похода лодка 10 раз всплывала на поверхность, проламывая рубкой лед. В 1960 году в арктический поход отправляется третья атомная лодка США «Сарго». Во время похода лодка 16 раз всплывала на поверхность.

С каждым очередным походом руководство ВМС США усложняло задачи, которые предстояло решать подводникам. Например, атомной подводной лодке «Сидрэгон» была поставлена задача: перебазироваться на Тихий океан Северо-западным арктическим проходом. 3 сентября 1960 года «Сидрэгон» всплыл в Беринговом море и после короткой стоянки в базе на Аляске направился к Гавайским островам.

В этот же период атомная подводная лодка СССР «Ленинский комсомол» также совершила первое сложнейшее арктическое плавание. Г. Браун в своей статье «Борьба с подводными лодками в Арктике» по этому поводу написал: «Теперь совершенно ясно, что рано или поздно настанет время, когда советские атомные подводные лодки смогут в течение круглого года использовать Арктику, как для переходов, так и в качестве плацдарма для запуска ракет». Американский журнал «Лайф» на своих страницах сетовал на то, что «...американские ракетноносцы не смогут плавать подо льдом без противодействия...». Такое время, когда отечественные подводники стали постоянно совершать арктические плавания, наступило гораздо раньше, чем этого ожидали американские специалисты.

В свой исторический поход к Северному полюсу первая отечественная атомная подводная лодка под командованием капитана 2 ранга Л.М. Жильцова вышла 11 июля 1962 года. Старшим на борту был командующий 1-ой ФлПЛ контр-адмирал А.И. Петелин. Командиром электромеханической боевой части первой атомной подводной лодки в этом походе являлся Р.А. Тимофеев. Кроме экипажа на борту подводной лодки в походе находились специалисты бюро-проектанта: начальник отдела Р.И. Симонов, начальник сектора С.Г. Лотов, конструктор первой категории В.И. Ковалев, главный конструктор новой навигационной системы В.И. Маслевский. Поход оказался чрезвычайно трудным. Экипаж вынужден был выполнить в походе сложную операцию по замене подшипников насоса забортной воды и устранить течь сальника. 17 июля 1962 года в 7 часов 16 минут атомная подводная лодка «Ленинский комсомол» прошла подо льдами Арктики через Северный полюс Земли. После достижения полюса подводная лодка продолжала идти 15-узловым ходом ещё около полутора часов. Затем развернулась на 180 градусов и вторично прошла через Северный полюс в 10 часов. Вот как пишет о своих впечатлениях, об этом удивительном плавании командир электромеханической боевой части Р.А. Тимофеев в своей книге «К Северному полюсу на первой атомной»

(СПб, СПМБМ «Малахит», выпуск №4, 1995 г., 95 с.): «Я тоже наблюдал за появлением над нами первого льда, превращающегося постепенно в сплошной. Впечатление, что над тобой проносятся облака. Одни более темные, это более толстый лед, другие более светлые – это тонкий молодой лед. Чем дальше на Север, тем больше было «темных облаков». Странное и неопишное чувство возникало, когда я смотрел в перископ на ледяной потолок. Какое-то переплетение чего-то торжественного, радостного и в то же время грустного... Я отошел к торосу подальше от корабля, задумался. ...В моем воображении возникли представления о Земле, как о школьном глобусе... Мне представилось, что я нахожусь на верху шара, все меридианы сходятся здесь. Вот меридиан Лондона, Парижа, Нью-Йорка. А вот меридиан, на котором расположен Симферополь...». Читая эти строки, невольно думаешь, что только русский человек в любых, даже самых сложных ситуациях и условиях остается романтиком, мечтателем.



**Экипаж «Ленинского комсомола» на Северном полюсе.
Фото из архива Льва Жильцова**

В период с 24 марта по 14 мая 1963 года многоцелевая атомная подводная лодка «К-21» впервые совершила поход на полную автономность для ведения ледовой разведки и отработки способов подледного плавания и вариантов всплытия из-под льда. Вклад данной подводной лодки в освоение Арктики особенно значителен.

С этого момента подледные походы атомных многоцелевых лодок ВМФ СССР стали осуществляться постоянно. К числу наиболее успешных походов под лед, по мнению подводников, относятся следующие походы отечественных многоцелевых атомных подводных лодок:

- сентябрь 1963 года. Подводная лодка «К-115» под командованием И.И. Дубяги, впервые в истории отечественного флота совершила переход подо льдами

Арктики с Северного на Тихоокеанский театр действий со всплытием у полярной станции «Северный полюс-12»;

- октябрь 1963 года. Поход атомной подводной лодки (пла) «К-181» под руководством командующего СФ Героя Советского Союза адмирала В.А. Касатова, командир лодки капитан 2 ранга Ю.А. Сысоев, в район Северного полюса для отработки тактических приемов использования многоцелевых пла подо льдами. Во время похода подводная лодка всплыла в точке географического Северного полюса;
- сентябрь 1966 года. Поход под руководством командира 3-й дивизии пла Н.К. Игнатова «К-14», командир Д.Н. Голубев, подо льдами Арктики из Баренцева моря в Петропавловск-на-Камчатке;
- август 1968 года. Переход пла «К-42» под руководством Героя Советского союза контр-адмирала А.П. Михайловского подо льдами Арктики из Баренцева моря в Петропавловск-на-Камчатке.

В конце 1967 года на Северный флот стали поступать атомные многоцелевые лодки проектов 671, 671Р, 671РТ, 671РТМ.



Атомная подводная лодка проекта 671РТМ

В исключительно короткий срок подводные лодки проекта 671 и его модификаций освоили районы плавания в Гренландском, Норвежском морях, Датском проливе, в северо-восточной и северо-западной Атлантике. В 1971 году пла «К-147» под руководством талантливого флотоводца А.П. Михайловского совершила специальный поход в Арктику, впервые пробыв подо льдами более 30 суток. В 1974 году пла «К-454» под руководством Е.Д. Чернова совершила переход подо льдами из Северного на Тихоокеанский флот. В 1977 году многоцелевая атомная подводная лодка «К-481» под руководством В.Е. Соколова совершила ставший историческим 28-суточный поход в приполюсные районы Арктики. В ходе данного похода корабль выполнил ответственное задание по обеспечению безопасности плавания атомного ледокола «Арктика» - первого в мире надводного корабля, достигшего географического Северного полюса. В последующие годы арктические плавания отечественных много-

целевых лодок стали традиционными и их задачи постоянно усложнялись (по данным журнала «Подводный флот №7, 2001г.).

22 августа 1962 года на Северном полюсе состоялась встреча двух американских атомных лодок «Сидрэгона» и «Скейта». С этого момента и до 1969 года в открытой американской печати ничего о новых походах подводных лодок в Арктику не сообщалось. В то же время достоверно известно, что такие походы имели место. В 1969 году в прессе появилось сообщение об очередном арктическом походе американской лодки «Уэйл». Осенью 1970 года атомная подводная лодка ВМС США «Хаммерхед» совершила длительный поход в Северный Ледовитый океан продолжительностью 35 суток. Далее интенсивность походов подводных лодок США в Северный Ледовитый океан постоянно наращивалась. С 1993 года только для выполнения океанографических и геофизических исследований осуществляются ежегодные походы атомных подводных лодок в Арктику. В 1994 году между различными организациями США, включая командование подводных сил и Геологическое общество, был заключен меморандум относительно использования атомных подводных лодок для научных исследований Арктики. Кроме этого ВМС США и Комиссия по исследованию Арктики приняло решение о рассекречивании информации по батиметрии Арктического бассейна, которую собирали атомные подводные лодки в период 1957-1982 годы. По официальной открытой печати последний и самый продолжительный в истории арктический поход совершила американская атомная подводная лодка «Hawkbill» с марта (апреля) по октябрь 1999 года. В данном плавании участвовала группа американских ученых, которая занималась сбором океанографической информации по совместной программе ВМС и Национального научного фонда США. Однако основной задачей похода было испытание новых лазерных гироскопов, обеспечивающих стабилизацию систем управления стрельбой и подготовки к использованию оружия при действии подводных лодок ВМС США в Арктике. После этого похода командование Тихоокеанского флота ВМС США объявило об ограничении операций по исследованию Арктики. В то же время в США существуют несколько программ исследования Центральной Арктики. Наиболее ответственной осуществляемой в настоящее время программой являются исследования баланса поверхностного тепла в Арктике, выполняемые в соответствии с совместным решением Министерства энергетики США, Национальной администрацией аэронавтики и космонавтики, а также Управления военно-морских исследований. В выполнении данной программы будут задействованы атомные подводные лодки, ледоколы, исследовательская авиация, воздушные шары, лагеря на льдинах. Официально программа посвящена исследованию роли Арктики в формировании глобального климата и обратного влияния изменений глобального климата на Арктику, особенно на её ледовый покров. Американские специалисты исходят из того, что сокращение площади ледового покрытия Северного Ледовитого океана имеет исключительное глобальное значение в связи с последую-

щим изменением циркуляции течений в океане. При этом объективно потребуется пересмотр модели глобального климата и его влияния на мировую экономику. Последнее связано с серьёзными последствиями для рыболовства, увеличением доступности арктических источников нефти и газа, а также с созданием новых транспортных маршрутов через районы, покрытые в настоящее время льдами. Фактическая же причина направления столь представительной экспедиции в Арктику, связана с созданием эффективной системы наблюдения за подводной обстановкой в данном, важнейшем для нас регионе. Сегодня уже не секрет, что многие полигоны боевой подготовки Северного флота контролируются американскими универсальными акустическими системами наблюдения.

После известного северного похода американской атомной подводной лодки «Hawkbil» (SSN 666, типа «Sturgeon») в апреле-октябре 1999 года ВМС США публично заявили о прекращении регулярных исследований Арктики. Однако в 2001 году исследования Арктики с помощью атомных подводных лодок возобновились с прежней интенсивностью. Например, в начале июня 2001 года атомная подводная лодка «Scranton» (SSN 756, шестая в подсерии «Los Angeles, Improved»), проломив лед толщиной около 1,2 метра, всплыла на Северном полюсе. Это была первая атомная подводная лодка типа «Los Angeles», покорившая Северный полюс. Через две недели (19.6.2001г.) первое всплытие в Арктике выполнила атомная подводная лодка «Connecticut» «вторая в серии лодок типа «Seawolf». Оба этих арктических похода были совершены в рамках широкомасштабных учений «LENTSUBICEX 1-01», проводившихся в акватории Арктики с целью проверки возможности и оценки эффективности использования атомных подводных лодок новых проектов. К этому времени подводные лодки типа «Sturgeon», которые освоили данный район плавания, были выведены из состава ВМС США. Кроме двух отмеченных выше подводных лодок в учениях принимала участие атомная подводная лодка «Oklahoma City» (36-я в серии лодок типа данных «Los Angeles»). Выбор американскими специалистами трех различных подводных лодок был predetermined их стремлением выявить наиболее предпочтительный вариант для решения боевых задач в северных широтах. Все три атомные подводные лодки успешно выполнили поставленные перед ними задачи и подтвердили высокую надежность боевых и технических средств. В ходе выполненных учений решались следующие задачи:

1. Отработка всплытия атомных подводных лодок новых проектов в ледовых условиях. Важнейшей целью учений было подтверждение способности атомной подводной лодки типа «Seawolf» выполнять плановые всплытия с «проламыванием» льда ограниченной толщины. Кроме того, командование военно-морских систем NAVSEA потребовало от промышленности выполнить практическую проверку возможности атомных подводных лодок типов

«Los Angeles» и «Los Angeles, Improved» их всплытия без хода с проламыванием льда.

2. Оценка возможности использования гидроакустических станций для предупреждения столкновения со льдами. В процессе испытаний были использованы как штатные станции, так и специально разработанные для этих целей. Данные испытания проводились на подводных лодках «Connecticut» и «Oklahoma City»
3. Отработка организации связи подводных кораблей с Командованием подводными силами. На атомной подводной лодке «Scranton» впервые в условиях высоких широт испытывалась новейшая система сверхвысокочастотной связи через искусственный спутник Земли «Polar ENF».
4. Отработка новых навигационных комплексов, основанных на кольцевых лазерных гироскопах.
5. Исследование возможности использования ГАК в активном и пассивном режимах для установления связи между подводными лодками.

По результатам проведенных учений было принято решение о необходимости направления в данный регион ежегодно по одной новейшей подводной лодке, начиная с 2002 года.

Мы ещё раз подчеркнем, что основное внимание при планировании морских операций в Арктике, направленных против РФ, руководство ВМС США по-прежнему уделяет боевому использованию подводных лодок. С этой целью, начиная с 2007 г., в водах Арктики возобновились подледные плавания атомных подводных лодок на регулярной основе (не менее одного похода в два года).

По словам представителей Арктической лаборатории ВМС США, занимающихся подготовкой и проведением учений подводных лодок в Арктике, важность использования подводных лодок на Арктическом ТВД определяется двумя обстоятельствами.

Во-первых, подводные лодки – это единственный тип боевых кораблей, которые могут самостоятельно действовать в Северном Ледовитом океане на круглогодичной основе, практически не требуя наличия надводных сил для их охраны и обеспечения боевой устойчивости.

Во-вторых, воды Северного Ледовитого океана – это кратчайший и наиболее безопасный путь между Атлантическим и Тихим океанами. Поэтому, не случайно представитель Арктической лаборатории ВМС США Барри Кэмпбелл утверждал: «когда вы следуете через Панамский канал, каждый террорист знает о вашем местонахождении, когда вы плывете через Арктику, о вашем местонахождении не знает никто» (Barber B. U.S., Royal Navy Subs Test Tactics Under Polar Ice Pack.).

В настоящее время для использования атомных подводных лодок в США в Арктике была разработана специальная программа их модернизации. Например, для подводных лодок класса «Лос-Анджелес» такой «арктический набор» включал установку выдвижных горизонтальных рулей на носу судна; усиленную защиту боевой рубки (именно рубка принимает на себя основной удар при подледном всплытии); специальную подводную камеру видеонаблюдения, гидролокатор и сверхчувствительную звукоулавливающую аппаратуру для наблюдения за толщиной и движением льдов. Аналогичная аппаратура устанавливается и на новейшие подводные лодки класса «Вирджиния». Планируя ежегодные подледные походы, американцы преследуют цель - «чтобы все подводные лодки США могли действовать в условиях Арктики».



Многоцелевая американская атомная подводная лодка «Вирджиния»



**Многоцелевая американская атомная подводная лодка
типа «Лос-Анджелес»**

В январе 2011 г. Управление военно-морских исследований ВМС США официально объявило о возобновлении программы по использованию подводных лодок для проведения научно-исследовательских работ в водах Арктики. В годы холодной войны «Программа исследований в высоких широтах» (High Latitude Program) предусматривала сбор научных данных в Арктике для обеспечения национальной безопасности. Важность данной программы в новых условиях особо подчеркивалась в «Дорожной карте» ВМС. Как отмечалось в этом документе, «возобновление данной программы, уделяющей особое внимание изучению толщины льдов с помощью подводных лодок, позволит лучше спрогнозировать изменение количества льда в Арктике в будущем и более точно определить временные сроки расширения доступа к региону».

Очередное решение о выделении средств на обеспечение использования подводных лодок в Арктике, для сбора научных данных, было принято в США в апреле 2010 года. 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. Перечень подледных походов американских подводных лодок за последние 5 лет представлен в следующей таблице.

Таблица
Перечень подледных походов американских подводных лодок (2007-2011 гг.)

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 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. 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 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 сантиметров

Моменты всплытия американских атомных подводных лодок в Арктике представлены на следующих рисунках (фотографии взяты из источников :U.S. Navy photo by Chief Mass Communication Specialist Shawn P. Eklund. U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist 1st Class Tiffini M. Jones. U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist 2nd Class Kevin S. O'Brien.).



Всплытие американской ПЛА «Александрия» (18 марта 2007 г.)



Американская ПЛА «Аннаполис» (21 марта 2009 г.)



Всплытие 19 марта 2011 г. АПЛ «Коннектикут»

Следует отметить, что и руководители английского Адмиралтейства, также посылали в Арктику свои подводные лодки. Первый поход английской лодки состоялся в 1949 году. С 1961 года арктические походы английских подводников стали носить регулярный характер.

Первой английской атомной подводной лодкой, совершившей в 1971 году поход в Арктику, была атомная подводная лодка «Дредноут».

За сорокалетний период по доступным данным открытой печати совершено более 70 арктических походов зарубежными подводными лодками. Около 60 походов совершили американские атомные подводные лодки четырех типов (проектов). При этом около 30 атомных подводных лодок неоднократно всплывали на Северном полюсе. В конце двадцатого, начале двадцать первого веков американские и английские атомные лодки постоянно находятся в Арктике, планируя заходы даже в наши территориальные воды. Об этом исключительно убедительно свидетельствует трагедия с атомной подводной лодкой «Курск». В районе катастрофы находились две (три) атомные подводные лодки США и одна английская лодка.

За период времени с 1975 по 2000 годы специалисты отмечают более 20 столкновений американских и наших атомных подводных лодок. Все они произошли по вине американских подводников. Одиннадцать случаев столкновения имели место в наших морских полигонах боевой подготовки. На Северном флоте таких случаев отмечено девять. Наиболее характерными из них являются: столкновение ракетной подводной лодки «К-19» с американской атомной подводной лодкой «Гато» в 1969 году, столкновение атомной лодки «К-276» с американской лодкой «Батон Руж» в 1972 году, столкновение атомной ракетной подводной лодки «Борисоглебск» с американской атомной лодкой «Грейлинг» в 1993 году. В результате столкновения в 1968 году на Тихоокеанском флоте погибла вместе с экипажем дизельная ракетная подводная лодка «К-129». Нам до сих пор до конца непонятна причина гибели ракетносца «К-219» Северного флота. Да и к поиску истинных причин трагедии атомного подводного крейсера «Курск» историки и военно-морские специалисты будут ещё обращаться.

Советский Союз, а в дальнейшем и РФ, начиная с 1983 года, неоднократно предлагали США заключить соглашение о создании зон, свободных от противолодочных действий, а также заключить соглашение о предотвращении инцидентов с подводными лодками. Американская сторона до настоящего уклоняется от конструктивного решения этого важного вопроса.

Проведенные арктические плавания позволили зарубежным подводникам практически отработать варианты круглогодичного использования атомоходов в Арктике. В настоящее время для прохода в Арктику освоены различные маршруты со стороны Тихого и Атлантического океанов. Например, через Берингов пролив и Чукотское море, через Датский пролив или Норвежское море в Гренландское море, через Норвежское море, Баренцево море и далее желобом Франц-Виктория между архипелагами Шпицберген и Земля Франца-Иосифа или желобом Святой Анны между архипелагами Земля Франца-Иосифа и Северная Земля и др.

Начиная с 1991 года внимание командования ВМС США и НАТО к Арктике, как наиболее возможному району боевых действий атомных подводных лодок резко возрастает.

Такая позиция наглядно проявляется в новой американской концепции строительства атомных подводных лодок XXI века с помощью, так называемых функциональных модулей. В рамках данной концепции, разрабатывается два проекта атомных лодок, предназначенных, в том числе и для действий в Арктике. Аналогично развиваются в Арктике американские системы боевого обеспечения. Судя по расходным статьям бюджета, вся арктическая инфраструктура ВС США в начале XXI века будет переживать исключительное развитие.

Следует особенно отметить, что и на боевом счету советских подводников сотни арктических походов и напряженных боевых служб подо льдами. Свидетельством высокого профессионализма и мастерства русских подводников, их исключительно добротной морской выучки являются постоянное участие подводных лодок в различных научных экспериментах, уникальные в своем роде, трансокеанские переходы отечественных атомных подводных лодок в подводном положении на Тихий океан под паковыми льдами Северного Ледовитого океана, походы вокруг мыса Горн, а также, уже ставшие традиционными покорения Северного полюса Земли в подводном положении. При этом в арктических походах в равной степени участвуют как многоцелевые, так и стратегические отечественные атомные подводные лодки. Например, из числа стратегических подводных крейсеров переходы подо льдами Арктики на Дальний Восток совершили, в 1980 году подводная лодка «К-223», командир Д.М. Новиков, в 1981 году «К-506», командир В.А. Самохвалов, в 1982 году «К-180», командир В.Г. Марчук, в 1983 году «К-433», командир В.П. Николаевский, в 1985 году «К-211», командир Л.В. Захаров, в 1988 году «К-441», командир В.И. Косицин, в 1989 году «К-449», командир М.Н. Зикун.

В 1971 году ракетный подводный крейсер стратегического назначения «К-408» проекта 667А под командованием В.В. Привалова первым из стратегических атомоходов совершил уникальный переход с Северного флота на Тихоокеанский флот по маршруту: Северный Ледовитый океан - Атлантический океан – Тихий океан вокруг Северной Америки через пролив Дрейка.

31 августа 1971 года подводный крейсер стратегического назначения «К-411» проекта 667А под командованием С.Е. Соболевского первым из стратегических подводных крейсеров достиг в подводном положении Северного полюса. Отечественные многоцелевые атомные подводные лодки к этому времени уже освоили плавание в этом районе в течение круглого года. 21 октября 1972 года ракетный подводный крейсер стратегического назначения «К-245», командир корабля А.С. Афанасьев, первым из ракетноносцев всплыл в географической точке Северного полюса для выполнения ракетной стрельбы. В 1982 году ракетный подводный крейсер «К-92» проекта 667 БД под командованием В.В. Патрушева успешно выполнил уникальное специальное задание: используя боевые торпеды для создания полыньи в паковых льдах Арктики, всплыл и осуществил пуск баллистических ракет. В июле-

августе 1982 года ракетный подводный крейсер стратегического назначения «К-211» под командованием талантливого офицера подводника А.А. Берзина совершил уникальное длительное подледное плавание по периметру Северного Ледовитого океана. Впоследствии, этого скромного человека - Героя России, контр-адмирала А.А. Берзина станут называть «полярным капитаном» и «Арктическим адмиралом». В декабре 1983 года ракетный подводный крейсер стратегического назначения «К-433» проекта 667БДР, со старшим на борту опытным подводником контр-адмиралом В.М. Бусыревым, впервые в ВМФ в условиях полярной ночи обошел вокруг Северного полюса и на выходе из Арктики в подводном положении форсировал мелководное Чукотское море.



Атомный подводный крейсер проекта 667БДРМ

В марте 1985 года подводный крейсер «К-129» проекта 667БДР под командованием В.Е. Соловьева совершил сложный арктический поход. В районе Северного полюса ракетно-носец всплыл в полынье созданной боевыми торпедами для выполнения ракетной стрельбы. В сентябре-октябре 1986 года подводный крейсер «К-496» проекта 667БДР совершил Арктический поход в «приполюсные» районы для выполнения лётно-конструкторских испытаний нового ракетного комплекса. В июле 1987 года ракетный подводный крейсер «К-51» проекта 667БДРМ впервые для кораблей данного проекта совершил Арктический поход со всплытием в районе Северного полюса. В 1994 году ракетный подводный крейсер «К-18» проекта 667БДРМ, командир Ю.И. Юрченко и многоцелевая атомная подводная лодка проекта 671РТМК, командир лодки С.В. Кузьмин под общим руководством А.А. Берзина совершили совместный Арктический поход со всплытием в географической точке Северного полюса. В этом походе впервые в истории на Северном полюсе были водружены Андреевский военноморской флаг и государственный флаг России. За этот уникальный поход А.А. Берзину,

Ю.И. Юрченко и С.В. Кузьмину присвоено звание Героя России. В мае 1995 года ракетный подводный крейсер «К-44» проекта 667БДР под командованием В.Н. Баженова выполнил пуск баллистической ракеты из акватории Баренцева моря в рамках международной программы «Элрабек». Спускаемый модуль с научной аппаратурой и почтой, пролетев почти 9000 км, через 20 минут после старта приземлился на Камчатке. Этот запуск попал в книгу рекордов Гиннеса как самая быстрая доставка почты. Летопись «мирных» подвигов русских подводников по освоению суровой Арктики можно продолжать и продолжать. И сегодня отечественные подводники выполняют боевые задачи в глубинах Северного Ледовитого океана.



Атомный подводный крейсер проекта 667БДР

Благодаря исключительно высокому научному, техническому и материальному обеспечению, советские, а затем и российские подводники успешно освоили подледное плавание в Арктике, прием сигналов боевого управления из космоса подо льдом, стрельбу баллистическими ракетами практически из любой точки Северного Ледовитого океана. Это, несомненно, сдерживает «натовских» стратегов. Именно Арктические боевые службы советских ракетных крейсеров стратегического назначения предопределили демонтаж, размещенных в Европе «натовских» баллистических ракет среднего радиуса действия «Першинг» с подлетным временем до объектов на территории нашей страны 6-7 минут. Но эта блестящая победа советских подводников в холодной войне, к сожалению, осталась практически незамеченной. В 1970 году стратегические подводные лодки только Северного флота совершили 18 походов на боевую службу, в 1971 – 26, а в 1972 году их было уже 30. Максимальная напряженность несения боевой службы стратегическими подводными крейсерами пришлась на период с 1981 по 1983 годы (по данным журнала «Подводный флот», №4, специальный выпуск. СПб, 2000 г.).

В целом перспектива дальнейшего развития военно-политической обстановки на Арктическом океанском ТВД в начале XXI века определяется многими факторами, как политического, экономического, так и военного характера. Прежде всего, общим международным положением и обстановкой в Северной Европе, динамикой развития экономики РФ, укреп-

лением ее международного авторитета и, в первую очередь, состоянием отношений между РФ и США. Именно их взаимно уважительные отношения равноправных партнеров могут придать развитию Северного региона позитивный характер. Однако, по-прежнему, главной причиной возможных осложнений обстановки в Арктике останется крайне агрессивная деятельность НАТО в этом регионе.

Особую озабоченность политического руководства нашей страны должны вызывать подготовка и развертывание Вооруженных сил США, коалиционных сил НАТО на территории Норвегии, а также размещение современных комплексов крылатых ракет наземного базирования в данном регионе.

Специалисты обосновывают повышение в XXI веке внимания НАТО к Арктическому театру не только и не столько проблемами военного характера. Основой односторонней заинтересованности, конечно, являются экономические, в том числе практически неограниченные энергетические ресурсы Северного и Арктического регионов.

Можно отметить, что столкновение интересов, в первую очередь, Норвегии и других стран, участвующих в разработке и использовании ресурсов континентального шельфа в районах Арктики, стремление всех стран НАТО обеспечить их использование в условиях «однополярного» мира в военных целях, расширение мероприятий по вооруженной охране морских нефтегазовых сооружений, систем акватеchnологий, также могут объективно обуславливать обострение обстановки в исследуемом регионе.

Судя по декларируемым планам военного руководства НАТО, именно США, в перспективе могут стать основным источником военной угрозы для РФ в Арктической зоне, и прилегающих районах Мирового океана в северном и северо-восточном направлениях. Не случайно военно-политическое руководство США и НАТО рассматривают Арктику в качестве одной из основных частей операционной зоны своих Вооруженных сил. Уже сегодня Арктика включена в зоны ответственности объединенного командования ВС США на Арктике, в Тихом океане и в Европе.

Следует особенно подчеркнуть, что первое, наиболее явное проявление современной агрессивной политики НАТО в Арктике связано с нашумевшей и исключительно продуманной политикой продвижения устремлений данного блока на Восток. Практически все приарктические страны считают, что продвижение НАТО на Восток отвечает их долгосрочным национальным интересам. Для нас, должно быть очевидным, что практическая реализация столь далеко идущих планов в Северном регионе коренным образом затрагивает Центральный Арктический бассейн, часть его окраинных морей, входящих в наиболее перспективную с экономической точки зрения зону национальных интересов России.

Анализ военно-политической ситуации в Арктической зоне свидетельствует также о возможном изменении агрессивных устремлений и Европейского Союза (ЕС). В начале XXI

века следует ожидать активизации процесса интеграции в военную и военно-техническую сферы НАТО нейтральных приарктических государств ЕС – Швеции и Финляндии.

Таким образом, дальнейшее разрушение экономического и военного потенциалов РФ в начале XXI века объективно приведет к установлению между нами и странами НАТО неравноправных, исключительно оскорбительных дискриминационных, как политических, так и экономических отношений, позволяющих незаконно и практически бесконтрольно использовать юридически принадлежащие России ресурсы и запасы ее арктических морей и континентального шельфа.

К сожалению, такому положению РФ способствует позиция отдельных политических лидеров нашей страны. Наиболее показательным примером и исключительно недальновидным шагом является российско-американский договор 1990 года о разграничении морских пространств в Беринговом море, в соответствии с этим договором к США отошло 74 тыс. квадратных километров богатейшего ресурсами континентального шельфа.

Такой подход неизбежно повлечет за собой включение в сферу «жизненных интересов США и НАТО» всего сектора российской Арктики и Россия, в ближайшие годы, окажется «вытесненной» из Севера.

Позиция США в этом отношении очевидна и строго последовательна. Например, в 1986 году в США принимается «Закон о защите национальных интересов США в Арктике», который на практике явился результатом выполнения комплексной целевой программы защиты и обороны Североамериканского континента, предлагающий поддержание определенного уровня военного присутствия, в том числе для обеспечения в этой зоне глобальной экономической и научной деятельности.

В принятой в 1994 году «Стратегии национальной безопасности» положения закона 1986 года подтверждены и дополнены актуальными задачами по обеспечению проникновения «бизнеса по-американски» в Россию. Концепция предполагает в основном содействие освоению ресурсных запасов РФ, в том числе районов ее Севера и Арктики.

Выполненный анализ свидетельствует, что за последние годы изменилась также и международная позиция основных приарктических государств: Канады, Дании, Исландии, Норвегии.

Военные проблемы национальной безопасности и экономическая деятельность Канады в Арктике связаны с обеспечением ее суверенитета и союзническими обязательствами по отношению к США и НАТО.

В 1986 году правительство Канады законодательно установило границы национального арктического сектора.

Начиная с 1940 года, Канада последовательно проводит политику жесточайшего соблюдения своих национальных интересов в Арктике, прежде всего в национальной арктической

зоне. За пределами национальной зоны интересы Канады в Арктике полностью совпадают с интересами США и НАТО. Следовательно, и военная деятельность Канады в XXI веке будет направлена исключительно на усиление ее военного присутствия в Арктике.

Политика Дании в Арктике диктуется ее членством в НАТО, соглашением с США об объединенной обороне Гренландии и Законом об использовании Гренландии для военных целей (1980 год).

Дания поддерживает создание безъядерной зоны на Севере.

Следует ожидать, что в начале XXI века правительство Дании и органы самоуправления Гренландии изменят базовые положения своей национальной политики о «не размещении на своей территории в мирное время иностранных военных баз» и будут способствовать строительству и постоянному функционированию различных объектов военной инфраструктуры, частей ВС США и НАТО.

Особую озабоченность по-прежнему будут вызывать наши отношения с Исландией. Военно-политическое руководство НАТО в своих планах отводит этому государству роль тыловой зоны при ведении "масштабных военных действий".

Исландия является нашим основным конкурентом на рынке морепродуктов, что объективно будет осложнять и без того неоднозначные взаимоотношения РФ в сфере использования рыбных запасов в Северо-восточной Атлантике и в Баренцевом море.

Норвегия, как и другие приарктические государства, свои долговременные интересы в Арктике также связывает с НАТО. Норвегия поддерживает интеграцию Швеции и Финляндии в ЗЕС, привлечение этих нейтральных стран к военному и военно-техническому сотрудничеству с НАТО, особенно в Арктике.

В 90-е годы наметилась тенденция отхода Норвегии от своей миролюбивой внешней политики, участились случаи длительного пребывания в Северной Норвегии частей и соединений ВС стран НАТО, активизировалась собственная военная деятельность не только на севере страны, но и в Баренцевом море, а также в акватории архипелага Шпицберген.

В настоящее время со стороны Норвегии наблюдается «привнесение военного присутствия на архипелаге», вытеснение России с архипелага путем неоправданного ужесточения требований действующих документов. Подтверждением служат беспрецедентное поведение администрации архипелага в период катастрофы авиалайнера России в зоне аэропорта Лонгйир.

Определенными источниками повышения военной активности и продолжающейся напряженности в отношениях между РФ и Норвегией до последнего времени являлась неурегулированность границ, континентального шельфа в Арктике, игнорирование интересов сторон в процессе совместного добывания морепродуктов, нарушение в одностороннем порядке Норвегией демитаризованного статуса архипелага Шпицберген, а также проблемы

экологии, связанные, по мнению мировой, общественности с деятельностью ряда объектов на Севере России и предприятий Кольского промышленного района.

В последнее время принципиально изменилась и внешнеполитическая позиция лидеров Финляндии. Последняя прошедшая предвыборная кампания свидетельствует о возрождающейся идее потребовать от России даже возвращения Карельского перешейка.

Таким образом, практически все зарубежные приарктические страны, входящие в блок НАТО, активно поддерживают программу его расширения на Восток.

Уже сегодня арктическая зона имеет сбалансированную разветвленную военную инфраструктуру, которая в XXI веке будет совершенствоваться и развиваться, превращаясь в зону постоянного базирования передовых группировок ВС США и НАТО. Арктика рассматривается руководством НАТО как основное связующее звено в системе театров: Северо-Западного Европейского, Атлантического и Тихоокеанского. Прибрежные территории Арктики превращаются в единую операционную зону объединенных ВС НАТО и в необходимых случаях и при определенных вариантах развития военно-политической обстановки в мире она может стать наиболее вероятным океанским театром военных действий и даже основополагающим центром и причиной полномасштабной войны.

Сегодня за рубежом основной упор делается на создание и расширение полномочий различных международных арктических организаций и комитетов, проведение широкомасштабных фундаментальных и военно-прикладных исследований, расширение изучаемых районов, с включением в их состав исключительно экономической зоны РФ, а также усиление позиций западных спецслужб в действующих международных организациях и учреждениях.

Современная позиция США в отношении Арктики определена в докладе «Американские национальные интересы» (июль 1996 г.). Американские эксперты – авторы доклада – считают, что в долгосрочной перспективе в обеспечении стратегических интересов США роль Арктики резко возрастает.

В целом, выполненный анализ военной политики НАТО в Арктике позволяет нам говорить о том, что в начале двадцать первого века решается один из самых принципиальных для нашей страны вопросов – быть Российскому Северу или не быть. В этих условиях огромная роль принадлежит правительству Мурманской области. От её позиции зависит перспектива развития Севера нашей страны.

Сегодня исключительно важной для России является проблема, связанная с развитием Северного Морского пути.

6. ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ И СОВРЕМЕННАЯ РОЛЬ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РАЗВИТИИ РОССИИ В XXI ВЕКЕ

Северный морской путь (СМП) исторически является главной магистралью в Арктике, его роль неуклонно и объективно возрастает. До начала XX века СМП имел название Северо-Восточного прохода. Северный Морской путь проходит по морям Северного Ледовитого океана от Карских ворот до Бухты Провидения (Бухта Провидения — бухта в Анадырском заливе Берингова моря, у юго-восточного берега Чукотского полуострова) и имеет общую протяженность около 5600 км. СМП обслуживает порты Арктики и крупных сибирских рек. Основными портами являются: Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения.

Бухта Провидения была открыта русской экспедицией Курбата Афанасьевича Иванова (?-1666), тобольского казака, первооткрывателя озера Байкал, в 1660 году. После этого ещё 200 лет бухта оставалась безымянной. В 1848-49 годах в бухте перезимовал британский корабль «Пlover» под командованием капитана Томаса Мура. Выйдя из Плимута в январе 1848 года корабль крейсировал по Берингову морю в поисках потерянной экспедиции Франклина. 17 октября 1848 года судно Мура бросило свой якорь в безопасной гавани. В честь первой успешной зимовки в районе Берингова моря Томас Мур дал название бухте — Провидение.

Первые упоминания о морских связях славян с коренным населением Севера приходятся на середину VI века.

Начиная с IX века, через Белое и Баренцево моря новгородцы устанавливают связь с Западной Европой.

Согласно «начальной летописи», уже в конце XI века новгородцы посещали бассейн реки Печоры. Отсюда следует вывод, что, по всей вероятности, ещё до одиннадцатого века новгородцы проникли в более близкие к ним места: в Карелию и на берега Белого моря. Новгородских купцов-промышленников, отправлявшихся в поход на Север за пушниной и другим товаром, называли ушкуйниками. Поселившихся на Севере, на берегах морей Ледовитого океана русских людей стали называть поморами. Великим их представителем является первый русский ученый-естествоиспытатель, первый русский академик, крупнейший русский поэт 18 века, заложивший основы современного русского литературного языка, художник, историк, поборник отечественного просвещения М.В. Ломоносов (1711-1765 гг.). М.В. Ломоносов родился около села Холмогоры Архангельской губернии в семье помора. Проходил обучение в Славяно-греко-латинской академии в Москве, в Академическом университете в Петербурге, в университетах Германии. В 1748 году основал при АН первую русскую химическую лабораторию. В 1755 году по инициативе М.В. Ломоносова был основан Московский университет. Его идеи далеко опередили науку того времени. Ему принадлежит идея атомно-молекулярного представления о строении вещества. М.В. Ломоносов высказал принцип сохранения материи и движения. Заложил основы физической химии. Исследовал атмо-

сферное электричество и силу тяжести. Выдвинул и обосновал учение о цвете. Создал целый ряд оптических приборов. Открыл атмосферу на планете Венера. М.В. Ломоносов описал строение Земли, объяснил происхождение многих полезных ископаемых и минералов. Разработал и опубликовал руководство по металлургии. М.В. Ломоносов - автор многих трудов по русской истории, поэм, поэтических посланий, трагедий, сатирических и фундаментальных филологических трудов и известной научной грамматики русского языка. Именно его талант возродил русское искусство мозаики, создал прекрасные мозаичные картины. В своих публичных выступлениях и научных трудах М.В. Ломоносов с особенной убежденностью подчеркивал важность исследования Северного Морского пути и Сибири.

Желание М.В. Ломоносова внести свой вклад в дело открытия СМП особенно усилилось в связи с полемикой, развернувшейся по поводу приоритета русских арктических открытий 1720-1740 гг. В 1752-1753 гг. были опубликованы работы французских географов Ж.Н. Делиля и Ф. Бюаша, которые в своих трудах исказили историю открытий экспедиций Беринга. С этой целью М.В. Ломоносов приобретает и глубоко изучает многие тома «Всеобщей истории морских и сухопутных путешествий или собрание всех описаний путешествий», издаваемой в Лейпциге. Кроме изучения научных трудов М.В. Ломоносов в плане обоснования наличия СМП и обеспечения его безопасности создает ряд уникальных приборов. Например, в отчете по физике за 1754 год он отмечает:

«1) изобретены некоторые способы к сысканию долготы и ширины на море при мрачном небе...

2) деланы опыты метеорологические над водою, из Северного океана привезенною, в каком градусе мороза она замерзнуть может...».

В 1755 году М.В. Ломоносов пишет, что «сочинил письмо о Северном морском ходу в Остындию Сибирским океаном».

В 1756 году М.В. Ломоносов продемонстрировал в Академическом собрании «ночезрительную трубу», а затем и ночной полемоскоп (перископ), которым будет снабжена экспедиция 1765 года, отправившаяся на поиск «Северного хода».

Кроме этого в отчете за 1756 год он отмечает о выполнении следующих разработок:

«1) о лучшем и ученом мореплавании;

2) о твердом термометре...».

В 1759 году ученый публикует «Рассуждения о большой точности морского пути».

В 1757\1758 годах М.В. Ломоносов создает «циркумполярную карту» (карту Северного Ледовитого океана с прилегающими к нему землями в виде круга).

В 1759 году в «Рассуждениях о большой точности морского пути» он предлагает «новые свои изобретения до мореплавательной науки и принадлежащие к делу сему «машины», например, «самопишущий компас» (курсоуказатель), «дрометр» (донный механический

лаг вертушечного типа), «клизиометр» (прибор для определения сноса корабля под действием ветра с самопишущим механизмом), «салометр» (прибор для определения скорости и направления течения).

В мае-июне 1760 года М.В. Ломоносов пишет научный труд «Рассуждение о происхождении ледяных гор в Северных морях».

В перечне географических вопросов по исправлению первого «Российского атласа», утвержденном Сенатом в 1760 году, М.В. Ломоносов помещает свои теоретические разработки СМП: «От северных сибирских городов и зимовий присылать известия об островах на Ледовитом море...».

Поистине выдающимся является труд М.В. Ломоносова «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показания возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» (см. Ломоносов М.В. Полное собрание сочинений. Т.4, стр.442, то же т.6 стр. 604). К рукописи этого труда были приложены две цветные циркумполярные карты, составленные в 1763 году.

В 1764 году в свет выходит труд М.В. Ломоносова «О возможном мореплавании Северным океаном в Ост-Индию и Америку с полярною картою, на коей показаны все северные путешествия (см. Ломоносов М.В. Полное собрание сочинений. Т.9, с.301, то же т.10 с. 398).

В марте 1764 года опубликован очередной труд М.В. Ломоносова «Прибавление. О северном мореплавании на Восток по Сибирскому океану». Тогда же правительство приступило к реализации плана М.В. Ломоносова по открытию СМП. 25 июня 1764 года Адмиралтейская коллегия назначила в экспедицию тех офицеров: капитана 1 ранга В.Я. Чичагова, капитана 2 ранга Н.Д. Панова и капитан-лейтенанта В.М. Бабаева.

М.В. Ломоносову не суждено было дожить до начала экспедиции, однако его мы по праву считаем ученым, теоретически обосновавшим наличие СМП.

Уже в XII веке, освоив побережья полярных морей, новгородцы на судах, преодолевая полярные льды, все дальше проникают в глубину Северного Ледовитого океана. Не позднее того же двенадцатого века в страну Коми (бассейны рек Вычегды и Печоры) постоянно приходили русские торговцы. К концу этого века устье Северной Двины служило для новгородцев воротами в Белое море.

В XII - XIII веках русские поморы через Югорский Шар и Карские Ворота прошли под парусами в Карское море. Исторически установлено, что они доходили до полуострова Ямал и поднимались по реке Мутной. Поморы в этот период открыли острова Вайгач, Новая Земля, а в конце XV века – острова архипелага Шпицберген и остров Медвежий.

В XIII веке к походам новгородцев присоединилась Низовая Русь.

В 1493 году Нюрнбергский картограф И. Мюнцер сообщает в письме Португальскому королю Жуану Второму о том, что недавно он узнал об открытии русскими и присоединении к России нового архипелага в Северном Ледовитом океане – Груманта (Шпицбергена).

В 1496 году послом в Данию был направлен Григорий Истома. Посольство Истома на четырех судах вышло из устья Северной Двины, прошло морями Северного Ледовитого океана на запад, по пути посетило полуостров Рыбачий.

В XV веке впервые возникает мысль о возможности плавания через северные моря в Китай. Мы повторяем, что первая карта берегов Северного Ледовитого океана была составлена московским дьяком Дмитрием Герасимовым в 1525 году. Именно русский посол в Риме Дмитрий Герасимов впервые высказал мысль о существовании Северного Морского пути из Белого моря в Тихий океан. Доводы Д. Герасимова были опубликованы итальянским ученым Паоло Джиовио в его знаменитом труде - «Книге о посольстве Василия к Клименту XII». Публикация этой книги явилась мощным толчком к снаряжению многих зарубежных экспедиций для отыскания Северного Морского пути, или так называемого Северо - Восточного прохода. К этому же времени относится освоение русскими мореплавателями западного участка Северного морского пути – от Северной Двины до Тазовской бухты в устье Оби.

Первый поход англичан с целью «отыскания Северо - Восточного прохода» был предпринят в 1527 году и закончился неудачей. Следующая английская экспедиция в составе трех судов была осуществлена в 1553 году под руководством сэра Х. Виллоуби. Судно экспедиции «Эдуард – благое предприятие» в конце августа достигнув берегов Мурмана, направилось в Белое море, а затем вошло в устье Северной Двины. В 1556 году Англия снарядила новую экспедицию. В конце июля 1556 года экспедиция, руководимая С. Барро, достигла Новой Земли. В ходе этого плавания С. Барро неоднократно встречался с русскими мореплавателями – поморами. Англичанин был изумлен размахом русских полярных плаваний и пришел в восхищение от знания русскими навигационных условий в северных морях. В августе 1556 года было принято решение о возвращении экспедиции в Англию. В последующем свои северные морские походы англичане совершали в 1557, 1569, 1580 годах. Своей главной цели – открытие Северо - Восточного прохода они не достигли и практически не внесли сколь - либо значительного вклада в изучение Русской Арктики.

Собранные англичанами данные о русском мореходстве к востоку от Новой Земли заинтересовали голландских коммерсантов и мореплавателей. В 1593 году голландский купец Б. Мушерон представил правительству первый проект большой экспедиции «для открытия удобного морского пути» в Тихий океан. Первоначально в состав экспедиции входили два корабля под командованием Б. Тетгалеса и К. Ная. Спустя год к этим кораблям присоединились ещё два судна под командованием Виллема Баренца. В. Баренц (около 1550-1597) руководил тремя экспедициями по Северному Ледовитому океану.



В. Баренц (около 1550-1597)

Первая голландская экспедиция так и не смогла войти в Карское море и в сентябре вернулась на родину. В июле 1595 года корабли второй экспедиции покинули Голландию. Однако и вторая голландская экспедиция под руководством К. Ная и В. Баренца оказалась неудачной и не внесла какого-либо существенного вклада в исследование Арктики.

Самый значительный вклад в исследование Новой Земли из иностранцев внесла третья голландская экспедиция 1596 года. Исследователи открыли остров Медвежий, исследовали Шпицберген, достигли мыса Желания, провели на Новой Земле суровую полярную зиму. Во время этого похода ушел из жизни В. Баренц. После 13 месяцев плавания в полярных водах и тяжелой зимовки на пустынной Новой Земле голландские исследователи встретили поморов, что и спасло их от голодной смерти. В ноябре 1597 года экспедиция вернулась в Голландию. Несмотря на неудачу трех попыток пройти ледовыми морями с запада на восток, плавания голландцев составляют одну из интереснейших страниц истории изучения Новой Земли и Арктики в целом. Особенно это касается изучения направления ветров, состояния ледовой обстановки и характера облачности в районе Новой Земли. Результаты этих наблюдений были использованы норвежским метеорологом Х. Моном, выдающимся русским ученым, одним из основоположников сейсмологии, физиком и геофизиком академиком Петербургской Академии наук Б.Б. Голицыным (1862-1916), полярным исследователем В.Ю. Визе и голландцем Г. де Фера. В. Баренц вел наблюдения над магнитным склонением, которые и сегодня представляют определенный интерес для науки.

Особую ценность представляла карта полярных стран, составленная Виллемом Баренцем. На ней впервые было нанесено все западное побережье Новой Земли. Данная карта являлась новым шагом в развитии картографии Арктики. Однако голландцы так и не узнали, что Новая Земля разделяется на два острова проливом Маточкин Шар, который впервые будет картографирован нашим выдающимся соотечественником Ф. Розмысловым спустя 271 год.

В России были осведомлены обо всех походах голландцев. Их опытом интересовался сам русский царь Алексей Михайлович (1629-1676). Настойчивый интерес иностранцев к Новой Земле и лежащим от неё к востоку рекам Сибири вынудил русское правительство принимать соответствующие меры, чтобы западноевропейские купцы не узнали водного пути в Карское море. С этого момента плавать в Карское море запрещалось и русским промышленникам. Именно в начале XVII века русские поморы устремились в Сибирь и вскоре вышли к Тихому океану и северо-восточной оконечности Азии.

В истории исследования Арктики и освоения Северо – Восточного прохода особая роль должна быть отведена Ивану IV Васильевичу Грозному (1530-1584). Одновременно с созданием Большого Чертежа Московского государства во времена Ивана Грозного был предпринят целый ряд удачных походов на Русский Север. В книге В.М. Пасецкого «Русские открытия в Арктике», на стр. 111, в частности, отмечается: «... Прекрасный знаток великих географических открытий Алексей Владимирович Ефимов обратил внимание на тот факт, что, возможно, Берингов пролив был пройден русскими раньше плавания Дежнева. Он приводит сведения о том, что Иван Грозный «пожелал узнать о границах Сибири на севере и востоке, а также обо всех племенах, населяющих эти края. С этой целью была послана экспедиция, которая вернулась в царствование его сына Федора Иоановича». В книге А.В. Ефимова «Из истории великих русских географических открытий» (А.В. Ефимов. «Из истории великих русских географических открытий» М.,Наука,1971. стр. 76-77) подчеркивается: «В документах старых сибирских архивов имеются данные, которые указывают, что эта экспедиция сделала важные открытия в Арктике. Она прошла морем к Чукотскому мысу и достигла берегов Камчатки».

Историки внимательно обращаются к уникальному морскому походу в 1601-1602 годах пинежанина Левки Иванова-Шубина.

Пинежанин Левка Шубин, по прозвищу Плехан, был промышленником, совершившим в 1601-1602 годах плавание из Холмогор в Мангазею. Это плавание интересно тем, что Шубин оставил довольно подробное описание его. Отряд, в который входил Шубин, состоял из 40 человек, разместившихся на четырех кочах. В первый год (1601) отряду не удалось дойти до Карского моря, и мореплаватели были вынуждены зимовать в Пустозерске. В следующем году плавание продолжилось. Пройдя через Югорский Шар, отряд подошел к Ямалу и вошел в реку Мутную. Воспользовавшись Ямальским водным путем, отряд вышел в Обскую губу и благополучно достиг в 1602 году Мангазеи на реке Таз.

Следует отметить, что наиболее точно русские полярные мореходы 17-18 веков представлены в труде Визе В.Ю. «Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служивых людей XVII – XVIII вв.: Биографический словарь. -М.-Л.-Издательство Главморпути, 1948. 72 с.».

Истории известно, что гениальная идея создания гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана принадлежит Петру Великому.

В XVI веке поморцы, на своих кочах – оригинальных палубных судах ледового плавания – приходили за пушниной морем, огибая с Севера полуостров Ямал. В данной монографии уже отмечалось, что в последнее пятилетие XVI века, после похода казачьего атамана – героя народных русских песен Ермака Тимофеевича (?-1585) в Сибирь был составлен и выпущен «Чертеж всему Московскому государству», на котором было отмечено 50 рек, впадающих в Белое море, и 40 – в Баренцево. На этом же чертеже впервые нанесены побережье Карского моря, полуостров Ямал, Обь с Иртышем и другие северные районы и реки.

Экспедиции поморских мореходов в арктических водах – несомненно, одна из славных страниц в истории полярного мореплавания и географических открытий. Важно также отметить, что историческими данными теперь точно установлено первенство в открытии северо-восточного пути поморов, а не Э. Норденшельда, как считалось до последнего времени. А сам великий путешественник и мореход высоко ценил морское искусство поморов, отмечая, что «они были смелые и хорошие моряки и что у них были такие суда, которые при попутном ветре шли скорее английских».

Историческая роль в освоении Севера принадлежит казакам. Например, в 1633 году отрядом казаков при участии И.И. Реброва были исследованы море Лаптевых и побережье в районе рек Лены, Яны, Индигирки, Мги, а также заливы Олененский, Янский и другие. Например, на Лене И.И. Ребров руководил закладкой города Якутск. На реке Яне под его руководством был создан город Усть-Янск. На Индигирке И.И. Ребров «зимовал» три года. В 1640-1641 годах казаками было исследовано Ламское (Охотское) море.

В представленной выше книге В.Ю. Визе отмечено:

«РОБРОВ ИВАН ИВАНОВ (РЕБРОВ) 1633, 1640, 1642, 1652 гг.

Казак Иван Робров (? – 1666) был в 1631 году послан из Тобольска в Мангазею, а оттуда на Лену, где взял с якутов ясак. В 1633 году Робров спустился вниз по Лене, вышел в "Святое море" и открыл устье Яны. В этом плавании принимал участие енисейский казак, Илья Перфирьев. "И пришед на Янгу реку, - говорит Робров в челобитной, - собрал ясаку 20 соболей и черную лисицу". В устье Яны Робров поставил зимовье. Вскоре затем Робров вышел из Яны в море и отправился "по морю" а новую стороннюю на Индигирку реку, а Собачья тож", для "прииску новых земель". На Индигирке Робров поставил два острога и оставался здесь до 1640 года, когда он вернулся в Якутск, совершив путь до Лены морем. Робров был первым русским, побывавшим на Яне и Индигирке. "Преж меня на тех тяжелых службах, на Янге и на Собачьей, не бывал никто, проведая я те дальние службы", говорится в челобитной Роброва. В 1642 году Робров снова отправился в устье Лены, откуда морем пере-

шел в устье Оленека, где оставался до 1647 года. На Оленеке Робров поставил зимовье и занимался сбором ясака.

В 1652 году Робров был послан морем в Колыму, причем на пути должен был разведать земли, лежащие к северу от устья Яны. На Новосибирских островах Робров, по-видимому, не побывал, а проехал прямо в Колыму. Известно, что в 1653 году Робров находился в Нижнеколымске, где занимал должность казачьего пятидесятника, как это усматривается из челобитной юкагир (опубликована в сборнике "Колониальная политика Московского государства в Якутии XVI века"). Таким образом, предположение М.М. Ермолаева, что старинное зимовье, найденное Геденштромом на острове Котельном, поставлено Робровым, лишено оснований. Во время сбора ясака Робров нередко встречал сопротивление. Происходили кровавые стычки, во время которых он был 7 раз ранен. У Роброва была "рана стрельная в голову" и "кость спинная перерублена".

Не менее значительными для исследования Сибири и Севера были походы, совершенные Елисеем Бузой и Посничком Ивановым сыном Губаря.

Труднейшие испытания и великие открытия выпали на долю полярного исследователя, морехода Михаила Васильевича Стадухина (- 1666). По отзывам историков, талантливый исследователь М.В. Стадухин был человеком необыкновенной смелости, он отличался недюжинной широтой ума. В свой первый поход М.В. Стадухин отправился во главе отряда из 15 человек на «Оймякон реку» в 1641 году. В отряде состоял и будущий знаменитый мореплаватель С. Дежнев. Из своего первого похода М.В. Стадухин доставил чрезвычайно интересные сведения об Охотском море и ценнейшие географические сведения об Охотском крае.

В 1642 году М.В. Стадухин самостоятельно отправляется на реку Мому. Достигнув реки Мому, он направляется на Индигирку, а затем, построив коч, к Ледовитому океану. Вскоре мореходы под руководством М.В. Стадухина достигли Колымы. На берегу Колымы М.В. Стадухин заложил город Нижнеколымск. В.М. Пасецкий в книге «Русские открытия в Арктике» на стр. 129 пишет: «Михаил Стадухин не только заботился о пополнении государственной казны соболями, но и ревностно собирал географические сведения о Колыме, землях в Северном Ледовитом океане, местных богатствах, северо-восточных морях и землях...». На долю этого удивительно мужественного человека выпало большое число важнейших географических и морских открытий. Он первым исследовал самое холодное на планете место – Оймякон.

М.В. Стадухин первым спустился до Восточно-Сибирского моря и, пройдя Северным Ледовитым океаном, открыл реку Колыму. Он совершил сложнейшее плавание от Якутска до Берингова пролива, от Берингова пролива до Колымы, исследовал Анадырь, первым со-

брал сведения о Камчатке, разведал Камчатский нос. Все его уникальные географические открытия были отражены на карте П. Годунова, составленной в 1667 году.



Походы М. Стадухина в 1641-1659 годах

Ещё раз обратимся к книге В.М. Пасецкого «Русские открытия в Арктике». Ссылаясь на различные источники В.М. Пасецкий на стр. 140 написал: «Разведав Камчатский нос и побывав на реке Камчатке, он (М.В. Стадухин – от автора) первым совершил отважное плавание из устья Пенжинской губы до Охотска. «Открытие пути через Пенжинское море, - писал А.С. Пушкин, - имело важное следствие для Камчатки». Ни один из первопроходцев XVII века не предпринимал столь продолжительного по времени путешествия, какое осуществил за 12 лет Михаил Стадухин. Перед его подвигами тускнеют самые великие полярные странствия следующих веков. ... Не посмеем бросить в него камень. Не осудим страстный и буйный пламень его натуры. Поклонимся лучше его великому подвигу». Мы в свою очередь выражаем исключительную признательность В.М. Пасецкому, одному из немногих авторов, давших наиболее достойную, справедливую оценку этому выдающемуся русскому полярному исследователю.

В 1648 году знаменитый казак Семен Дежнев (около 1605-1673 гг.) совершил величайшее географическое открытие, впервые установив, что Азия отделена от Америки проливом, соединяющим Северный Ледовитый и Тихий океаны. Первое плавание проливом между Азией и Америкой С. Дежнев разделил с Федотом Алексеевым и Герасимом Анкудиновым.

Двадцать лет странствовал Семен Дежнев по морям Северного Ледовитого океана и впадающим в него рекам. Летом 1643 года Семен Дежнев проплыл от устья Индигирки до устья реки Колымы. Удивительным было это плавание на утлых суденышках среди полярных льдов, где три века спустя, был раздавлен льдами «Челюскин».

В июне 1648 года Семен Дежнев совместно с Ф.А. Поповым (Ф. Алексеевым) отбыл с группой казаков от устья Колымы на Восток. Ф.А. Попов и С.И. Дежнев впервые обошли вокруг Чукотского полуострова, и вышли из Северного Ледовитого океана в Тихий океан. Далее, С.И. Дежнев обследовал мыс, названный им Большим Каменным Носом, и добрался до реки Анадырь.

Авторы в очередной раз повторяют, что величайшие географические открытия были сделаны участниками морского похода Ф.А. Попова и С.И. Дежнева вдоль берегов Чукотского полуострова. Это была одна из тех экспедиций в «новые земли», которые совершали поморы и служилые люди, имея основной задачей расширение территории Русского государства и подведение под «высокую царскую руку новых неясных народов». Этот поход завершился присоединением к России громадного района реки Анадыря, что стало выдающимся политическим событием XVII века. Таким образом, все побережье Северного Ледовитого океана от Архангельска до Камчатки было исследовано русскими и вошло в состав Российского государства.

М.В. Ломоносов в своем известном сочинении «Краткое описание разных путешествий», касаясь вопросов мировых географических открытий, поставил морской поход С.И. Дежнева в один ряд с крупнейшими географическими событиями. «Сею поездкой, – писал М.В. Ломоносов, – несомненно, доказан проход морской из Ледовитого океана в Тихий».

Таким образом, заслуга С.Дежнева состоит в том, что он прошел «Анианским» (Беринговым) проливом. Специалисты также обоснованно утверждают, что эта экспедиция открыла «великий северный угол» – «Tabin Promontorium», мыс Табин или Тамарос, известный в античном мире, что участники похода С.И. Дежнева открыли Камчатку и достигли побережья Охотского моря, и, наконец, с большой долей уверенности можно предположить, что часть первопроходцев, отделившись от основной группы во время сильной бури еще до Большого Каменного Носа, достигла побережья Аляски и основала там, на побережье Кенайского залива, первое русское поселение из 31 дома.

В историко-географической литературе, как правило, высоко оцениваются заслуги Семена Дежнева, а имя его выдающегося соратника Федота Алексеева остается в тени. Судьба распорядилась таким образом, что Ф.Алексеев, как и многие другие участники исторического плавания, погиб. Но погиб, уже пройдя пролив, разделяющий Азию и Америку.

Так, благодаря упорству первооткрывателей, в сложнейших условиях было совершено одно из великих географических открытий.

В том же 1648 году С.И. Дежнев обследовал Курильские острова, которые ранее наблюдал первопроходец этих мест казак Наседкин. На Камчатке С.И. Дежнев основал первую базу.

Через столетия после открытия С.И. Дежневым и Ф.А. Поповым пролива между Азией и Америкой этот пролив был вновь открыт В. Берингом и назван проливом Беринга. Это случилось в эпоху преклонения перед иностранцами, что и сегодня является нашей, постоянно прогрессирующей национальной болезнью. Историческая справедливость, так до сих пор не восстановлена. Открытие пролива было официально оформлено в 1732 году.

В 1651 году казак И.А. Баранов по притоку реки Колымы достиг её верховьев, затем перешел в долину реки Гижиги и по ней спустился в северную часть Охотского моря, в Гижигский залив, расположенный между материком и Камчаткой.



Памятная монета «Экспедиция Ф. Попова и С. Дежнёва»



Семен Иванович Дежнев (1605-1673)



Походы Семена Дежнева

В целом, русские промышленники («гуляющие люди») в XVII веке совершили выдающиеся походы по «Студеному морю». Они открыли и освоили для плавания реки: Лену, Колыму, Индигирку, обосновались в верховьях Амура. Необыкновенно отважны были те мореходы, их именами гордится Россия: Иван Москвитин, Василий Поярков, Ерофей Хабаров, Владимир Атласов, Федот Алексеевич Попов (- 1648) и многие, многие другие. Несомненно, особняком даже в этом славном ряду исторических имен стоит имя Семена Дежнева.



Ерофей Павлович Хабаров
(около 1603-около 1671)

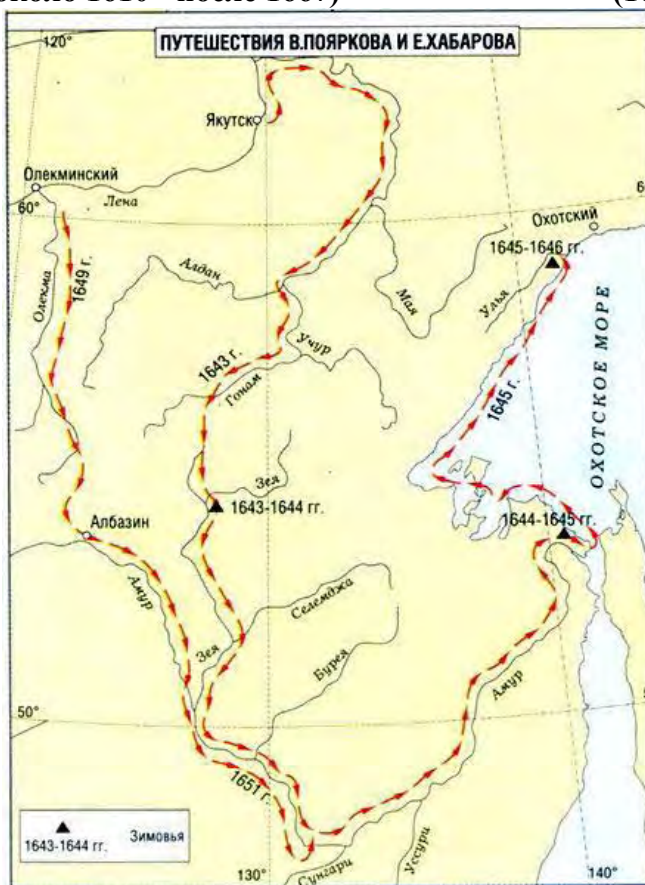


Иван Юрьевич Москвитин



Василий Данилович Поярков
(около 1610 - после 1667)

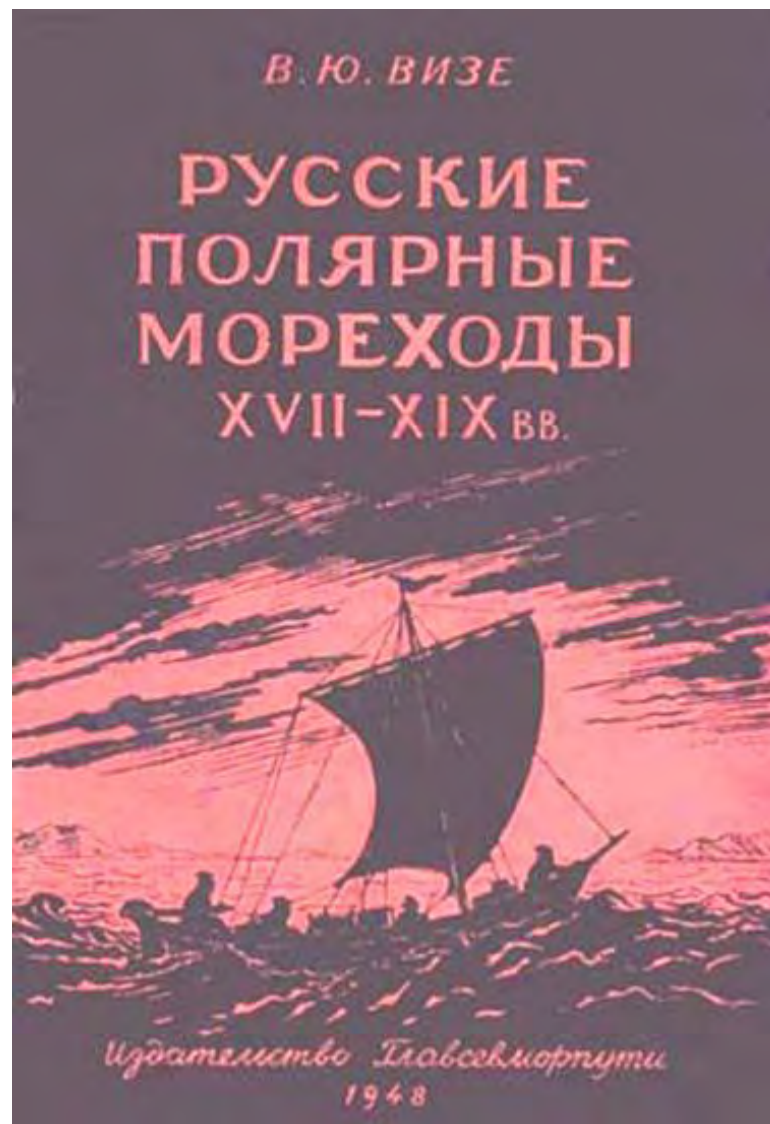
Владимир Васильевич Атласов
(1661-1711)





Карта-схема походов В. Атласова в 1696–1699 гг.

Выдающееся значение для освоения и изучения Арктики имеют полярные плавания, совершенные в 50-х 60-х годах XVII века под руководством И. Перфирьева, Е.Ю. Бузы, И.Р. Ерастова (примерно 1610 – 1660), Д.М. Зыряна (- 1646), Д. Чистякова, Ф. Чюрки, Ф. Чюкчева, М. Телицына, Л. Григорьева, Е. Тимофеева, И. Корепанова, Е. Волынкина, Ф. Васильева и многих других русских мореходов и полярных исследователей. Все они увенчались выдающимися географическими открытиями. За сто лет с 1600 по 1700 годы было совершено более 250 плаваний по Арктическим морям. О великих подвигах русских мореходов написано сотни книг, но среди этих публикаций особое место занимает книга Визе В.Ю. Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служилых людей XVII-XIX вв.: Биографический словарь. - М.-Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. - 72 с. Это издание представляет собой первый биографический словарь северных русских мореходов, в основном - поморов-промышленников.



В частности в Предисловии к словарю его автор В.Ю. Визе пишет: «Главными именами русских полярных исследователей - Челюскина, братьев Лаптевых, Врангеля, Пахтусова, Седова и многих других - справедливо гордится русский народ. Эти исследователи дали незабываемые примеры самоотверженной работы и любви к родине, которые никогда не забудутся советскими полярниками. Их имена хорошо известны советскому человеку со школьной скамьи. Но есть среди русских полярников целая плеяда моряков из промышленников и казаков, имена которых малоизвестны. Их тысячи, но едва сто из них сделались достоянием истории. Таковы Семен Дежнев, Федот Попов, Савва Лошкин и некоторые другие. Биографические сведения о них крайне скудны, в огромном большинстве случаев мы не знаем ни года их рождения, ни года смерти, как не знаем и обо всех совершенных ими полярных плаваниях. Между тем эти полярные мореходы из простых людей сделали великие географические открытия в Арктике. Они первые, задолго до Баренца, побывали на Шпицбергене. К сожалению, история не сохранила нам ни имен этих первых груманланов, ни года, когда они совершили свое историческое плавание. Кормщик Савва Лошкин впервые обошел всю Но-

вую Землю и сделал свое имя бессмертным. Уже в XVI веке мореходы из Архангельска, Мезени и Пустозерска освоили морской путь к западносибирским рекам. Имена этих первых пионеров Северного морского пути также затеряны в тумане истории. В XVII веке казаками и промышленниками был освоен морской ход вдоль северных берегов Сибири между Леной и Колымой, причем были открыты устья рек Оленека, Лены, Яны, Индигирки, Алазеи и Колымы. В том же веке Федот Попов и Семен Дежнев сделали величайшее географическое открытие, доказав, что Азия и Америка разделены на севере водным пространством.

Предлагаемая вниманию читателя работа представляет собой первую попытку собрать воедино имена этих мореходов из простых людей, поскольку они сохранены в печатной литературе. При составлении этого биографического словаря мы не пользовались архивами, отложив архивные изыскания, требующие большого времени и труда, на будущее. Однако мы полагаем, что и в настоящем своем виде биографический словарь русских полярных мореходов из промышленных, торговых и служилых людей представит интерес и позволит иметь более полное представление о той грандиозной работе, которая этими мореходами была выполнена. Нужно отметить, что мореходы, посещавшие западную часть Арктики (Баренцево и Карское моря), существенно отличались от мореходов, плававших на востоке. На западе это были профессиональные моряки-промышленники, великолепно знавшие свое дело и не боявшиеся больших морских переходов, подобных переходу от Норвегии к Шпицбергену. Уже Борро, английский мореплаватель, посетивший север России в 1555-1556 годах, отметил не только большое развитие русского северного мореплавания в количественном отношении, но указал и на высокие мореходные качества русских ладей. Стоя в устье р. Кулоя, Борро "ежедневно видел, как по ней спускались вниз много русских ладей, экипаж которых состоял минимально из 24 человек, доходя на больших до 30". Выходя совместно с русскими ладьями из устья Кулоя в море, Борро мог отметить, что все "ладьи опережали нас", вследствие чего "русские часто приспускали свои паруса и поджидали нас". Голландцами засвидетельствовано, что в 1597 году компас был в употреблении на русских ладьях. На сравнительно высокий уровень морских знаний у западных русских мореходов-промышленников и их заинтересованность в гидрографическом изучении морей указывает профессор Казанского университета А.С. Савельев, писавший в середине XIX века: "Большая часть этих смельчаков имеют хорошие практические сведения о мореходстве; компас никогда не покидает их; употребление карт многим из них известно как нельзя лучше; наконец, и сами они составляют их наглядкой и пишут журналы, в которые вносят описания посещенных ими мест, замечая, хорошо или нет становище, при каком ветре удобнее войти в него, какой в нем прилив, каковы берега, грунт, глубина и пр. Многие из этих карт служили немалым пособием для офицеров, занимавшихся съемкою берегов Ледовитого океана и Новой Земли. В доказательство можно привести слова известного мореплавателя нашего адми-

рала Литке, который с большою похвалою отзывается о картах Колгуева, составленных промышленниками, говоря, что положение исследованных им берегов этого острова оказалось совершенно сходно с положением, изображенным на картах промышленников". На востоке Арктики в XVII и XVIII веках в основном плавали служилые люди - казаки. Разъезжая в целях сбора ясака, они нередко пользовались морскими путями. Но это не были профессиональные моряки, и знакомство их с морем было вынужденным. Многие из них предпочитали тяжелые переходы по суше морским плаваниям. Здесь на востоке, господствовало исключительно малое каботажное плавание, главным образом между Леной и Колымой. Наряду с казаками морские переезды совершались также промышленными и торговыми людьми, но их было меньшинство. Моржовый промысел, являвшийся на западе главным и достигший там, среди русских исключительного развития, на востоке был распространен значительно меньше. Прибрежные плавания не требовали таких навигационных знаний, как плавания в открытом море, совершавшиеся на западе. Поэтому и мореходное искусство стояло на востоке, на низшем уровне. Здесь сплошь и рядом в море пускались люди, никогда раньше на нем не бывавшие; от них требовалась главным образом сила и смелость, а навигационные познания играли совершенно подчиненную роль. На западе же ни одна ладья не рисковала выйти к Шпицбергену или Новой Земле без опытного кормщика. В приведенном ниже списке русских полярных мореходов из промышленных, торговых и служилых людей имена расположены в хронологическом порядке, причем принималось во внимание первое плавание, совершенное данным лицом. Годы плавания указаны под фамилией. Лица, совершившие лишь пешие переходы по морскому льду, на не плававшие по морю, в список не вошли. Упоминаемые в словаре путешествия по суше приводятся лишь для полноты биографических сведений о данном лице».

Таким образом, на рубеже XVII и XVIII веков в России произошли события, которые оказали определяющее влияние на организацию русских исследований в Арктике. В стране впервые были созданы морские высшие образовательные учреждения, из стен которых вышли многие полярные исследователи, был создан регулярный Военно-морской флот, была открыта Академия наук. Уже в 1711 и 1713 годах состоялись плавания И.П. Козыревского к Камчатке и Курильским островам.

В январе 1717 года по указу Петра Великого на берега Тихого океана были посланы «навигаторы И.М. Евреинов и Ф.Ф. Лузин». По требованию Петра Первого стала готовиться Первая Камчатская экспедиция. Руководителем Первой Камчатской экспедицией решением Адмиралтейств-коллегии был определен В. Беринг. Витус Ионассен Беринг родился 12 августа 1681 года в городе Хорсенсе (Дания). Юношей В. Беринг принял участие в плавании к берегам Ост - Индии. В 1703 году по предложению русского адмирала К.И. Крюйса В. Бе-

ринг поступает на русскую морскую службу и назначается командиром небольшого судна. В 1706 году В. Беринг производится в лейтенанты.

В 1724 году Россия приступила к подготовке и осуществлению грандиозного замысла Петра Великого, связанного с величайшими во все века географическими исследованиями. Наиболее полно и красочно о планах Отца Отечества написал в своих воспоминаниях его сподвижник русский механик и изобретатель А.К. Нартов (1693-1756): «... В начале генваря 1725 года, в самый тот месяц, когда судьбою Всевышнего был определен конец жития Петра Великого, и когда его величество чувствовал в теле своем болезненные припадки, все ещё неутомимый дух его трудился о пользе и славе отечества, - ибо он сочинил и написал собственною рукою наказ Камчатской экспедиции, которая долженствовала проведывать и отыскивать мореходство того, не соединяется ли Азия к северо-востоку с Америкою. ... Призванному к себе генерал-адмиралу, вручив наставление, говорил следующее: «Худое здоровье заставило меня сидеть дома; я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно и что другие дела предпринять мешали, то есть о дороге через Ледовитое море в Китай и Индию». На сей морской карте проложенный путь, называемый Аниан, назначен не напрасно. ... Ограждая отечество безопасностью от неприятеля, надлежит стараться находить славу государства через искусство и науки. Не будем ли мы в исследовании такого пути счастливее голландцев и англичан, которые многократно покушались обыскивать берегов американских...» (Майков А.Н. Рассказы Нартова о Петре Великом. Зап. Акад., наук, 1891. Т. 1. Прил. 6, 111с.).

22 августа 1727 года суда экспедиции В. Беринга покинули Охотск. В начале сентября 1727 года суда вошли в реку Большую, и по причине сильной течи в корпусе судна «Фортуна» дальнейший поход был приостановлен. В июле 1728 года в Нижнекамчатске был построен бот «Св. Гавриил». 13 июля 1728 года бот вышел в свое историческое плавание. 11 августа мореплаватели вошли в пролив, отделяющий Азию от Америки. 13 августа бот пересек северный полярный круг, а уже 15 августа экспедиция вышла в открытый Северный океан. Через сутки В. Беринг принял решение о возвращении на Камчатку. 2 сентября 1728 года бот «Св. Гавриил» отдал якорь в Нижнекамчатске.

После зимовки на Камчатке В. Беринг повторно вышел в море. Несомненно, первая Камчатская экспедиция В. Беринга внесла исторический вклад в развитие географических представлений о северо-востоке Азии, и, прежде всего от южных границ Камчатки до северных берегов Чукотки. Экспедиция обогатила мировую географию, картографию и этнографию важнейшими открытиями, подготовила серию географических карт. Итоговая общая карта включала в себя пространство от Тобольска до Тихого океана.

В 1730 году В. Беринг предложил проект Второй Камчатской экспедиции. Адмиралтейств - Коллегия, изучив план В. Беринга, предложило его существенно расширить. Так, кроме поисков берегов Америки и установления морских связей с Японией, важнейшей задачей

экспедиции должно было стать исследование северного берега Евразии и отыскание морского пути из Архангельска на Камчатку. 2 мая 1732 года Сенат России издает Указ «Об отправлении капитан - командора Беринга в Камчатку и о правилах, каковые он должен соблюдать в сей экспедиции».

В 1732 году на боте «Святой Гавриил» М. Гвоздев и Н. Федоров исследовали берега Америки и открыли два острова. Академия Наук России считала, что главное место во Второй Камчатской экспедиции должны были занимать исследования Сибири, Дальнего Востока, Арктики, Японии, Северо - Западной Америки в географическом, геологическом, ботаническом, зоологическом, этнографическом отношениях. При этом особое внимание в экспедиции придавалось изучению Северного морского прохода из Архангельска в Тихий океан, а также северных берегов России от реки Печоры до Камчатки.

Сенат определил Вторую Камчатскую экспедицию «самой дальней и трудной и никогда прежде не бывалой». Руководителем экспедиции был определен В. Беринг. Огромное значение для исследования Севера имели экспедиции капитана 1 ранга П.К. Креницына (?-1770 гг.) и капитан - командора В.Я Чичагова, которые исследовали Алеутские острова, западное побережье Аляски и Северный Ледовитый океан. При этом В.Я. Чичагов дошел до недостижимой прежде широты 80 градусов 30 минут.

В 1733-1743 годах в период правления Анны Иоановны и была осуществлена величайшая в истории Великая Северная экспедиция, задуманная ещё Петром Великим. Участники этой экспедиции произвели «съёмку» всего северного побережья Азии от Югорского Шара до устья Колымы.

Первым в 1734 году на судне «Тобол» отправился на Север лейтенант Д.Л. Овцын. Три попытки этого смелого талантливого морехода оказались не достаточно результативными. Четвертое плавание «Тобола» под командованием Д.Л. Овцына в 1737 году позволило ему достигнуть реки Енисей и осуществить плавание вверх по Енисею.

Вся Вторая Камчатская экспедиция является выдающимся примером мужества русских моряков. Русские моряки первыми в мире открыли северо-западные берега Америки, Алеутскую гряду, Командорские острова. Именно, русские корабли первыми проложили самый короткий морской путь из России в Японию, обогатили географию ценнейшими сведениями не только о Курильских островах, но и о самой Японии.

Открытия и исследования экспедиции нашли отражения в серии карт. Суда «Св. Петр» и «Св. Павел» навеки вошли в историю мирового мореплавания. В мае 1746 года офицерами Д. Овцыным, С. Хитрово, А. Чириковым, И. Елагиным, С. Малыгиным, Д. Лаптевым, Х. Лаптевым был завершен величайший труд – была составлена «Карта генеральной Российской империи, северных и восточных берегов, прилежающих к Северному Ледовитому и Восточному океанам с частью вновь найденных чрез морское плавание западных американских

берегов и острова Япона». Всего в ходе Первой и Второй Камчатской экспедиций было составлено более 100 карт. Открытия экспедиций нашли отражение в изданном в 1745 году «Атласе Российском».

Трудами наших выдающихся соотечественников В. Прончищева, С. Челюскина, Н. Чекина, Д. Овцына, Ф. Минина, И. Кошелева, С. Муравьева, М. Павлова, братьев Лаптевых, А. Скуратова, В. Селифонтова, Ф. Прянишникова, М. Ушакова, Д. Стерлегова, С. Малыгина и другими участниками морских и северных пеших экспедиций были составлены карты от Печоры до самой северной точки Азии - мыса Челюскин и дальше на восток до Хатанги, Оленека и Лены. Была осуществлена съемка побережья между Леной и Индигиркой и от Индигирки до Колымы и дальше к востоку до Большого Баранова Камня. По результатам выполненных исследований впервые в мировой практике стали обсуждаться идеи предсказания погоды.

Мировое признание получили труды академика С.П. Крашенинникова по изучению метеорологического режима Восточной Сибири и Камчатки. Его труд Описание земли Камчатки» является до сих пор величайшим творением мировой науки. В целом научное наследие Первой и Второй Камчатской экспедиций настолько велико, что оно до сих пор не освоено полностью.

В 1753 году в Иркутске, на основании представления сибирского губернатора Мятлева была открыта «Навигацкая школа». Её предназначением была подготовка специалистов-штурманов для участия в исследованиях и «описаниях» рек Ингоды, Аргуни, Амура, а также Охотского и других северных морей.

В первом, дошедшем до нас сведении упоминаются походы «галиота» «Св. Екатерина». Штурманом на корабле был выпускник Иркутской «Навигацкой школы» Герасим Измайлов, внесший большой вклад в освоении Севера.

Первая экспедиция, совершенная на «Св. Екатерине» с целью «описания» северо-западных берегов Америки, состоялась в 1764-1768 годах, под командованием поручика И. Синда, бывшего участника второй экспедиции В Беринга. Экспедиция И. Синда побывала на американском берегу и открыла новый остров, названный островом «Святого Матвея».

В 1768-1769 годах «Св. Екатерина» под командованием П. Креницына и М. Левашова посетила западную часть Аляски, Лисьи острова, острова «Умнак», «Уналашку», моряки «произвели съемку и составили карту».

В 1776 году Г. Измайлов отправляется в Тихий океан «для посещения известных и открытия новых островов для русской державы...». В истории имеет место случай, когда талантливый и опытный картограф Герасим Григорьевич Измайлов оказал неоценимую услугу известному мореплавателю Куку, исправив ошибки на его старых картах и позволив скопировать составленную им новую карту Алеутских островов. В своем дневнике, в частности

Кук, характеризуя Г.Г. Измайлова, отмечает: «... был хорошо знаком с географией этих мест и знал обо всех открытиях, сделанных русскими. Увидев мои карты, он сразу же указал на их ошибки. ...Но, что показалось нам особенно интересным, это путешествие Измайлова в мае 1771 года на русском корабле на один из Курильских островов, и затем во Францию...» («Морские записки», № 40, 1955. Нью-Йорк»). На следующий день после встречи Г.Г. Измайлов и его помощники были приглашены на корабль Кука.

В статье «Штурман Герасим Измайлов» Е. Двойченко-Маркова в приведенном выше журнале пишет: «... Один из офицеров эскадры, Джон Рикман, так описывает Г. Измайлова: «Это был молодой человек, изящный и стройный, с белокурыми волосами...». А Кук добавляет: «Измайлов заслуживал бы гораздо лучшего положения, чем то, которое он имел. Я подарил ему октан Халдея, которого он раньше никогда не видел, и он с ним сразу освоился...». Далее Е. Двойченко - Маркова подчеркивает: «Измайлов провел два дня на английских кораблях, очень внимательно их осматривал и уехал, всех очаровав. Простой русский штурман, окончивший лишь «навигацкую школу», не знавший ни одного иностранного языка, не уступил, как оказалось, английским морякам, ни знанием своего дела, ни наружностью, ни манерами, и весь облик его никак не вязался с представлением о «сибирском варваре», которое заранее поспешили себе составить участники экспедиции о стране, столь отдаленной от европейской цивилизации».

Большое впечатление произвело на англичан обращение русских с туземцами и преданность последних своему новому отечеству. Один из участников экспедиции Кука, Джордж Ванкувер, вернувшись вскоре к русским берегам с новой экспедицией, пишет: «Вероятно ни один народ на свете, кроме русского, не сможет пользоваться в этих краях такими большими выгодами от прибыточной торговли... Иностранцам трудно будет добиваться такого же участия, какое принимают туземцы в благосостоянии России. Источником этого участия является почтение, и привязанность... Русские нашли дорогу к их сердцам и приобрели от них почтение и любовь...». Практически вся дальнейшая жизнь Г.Г. Измайлова была связана с морем, с путешествиями и открытиями новых земель. В 1783 году он участвовал в освоении в Америке первого русского поселения.

В 1786 году талантливый картограф составляет подробную новую карту Алеутских островов и Американского побережья. Имя штурмана Измайлова встречается среди документов компании Голикова - Шелехова, будущей известной и уже представленной в настоящей монографии Русско - Американской Компании. Нам особенно приятно отметить, что примеру Г.Г. Измайлова, указавшего Куку на его ошибки в картах, следовали и другие русские мореплаватели. Русские моряки всегда и везде помогали «добрым людям на морях».

В 1819 году из Кронштадта в Тихий океан отправились два шлюпа: «Открытие» под командованием капитан-лейтенанта М.Н. Васильева и «Благонамеренный» под командова-

нием С.С. Шишмарева. Экипажи имели цель пройти из Тихого океана в Атлантический через Северный Ледовитый океан в любом направлении: на запад или на восток от Берингова пролива. Главная цель судами экспедиции не была достигнута, но шлюп «Благонамеренный» достиг мыса Сердце-Камень, а «Открытие» - в Карском море – мыса Ледяной. Никто из предшествующих мореплавателей не смог пройти на запад так далеко от Берингова пролива.

В 1820-1824 годах под руководством русского мореплавателя, географа, исследователя Арктики, адмирала Ф.П. Врангеля была совершена экспедиция по описи берегов Северного Ледовитого океана. Перу Ф.П. Врангеля принадлежат известные труды «Историческое обозрение путешествий по Ледовитому океану», «Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому океану».

С 1874 начались регулярные плавания на пароходных судах через Карское море в устье Оби и Енисея.

Возможность плавания Северным морским путем на восток первым научно обосновал М.В. Ломоносов. Кроме того, М.В. Ломоносов первым выдвинул гипотезу о наличии в Центральной Арктике свободных ото льда больших водных пространств.

Большое внимание проблеме освоения Севера уделял и Главный инспектор кораблестроения России Н.Е. Кутейников. Свою точку зрения по этому вопросу весьма красочно он изложил в газете «Кронштадтский вестник» в 1893 году: «До сих пор никто из смельчаков, пытавшихся раскрыть тайну сфинкса – полюса, не имел успеха, будем же ждать появления нового Эдипа, который разрешит эту вековую загадку. Кто знает, может быть, он отправится к сфинксу именно на подводном судне!». Идея использования подводных лодок для покорения Северного полюса имеет более чем 300-летнюю историю. Почти сразу после постройки первого действовавшего подводного судна появились высказывания о возможности плавания этих судов подо льдами. Так, ещё в 1842 году знаменитый своими трудами по астрономии и математике английский исследователь Джон Уилкинс доказывал возможность постройки «ковчега» для плавания под водой к Северному полюсу.

И позднее многие русские и советские ученые выдвигали тезис об использовании подводной лодки, как основного средства для научных исследований Арктики, а также в качестве одного из перспективных видов транспорта будущего. В этом отношении необходимо упомянуть имена С.А. Бутурлина и Б.М. Житкова. С.А. Бутурлин, известнейший ученый орнитолог, одним из первых в России публично отстаивал целесообразность широко поставленных научных исследований арктических морей и их побережья в интересах развития рыболовства, торгового мореплавания, промысла морского зверя.

Первое в мире судно, специально оборудованное для проведения научно-промысловых исследований, обеспечения экспедиций Комитета для помощи русским поморам было построено в 1899 году в Германии и получило название «Андрей Первозванный».

Проблемы освоения Севера связаны ещё с одним нашим гениальным соотечественником – Д.И. Менделеевым. Д.И. Менделеев первым в мире выдвинул наиболее реальный для своего времени проект арктической подводной лодки. Известно, что великий ученый проявил себя и как инициатор полярных исследований, и как выдающийся деятель в области судостроения.

Будучи консультантом морского ведомства, Д.И. Менделеев принимал активное участие в рассмотрении проектов сооружения подводных лодок, бронирования кораблей, в оборудовании опытового бассейна.

С именем Д.И. Менделеева связано создание первого в мире линейного ледокола «Ермак», предназначенного для действий в полярных водах. Д.И. Менделеев был членом особой комиссии, которая рассматривала проекты ледоколов для Северного Ледовитого океана. Модель «Ермака» испытывалась в созданном по его инициативе опытовом судостроительном бассейне в Петербурге.

В 1899 и 1901 годах было осуществлено первое арктическое плавание на ледоколе «Ермак».

Кроме того, Д.И. Менделеев разработал план высокоширотной научной экспедиции, проведение которой намечалось на 1901-1902 годы. Один из вариантов этого плана предполагал создание специального экспедиционного ледокола, теоретический чертеж был разработан лично Д.И. Менделеевым. Всесторонне изучив идею использования ледокола, он писал: «Сильный корабль и свободные части вод – вот первые средства для победы над препятствиями Ледовитого океана». Выступая за скорейшее исследование арктических морей, за освоение Северного морского пути, Д.И. Менделеев в работе «К познанию России» (Санкт-Петербург, 1906. с.22) писал, что это будет в первую очередь способствовать «...появлению опытных моряков, привыкших взрывать сопротивляющиеся массы, плавать под водой и вести бой с природою и людьми силой осторожной предусмотрительности... Словом в нашем морском деле – для его успешного, и верного движения вперед – лучше всего на один из первых планов поставить завоевание Ледовитого океана...». Таланту Д.И. Менделеева принадлежит и разработка принципиальных проектов возможных подводных лодок для плавания подо льдами до Северного полюса. В частности в 1901 году Д.И. Менделеев разрабатывает проект подводной лодки длиной около 50 метров и объемным водоизмещением более 2100 метров кубических. Как бы откликаясь на теоретические разработки Д.И. Менделеева, русская подводная лодка «Сом» под командованием лейтенанта В.В. Трубецкого в 1905 году совершает подледное плавание в дальневосточных водах.

Три года спустя, 17 декабря 1908 года, подводная лодка «Кефаль» под командованием лейтенанта В.Н. Меркушева в бухте Золотой Рог всплыла, подняв лед корпусом. 20 декабря 1908 года эта же подводная лодка, погрузившись под лед толщиной около 15 сантиметров,

пробыла подо льдом 92 минуты, пройдя около 4 миль. После всплытия в вахтенном журнале было записано: «При всплытии пробили ледяное поле, подняв лед на себя».

В 1921 году американский инженер кораблестроитель С. Лейк сконструировал в США специальную подводную лодку водоизмещением 500 тонн, которая на глубине до 90 метров могла проходить от полыньи до полыньи расстояние до 40 миль. Первая попытка применить подводную лодку для исследования Ледовитого океана и достижения Северного полюса, предпринятая более 80 лет назад экспедицией Уилкинса - Свердруп, потерпела неудачу.

Определенный интерес в научных кругах вызвал, разработанный в последней четверти девятнадцатого столетия проект подводных лодок братьев Карышевых. Инженер-путеец И.А. Карышев и военный инженер А.А. Карышев предложили проект специального подводного корабля, предназначенного для научно-исследовательских и судоподъемных работ. Совет Русского технического общества в мае 1881 года, рассмотрев их проект, вынес по нему заключение: «... добросовестный и честный труд господ Карышевых может быть признан лучшею разработкой вопроса о подводном плавании из всех появившихся донине...» (Брошюра «Выгодная сторона подводного плавания и разбор условий постройки парового подводного судна И. и А. Карышевых. СПб. Типография А.М. Котомина, 1882. с. 11).

Научно-исследовательский вариант подводного судна предусматривал погружение на 830 метров. На корабле предполагалось применить искусственную очистку воздуха. Движение лодки по проекту обеспечивалось единым двигателем — паровой машиной, способной работать под водой. Братья Карышевы доказывали, что сконструированная ими подводная лодка может быть с успехом использована для исследования подводных глубин и способна подо льдами достичь Северного полюса. Выступая в защиту проекта братьев Карышевых, Н.И. Адамович в своей книге «Подводные лодки, их устройство и история», вышедшей в свет в Петербурге в 1905 году, подчеркивал: «При дальнейшем развитии подводного судоходства, может быть, до сих пор неосуществленная задача достижения Северного полюса, несмотря на многократные попытки проникнуть до него, разрешится гораздо проще, чем это теперь представляется... Пространство, покрытое вечными льдами, совсем не так уж широко, чтобы оно было непроходимым. Хотя бы оно и простиралось и на 800 верст, то для подводной лодки, обладающей районом действия, доходящим до 2000 километров, это не представляется невозможным. Н.И. Адамович в частности писал: «Если пробивают в гранитах туннели, то проходы во льдах не могут задержать человека в победоносном движении к Северному полюсу и вдоль азиатских берегов Северного Ледовитого океана, с чем связано открытие «великого сибирского пути», для осуществления которого стоит подумать над развитием подводного судоходства и усовершенствованием подводных лодок». Через несколько лет итальянский инженер Гаскон Л. Пеше предложил использовать подводную лодку для исследования полярных морей и выдвинул идею экспедиции к Северному полюсу на лодке ав-

стрийского ученого Аншюца - Кемпфе. Итальянский инженер считал, что при явных преимуществах у подводных лодок имеется существенный недостаток, связанный с отсутствием надежных способов ориентировки при плавании под водой.

В сентябре 1931 года по инициативе СССР в Инсбруке состоялась Вторая конференция Международного полярного года, которая официально рекомендовала национальным комитетам использовать в качестве нового средства для исследования высоких широт уже и Южного полушария подводные лодки.

В начале XX столетия в России появилось изобретение, без которого невозможно представить не только походы атомных подводных лодок под арктическими льдами и среди айсбергов, но и вообще любое подводное плавание. Данным изобретением явились гидроакустические приборы. Первым идею об использовании звука для связи под водой выдвинул русский инженер Р.Г. Ниренберг (1877-1939). Существенный вклад в создание гидроакустических приборов подводного обнаружения сделал и другой наш соотечественник К.В. Шиловский (1880-1958), ещё перед Первой Мировой войной создавший горизонтальный гидролокатор с направленным излучателем. В тридцатые годы XX столетия разработкой гидроакустических приборов под руководством выдающегося ученого, адмирала А.И. Берга (1893-1979) занимался талантливый конструктор, советский учёный в области ракетно-космической техники В.Н. Тюлин (1914-1990). В 1934 году В.Н. Тюлиным был создан первый советский эхолот, установленный и испытанный на ледоколе «Ермак». Отечественной научной школе принадлежит первенство и в разработке ультразвукового гидролокатора. В 50-е годы прошлого столетия появились первые советские эхолёдомеры, испытание которых производилось в Арктике.

В 1936 году подводная лодка «Щ-423» под командованием А.С. Харитonenкова приняла участие в беспрецедентном походе – она прошла 7300 миль, из них 702 мили подо льдом и ошвартовалась во Владивостоке. Это был первый в истории поход подводной лодки, побывавшей на восьмидесятом градусе восточной долготы и бороздившей только в одном походе воды восьми морей: Баренцева, Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского, Чукотского, Берингова, Охотского и Японского. Успех этого исторического похода доказал реальность перевода подводных лодок с Северного флота на Тихоокеанский флот.

В мае 1941 года известный советский полярник В.Ю. Визе разработал проект использования подводных лодок в зимнее время для перевоза грузов из Мурманска в морские порты Дальнего Востока. Однако этот план в связи с войной не был реализован.

В 1942 году советские подводные лодки совершают легендарный переход через 9 морей и два океана: Японское, Берингово моря, Тихий океан, Панамский канал, Охотское, Карибское, Саргассово моря, Атлантический океан, Северное, Норвежское и Баренцево моря.

К концу 70-х годов XIX века проблема освоения Крайнего Севера приобретает в России политическую, экономическую и промышленную направленности. С этого периода доставка грузов Северным морским путем становится крайней необходимостью и объективной реальностью.

В 1878-1879 годах в России осуществляется первое в истории сквозное плавание под руководством А. Норденшельда от Новой Земли до Берингова пролива. Этим походом практически была доказана возможность торговых связей Европы со странами Востока через полярные моря.

Освоение Северного Ледовитого океана в определенной степени связано с именем русского капитана дальнего плавания, полярного исследователя, одного из пионеров зимней навигации И.П. Ануфриева (1865-1937). В 1902-1908 годах И.П. Ануфриев командовал парусным спасательным ботом на Мурманском побережье. С 1909 по 1913 годы был капитаном первого на Севере русского ледокольного парохода «Николай», на котором совершил несколько зимних плаваний в Карское море, доказав их возможность. Он обследовал острова Новой Земли и внес исправления на карты. И.П. Ануфриев опубликовал ряд научных трудов о Севере, среди них наибольшую известность получили: «О льдах Белого моря», «Из истории мореходства на Севере», «О ледокольном флоте».

Первым отечественным ледокольно-транспортным судном, которое использовалось для массовых перевозок, является ледокольный пароход «Ангара», построенный в 1896 году в Англии для Байкальской паромной переправы.

Принципиально новый этап освоения СМП, несомненно, связан с созданием под руководством адмирала С.О. Макарова первого русского мощного линейного ледокола «Ермак» в конце XIX века.

У истоков освоения СМП стояли выдающиеся ученые, и политические деятели России начала XX века: Д. Менделеев, Ю. Шокальский, выдающийся гидрограф генерал-лейтенант А.И. Вилькицкий (1853-1913) и, его сын Б.А. Вилькицкий (1885-1961), адмирал А.В. Колчак (1874-1920) и многие другие.

21 июля 1900 года под командованием А.В. Колчака экспедиция на шхуне «Заря» двинулась по Балтийскому, Северному и Норвежскому морям к берегам Таймырского полуострова, где предстояла первая зимовка. В октябре 1900 года А.В. Колчак участвовал в поездке Э.В. Толля к фьорду Гафнера, а в апреле-мае 1901 года они вдвоём путешествовали по Таймыру. На протяжении всей экспедиции будущий адмирал вёл активную научную работу. В 1901 году Э.В. Толль увековечил имя А.В. Колчака, назвав его именем открытый экспедицией остров в Карском море и мыс. По итогам экспедиции в 1903 году Александр Васильевич был избран действительным членом Императорского Русского географического общества.

Весной 1902 года Э.В. Толль принял решение направиться пешком к северу от Новосибирских островов вместе с магнитологом Ф.Г. Зебергом и двумя каюрами. Остальным же членам экспедиции из-за недостатка запаса продуктов предстояло пройти от острова Беннетта на юг, на материк, а в дальнейшем вернуться в Петербург. А.В. Колчак со своими спутниками вышли к устью Лены и через Якутск и Иркутск, прибыли в столицу.

Капитан второго ранга А.В. Колчак принимал участие в проектировании специальных ледокольных судов «Таймыр» и «Вайгач», спущенных на воду 1909 г. Весной 1910 г. эти суда прибыли во Владивосток, затем отправились в картографическую экспедицию к Берингову проливу и мысу Дежнёва, вернувшись к осени обратно во Владивосток. А.В. Колчак в этой экспедиции командовал ледоколом «Вайгач». В 1909 году А.В. Колчак опубликовал своё наиболее крупное исследование — монографию, обобщавшую его гляциологические исследования в Арктике, — «Лёд Карского и Сибирского морей».

А.И. Вилькицкий начал службу во флоте в 1875 году. В 1880 году окончил Николаевскую морскую академию, затем длительное время занимался гидрографической деятельностью на Балтийском море и Онежском озере. В 1882-1885 годах изучал астрономию и геодезию в Пулковской обсерватории. С 1885 по 1908 годы преподавал астрономию в Николаевской морской академии.

В 1894-1901 годах он являлся начальником Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Оби, Енисея, части Карского моря, а также начальником экспедиции Северного Ледовитого океана. С 1901 года А.И. Вилькицкий назначается помощником начальника, а в 1907 году начальником Главного гидрографического управления. На этой должности А.И. Вилькицкий состоял до 1913 года. В 1910 году А.И. Вилькицкому было присвоено звание генерал-лейтенанта.

Первые научные исследования А.И. Вилькицкий проводил на Балтийском море и Онежском озере. За исследование по определению ускорения силы земного притяжения с помощью маятника на территории Европейской и Азиатской частей России он получил от Русского географического общества малую золотую медаль и медаль имени Ф. Литке. В 1887 году выдающийся ученый возглавил экспедицию на судне «Бакан» на Новую Землю для проведения гравитационных наблюдений. Им была создана новая карта побережья Карского моря, Енисея и Обской губы. Данная экспедиция дала толчок к изучению и разработке богатств недр севера Сибири.

В мае 1894 года А.И. Вилькицкий возглавил экспедицию в Карское море. Именно А.И. Вилькицкий был активным сторонником использования морского пути в устьях сибирских рек. В 1901 году он успешно осуществил проход каравана из 22 судов с европейской части России по Карскому морю в Енисей. Этим была доказана возможность морских сообщений между европейской Россией и устьями великих сибирских рек. А.И. Вилькицкий поставил

вопрос о приведении в порядок карт всех русских морей, организовал корпус гидрографов и штурманский офицерский класс. По его инициативе были усовершенствованы картографические мастерские и мастерские мореходных инструментов, началось издание морских карт и лоций, изучение проливов и отливов, построено несколько гидрографических судов.

В августе 1910 года по предложению А.И. Вилькицкого на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» была снаряжена гидрографическая экспедиция для исследования Северного ледовитого океана от Берингова пролива до устья реки Лены. Сын А.И. Вилькицкого – контр-адмирал флигель-адъютант Б.А. Вилькицкий (1885-1961) в 1897 году был зачислен в Морской кадетский корпус. По окончании корпуса молодой офицер направляется в Тулон на броненосец «Цесаревич» под командование И.К. Григоровича. Во время русско-японской войны участвовал в обороне Порт-Артура. После назначения И.К. Григоровича на береговую должность в его группу переводится и Б.А. Вилькицкий. В 1908 году успешно окончил гидрографическое отделение Николаевской морской академии.

В 1910-1911 годах Б.А. Вилькицкий назначается флагманским штурманом на Первую минную дивизию в штаб вице-адмирала Н.О. фон Эссена (1860-1915). На этой должности он много времени уделяет совершенствованию организации штурманской службы. В этот период времени Б.А. Вилькицкий создает универсальный оптический пеленгатор, разрабатывает рациональный тип девиационных таблиц. При его непосредственном участии на флоте организуется система ремонта морских инструментов и издается новый тип вахтенных журналов. Затем начинается северная эпопея деятельности Б.А. Вилькицкого. В начале экспедиции Б.А. Вилькицкий совместно с другим выпускником Военно-морской академии П.А. Новопашенным (1881-1950) командуют ледоколами «Таймыр» и «Вайгач». В 1910-1912 годах экспедиция обследовала побережье Северного Ледовитого океана – от мыса Дежнева на запад до Таймыра.

Экспедиция впервые прошла по Северному морскому пути из Владивостока в Архангельск, открыв Землю Императора Николая II (Северную Землю), остров цесаревича Алексея (Малый Таймыр) и Остров Старокадомского.

Затем после первого пробного похода экспедиции и болезни её начальника контр-адмирала Сергеева, Б.А. Вилькицкому предоставляется право её возглавить. В 1913-1915 годах являлся начальником гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, организует и обеспечивает плавание на судах «Таймыр» и «Вайгач».

Под руководством Б.А. Вилькицкого были открыты и описаны один архипелаг (который вначале получил имя Николая II, а с 1923 года – Северная Земля), три острова и пролив. Экспедиция Б.А. Вилькицкого сформировала уникальную зоологическую, ботаническую и геологическую коллекции. После возвращения из экспедиции Б.А. Вилькицкого производят во флигель-адъютанты.

В 1918 году Б.А. Вилькицкий возглавил первую советскую гидрографическую экспедицию в Арктику для создания транспортной магистрали по Северному Морскому пути. Многие зарубежные Географические общества удостоили талантливому русскому полярному исследователю высшими наградами за выполненные им географические открытия.

К сожалению, славные дела династии Вилькицких не продолжил Ю.А. Вилькицкий. Кадет первой роты Морского кадетского Корпуса Ю.А. Вилькицкий ушел из жизни в возрасте 17 лет.

Первое сквозное плавание по Северо-западному проходу из Атлантического океана в Тихий, с Востока на Запад, совершил в 1903-1906 годах норвежский полярный исследователь Р. Амундсен.

Учитывая особое значение региона, в 1908 году Морское министерство Российского государства разрабатывает первую комплексную программу гидрографических исследований Северных морей.

В рамках этой программы были организованы выдающиеся полярные экспедиции Э. Толля, В. Русанова, Г. Брусилова, Г. Седована, Н. Бегичева.

В 1913 году русской экспедицией под командованием капитана 2 ранга Императорского Российского флота Б.А. Вилькицкого было совершено самое значительное географическое открытие – были открыты острова, названные Землей Императора Николая Второго.

В 1913 году гидрографическая экспедиция на ледокольных судах «Таймыр» и «Вайгач» впервые в истории мореплавания Северным морским путем с Востока на Запад прошла за две навигации (1914-1915гг.) с зимовкой в районе мыса Челюскин.

Деятельность гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, созданной еще Петром Великим была восстановлена в 1918 году.

Начало советскому периоду изучения и освоения Северного морского театра, положили организованные с 1920 года Северная и Карская научно-промысловые экспедиции. Первыми в 1920 году были возобновлены Карские экспедиции, которые с этого времени начали проводиться регулярно. Несмотря на трудности становления нового государства, в 1921 году создается Плавучий морской научный институт. В 1922 году в Архангельске было оборудовано специальное судно «Персей», приспособленное для плавания во льдах. Это уникальное в то время судно прошло в условиях Северного моря более 100 тысяч миль. В начале 20-х годов прошлого столетия крупные гидрографические работы проводились в районе Баренцева и Карского морей. Возглавлял их проведение известный ученый, заместитель начальника Военно-морской академии Н.Н. Матусевич. В 1921 году исследовательские работы в районе Карского бассейна вели две экспедиции: первая на ледокольном пароходе «Таймыр» во главе с известным русским полярником Н.В. Роде и вторая на ледоколе «Малыгин».

С первых дней существования нового государства освоение Северного морского пути стало настоящей задачей, и Советское правительство выделяло на эти цели достаточные средства. На побережье и островах Северного Ледовитого океана создавались береговые радиостанции, производились навигационное оборудование трассы и съемка берегов, разрабатывались новые навигационные карты и лоции для плавания в высоких широтах. В осуществлении ледовой разведки широко использовалась авиация. Пионерами воздушной ледовой разведки стали советские полярные летчики Б.Г. Чухновский и М.С. Бабушкин.

В освоении Севера принимали участие представители многих стран мира. Например, 24 мая 1928 года на дирижабле «Италия» выдающийся полярный исследователь Нобиле побывал над Северным полюсом. На обратном пути воздушный корабль Нобиле потерпел аварию. Именно русский летчик Б.Г. Чухновский первым обнаружил терпящих бедствие итальянцев, и помог ледоколу «Красин» выйти на базу итальянских исследователей. Народы всех стран мира были восхищены мужеством и профессионализмом советских полярников.

Конец двадцатых – конец тридцатых годов XX столетия исторически считается самым динамичным периодом вовлечения Арктики в сферу экономического развития нашей страны. Такое положение отразилось и на развитии Северного морского пути. Особое место в мировой истории развития Арктики, несомненно, занимает осуществленное в 1932 году впервые в мире под руководством О.Ю. Шмидта сквозное экспедиционное плавание парохода «А. Сибиряков» (капитан В. Воронин) по всей трассе СМП за одну навигацию. Более двух месяцев продолжался этот героический поход.



А.М. Сибиряков

Следует обратить внимание читателей на вклад в исследование Севера А.М. Сибирякова (1849-1933). Известно, что А.М. Сибиряков содействовал организации полярной экспедиции шведского мореплавателя профессора Н.А.Э. Норденшельда в 1878-1880 годах, прошедшего вдоль берегов Сибири по Ледовитому океану и вышедшему через Берингов пролив в Тихий океан.

В 1880-е годы А.М. Сибиряков предпринимает ряд попыток пройти на пароходе «Оскар Диксон» через Карское море к Енисею, но терпит неудачу. Он исследует устья рек Печоры, Енисея, Оби, Амура, побережья Карского и Охотского морей, сухопутные маршруты между реками Западной и Восточной Сибири. А.М. Сибиряков решает «остановиться на Печоре» и установить связь Сибири с Европой по этой водной артерии. А.М. Сибиряков строит дорогу от Печоры к Оби. Проложенная по Щугорскому волоку, она стала известной как Сибиряковский тракт. По нему сибирские грузы вывозились в Печорский край, Мезенский уезд, на Мурманский берег, в Северную Норвегию, Данию. Для Печорского края, часто страдающего от голода, эта дорога стала спасением, благодаря ей цены на хлеб в крае снизились в 1887 году втрое.

По смелости осуществления новых экспедиций в неисследованные места Арктики, по тщательности и обилию полученных материалов блестящим продолжателем прекрасных традиций русской географической науки в прошлом столетии является выдающийся исследователь Г.А. Ушаков (1901-1963). По оценке академика В.А. Обручева географические открытия Г.А. Ушакова являются самыми крупными достижениями XX века. Первой проблемой, над которой работал Г.А. Ушаков, стало заселение острова Врангеля. Результаты его научно-практической деятельности на острове Врангеля исключительно велики. Им составлена не только первая карта острова, но и собраны сведения о его геологическом строении и рельефе, особенностях ледового режима прибрежных вод, растительности и животного мира, собраны ценные коллекции. В планы Г.А. Ушакова входило продолжение работ, начатых в 1913-1914 годах Гидрографической экспедицией Северного ледовитого океана под руководством Б.А. Вилькицкого на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач».

В феврале 1930 года Г.А. Ушаков изложил на заседании Арктической комиссии план проведения новой экспедиции, и этот план получил одобрение. Вместе с талантливым исследователем в экспедиции приняли участие геолог и географ Н.Н. Урванцев (впоследствии открыл Норильское месторождение медно-никелевых руд), каюр-охотник С.П. Журавлев, радист экспедиции В. Ходов. Для осуществления экспедиции был снаряжен ледокольный пароход «Г. Седов». В ходе этой экспедиции четверка смелых и талантливых людей подробно исследовала Северную Землю. Главным научным итогом экспедиции является составление подробной карты архипелага. Известный полярник Э.Т. Кренкель назвал это крупнейшее событие «географическим подвигом века». Практически с этого момента Северный морской путь становится судоходной трассой, проходящей вдоль северных берегов РФ и по морям Северного Ледовитого океана от Новоземельских проливов на западе и до Берингова пролива на востоке.

Наиболее сложные условия плавания по СМП приходится на проливы. Между Карским морем и морем Лаптевых трасса проходит через пролив Вилькицкого. Из моря Лаптевых в Восточно-Сибирское море основная трасса проходит через пролив Дмитрия Лаптева.

Последним проливом на трассе СМП является пролив Лонга.

В марте 1920 года в стране была образована Северная научно-промысловая экспедиция при Научно-техническом отделе Высшего совета народного хозяйства РСФСР. В 1925 году на базе экспедиции создан первый в мире Институт по комплексному изучению Севера, реорганизованный в 1930 году во Всесоюзный Арктический институт при ЦИК СССР. В 1932 году Всесоюзный институт вошел в систему Главного Управления Северного морского пути, с основной задачей, направленной на изучение особенностей арктических морей для обеспечения в них регулярного судоходства. В 1939 году он был переименован в Арктический научно-исследовательский институт. В 1958 году в связи с организацией исследований в Антарктике Арктический институт был преобразован в Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт, включенный в 1963 году в систему Гидрометслужбы при Совете Министров СССР. С июня 1994 года Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт имеет статус Государственного научного центра РФ.

Следует подчеркнуть, что поход ледокольного парохода «А. Сибиряков» объективно и особенно наглядно показал необходимость создания Главного Управления морского пути при СНК.

В декабре 1932 года выходит исключительно важное Постановление Совнаркома о создании такой организации. Основной задачей Главного Управления СМП являлась задача «проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправности и обеспечить безопасность плавания по этому пути».

В соответствии с указанным Постановлением на верфях страны приступили к строительству мощного ледокольного флота. В 1933 году созданное Управление организовало и провело пробный переход по Севморпути «неледокольного» парохода «Челюскин». Данную экспедицию возглавил профессор О.Ю. Шмидт. К сожалению, поход закончился трагически.

В июне 1934 года успешно завершил труднейшее арктическое плавание из Владивостока в Мурманск ледорезный пароход «Ф. Литке». Экспедиция прошла Северным морским путем за одну навигацию.

С 1935 года началось регулярное сезонное плавание морских специальных судов по всей трассе СМП.

В этом же году в Ленинграде было открыто специальное высшее учебное заведение – Гидрографический институт Главсевморпути. В 1945 году на базе Гидрографического института было организовано ВАМУ Главсевморпути в составе трех факультетов: гидрографического, судоводительского, гидрометеорологического. В дальнейшем, гидрографический и

гидрометеорологический факультеты ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова были объединены в арктический факультет. В 1936 году эскадренные миноносцы «Войков» и «Сталин» первыми из боевых советских кораблей по Беломорско-Балтийскому каналу и Северному Морскому пути перешли на Тихий океан и вошли в состав Тихоокеанского флота.

С 1937 года было организовано систематическое изучение высокоширотных районов Арктики на дрейфующих станциях «Северный полюс».

Освоение регулярного плавания по Северному Морскому пути связано с именем выдающегося полярника И.Д. Папанина (1894-1986). Советский полярный исследователь, доктор географических наук, контр-адмирал, дважды герой Советского Союза И.Д. Папанин родился в 1894 году. Длительное время возглавлял первую советскую дрейфующую станцию «СП-1». В период с 1939 по 1946 годы являлся Начальником Главсморпути, а затем начальником Отдела морских экспедиционных работ АН СССР. Автор многочисленных научных трудов, в том числе монографий «Жизнь на льдине» и «Лёд и пламень».



И.Д. Папанин на дрейфующей станции СП-1

В 1940 году в журнале «Советская Арктика» № 8 талантливый инженер А. Тарасов опубликовал достаточно оригинальную статью «В Арктику под водой». В данной статье автор представляет проект подводного судна, специально предназначенного для изучения Северного Морского пути. В дальнейшем, в новой статье уже в 1956 году, опубликованной в журнале «Военные знания» № 7 А. Тарасов наделяет свое подводное исследовательское судно атомной энергетической установкой.

В годы войны СМП, являясь важнейшей транспортной магистралью, по сути, превратился в особый театр военных действий.

Героические страницы Великой Отечественной войны написаны экипажами ледовых пароходов «А. Сибиряков», «Дежнев», «Революционер» и других.

В конце 50-х годов выдвигается целый ряд проектов подводных лодок с атомными энергетическими установками для исследования и использования в качестве транспортных средств в Арктике. Особый интерес представляют статьи академика АН СССР Н.Т. Гудцова, который, в частности писал: «Атомные подводные лодки открывают большие перспективы для мирного их использования. Они, представляют возможность, совершать длительные путешествия подо льдом в районах Северного и Южного полюсов». Другой советский ученый член-корреспондент АН СССР В.В. Звонков подчеркивал: «Заглянем в недалекое будущее и представим себе судно с атомным двигателем. Трансарктический атомоход, например, сможет совершать дальние переходы в Арктике, обслуживать порты Северного побережья нашей Родины, в короткие сроки проходить по Северному Морскому пути». Лауреат Государственной премии генерал-майор Г.И. Покровский утверждал: «Можно полагать, что мощные атомные подводные лодки и подледные корабли будущего – это блестящая перспектива развития морского транспорта в Арктике».

Советский Союз всегда был пионером в использовании подводных кораблей для изучения морей и океанов. В декабре 1958 года из боевого корабля была создана исследовательская лодка «Северянка». Только за первые пять лет своей эксплуатации, она прошла более 15000 миль, свыше 140 раз погружалась на большую глубину. В начале 70-х годов для осуществления океанографических исследований в различных районах Мирового океана привлекались подводные лодки «Вега» и «Лира».

В послевоенной истории СМП можно выделить и другие важнейшие события. Например, в 1967 году теплоход «Нововоронеж» выполнил знаменитый двойной рейс по СМП по маршруту Гамбург – Япония – Мурманск, затратив всего 57 дней, включая стоянку в Японии.

Выдающимися достижениями в освоении высокоширотных плаваний явились походы атомных ледоколов, создание которых является нашим исключительно ярким национальным достоянием. Первым атомным ледоколом в мире стал ледокол «Ленин».



Атомный ледокол «Ленин»

В апреле 1975 года на Балтийском заводе был построен головной атомный ледокол «Арктика» из серии мощных арктических ледоколов – лидеров морского флота СССР. В мае 1977 года атомный ледокол «Арктика» первым в мире из надводных судов достиг в свободном плавании Северного полюса.



Атомный ледокол «Арктика»

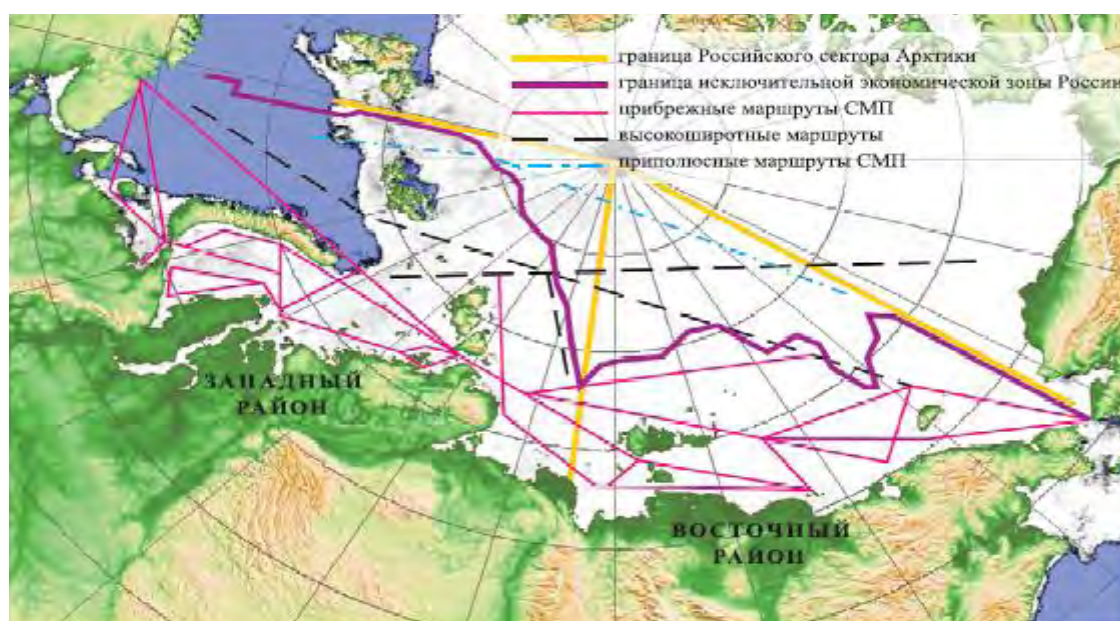
В конце семидесятых годов героическими усилиями моряков нашей страны была доказана возможность морских транспортных перевозок грузов для районов Сибири и Дальнего

Востока по СМП в течение шести месяцев. В этот период была освоена круглогодочная навигация в западном районе СМП.

В июле 1990 года теплоход "Кола" осуществил переход от Гамбурга до Японии за 19 суток. При этом трассу СМП судно прошло всего за 8 суток, что и сегодня является рекордом для транзитного плавания по Северному морскому пути.

Морские перевозки в Арктике в этот период времени приобрели достаточно устойчивый характер по сезонам, направлениям, объемам и номенклатуре грузов. Сформировались магистральные, транзитные, внутриарктические и снабженческие виды перевозок.

Магистральные перевозки обеспечивали наиболее крупные грузопотоки, замыкающиеся на внеарктические и внутриарктические порты. Основными портами магистральных перевозок являлись Дудинка, Новый порт, пункт Харасавэй, Певек, мыс Шмидта, Зеленый мыс, Игарка.



Граница экономической зоны РФ и освоенные трассы СМП

Главным портом отправления внутриарктических перевозок был определен порт Тикси. Основные потоки снабженческих перевозок приходились на Архангельск, порты Дальнего Востока, Находку и др.

Транзитные перевозки относятся к наиболее развитому виду грузоперевозок в Арктике. Однако, в перспективе этот вид перевозок, скорее всего, будет наиболее предпочтительным для СМП.

Север России - это жизненно важная субнациональная зона страны, богатая природными ресурсами, хозяйственное освоение которых в ближайшие сроки играет большое значение для развития национальной экономики. На северных территориях сосредоточено

две трети ресурсного потенциала страны. Кроме того, Север - это морские порты, трансграничные транспортные коридоры и пограничные переходы, энергетические сети, телекоммуникации, газовые и нефтяные магистральные трубопроводы. Шельф Северного Ледовитого океана является крупнейшей нефтегазоносной провинцией на Земле и содержит свыше ста миллиардов тонн условного топлива, значительная доля которого находится в российской зоне Арктики. Природные ресурсы Севера - это кладовая нашей страны.

На Севере России расположены предприятия, производящие в основном конкурентоспособную по критериям мирового рынка продукцию, обеспечивающую наибольшие поступления валютных средств.

Хозяйственное развитие Севера России связано как со стабилизацией текущей экономической и социальной ситуации и стратегией экономического роста, так и развитием международного сотрудничества.

В промышленном освоении и социальном переустройстве Севера нашей страны важную роль играл и сегодня играет Северный морской путь, по которому осуществляются перевозки, связанные с потребностями геологоразведочных экспедиций и промышленных предприятий, вывозом руды и других природных ресурсов, обеспечением северных районов энергоносителями, населения - продовольствием и необходимыми товарами. Осуществление масштабных проектов развития производительных сил, связанных с эффективным освоением минерально-сырьевых, топливных и лесных ресурсов европейского Севера и Севера Западной Сибири, освоение крупнейших нефтегазовых месторождений в этих регионах, широкое изучение и промышленное освоение природных ресурсов Северо-Востока России способствовали и продолжают способствовать созданию на Севере России крупных территориальных хозяйственных комплексов, имеющих важное экономическое и социальное значение в обеспечении национальной экономической безопасности. Роль северных территорий России в развитии хозяйственной системы страны, поддержании устойчивых темпов экономического роста, бюджетной обеспеченности и достаточности ее функционирования в XXI веке будет постоянно возрастать. В этой связи возрастает роль и значение Северного морского пути, как транспортной магистрали для обеспечения эффективного функционирования хозяйственных комплексов, расположенных в прилегающих к трассе районов арктического побережья, а также как транснациональной морской магистрали для иностранных транзитных грузоперевозок в направлении Европа-Азия.

Международные аспекты развития Северного морского пути за пределами 2011 года, связанные с созданием конкурентоспособной морской арктической транспортной системой, будут играть важную роль в развитии экономического и социального потенциалов как регионов Севера, так и развитии экономики всей России. Открытие в 1991 г. Северного морского пути для прохода иностранных судов, а в 1999 году открытие 47 береговых пунктов и портов

для их захода создало широкие возможности значительного оживления внешнеэкономической деятельности северных регионов России, способствуя включению их в мировую хозяйственную деятельность.

Кризисные явления, как следствие общегосударственных, в арктических и субарктических районах обусловили в 1990-1998 годах общее снижение отечественных грузоперевозок по трассе Северного морского пути в 3.5 раза, при этом перевозки в Восточном секторе Арктики снизились в 16 раз, в Западном секторе - в 2.8 раза. Сокращение объемов перевозок было обусловлено спадом промышленного производства на Норильском горно-металлургическом комбинате, снижением экспорта леса из арктических портов, вытеснение морских перевозок нефтепродуктов, их доставкой речным транспортом, падением объемов северного завоза в основном в Восточном секторе Арктики и прекращением транзитных перевозок грузов иностранных фрахтователей. В настоящее время ситуация меняется к лучшему.

Рост отечественных морских грузопотоков в западной части Северного морского пути в обозримой перспективе зависит от развития Норильского медно-никелевого комплекса и лесопромышленных предприятий этой зоны. Рост объемов перевозок возможен также за счет увеличения экспорта металлов и минеральных удобрений из России в Китай, Корею и другие страны Юго-Восточной Азии, перевозка которых в настоящее время осуществляется через Суэцкий канал. Этому благоприятствует расположение в европейской части России 80-85% российских предприятий-экспортеров железной руды, железного и апатитового концентратов, продукции сталелитейной промышленности и минеральных удобрений, объемы экспорта которых потребителям в Юго-Восточной Азии достигал в 1996-1998 годах 8-8.5 млн. тонн металлов и удобрений. Преимущества Северного морского пути для этих предприятий экспортеров выражается в сокращении протяженности морских перевозок на 2-3 тыс. миль, а также в устранении всех валютных транспортных затрат, связанных с транзитом грузов через иностранные государства, проходом через Суэцкий канал и затрат по иностранным портам.

В перспективе можно ожидать рост объемов морских перевозок за счет освоения и эксплуатации углеводородных месторождений, расположенных вблизи арктического побережья России, что обуславливает необходимость ускоренного развития морского флота - сухогрузного, нефтеналивного, ледокольного. В этом периоде даже при некотором снижении объемов вывозки медно-никелевой руды и лесных грузов произойдет значительный рост грузопотоков за счет увеличения перевозки нефтепродуктов и газа. В ближайшее время появятся экспортные грузопотоки нефти с Варандея за счет освоения месторождений Тимано-Печорской провинции, а также с месторождения Приразломного в Печорском море. Прогнозируется рост перевозки газового конденсата из Обской губы (месторождение Ямбурга) и северных районов Тюменской области. Ожидаются также большие объемы экспортных перевозок в

Арктике в связи с освоением Бованенского и Харасавейского месторождений конденсата на Ямале.

Освоение и обустройство названных месторождений потребует ежегодного завоза строительных материалов и труб для нефтегазовых магистралей в каботажном плавании общей массой более 400 тыс. тонн.

Возможна также морская транспортировка нефти на экспорт в объеме до 4 млн. тонн в год с Енисейских нефтяных месторождений Ванкорское и Тугульское, освоение которых сегодня ведется достаточно активно.

Начиная с 2011 года ожидался рост транзитных иностранных грузоперевозок из стран Скандинавии в северные морские порты Америки и в Юго-Восточную Азию до 300 тыс.т. в год и более. Следует отметить, что по прогнозным проработкам Мурманского морского пароходства при увеличении объемов перевозок в Арктике до 3.5 млн. тонн в год данное пароходство может полностью компенсировать расходы по ледокольному флоту только за счет потонного ледокольного сбора и отказаться от госбюджетных дотаций на его содержание.

Для обеспечения прогнозируемых перевозок, по оценке специалистов, необходимо:

- строительство новых портов в районе Мурманска (Линахамари) и Харасавей;
- строительство перегрузочных комплексов наливных грузов в пунктах Приразломное, Варандей и Ярангседняха;
- создание контейнерных терминалов в портах Проведения (Эгвекино) и Петропавловск-Камчатский, с общими капитальными вложениями в 5 млрд. долларов.

Для выполнения прогнозируемых объемов перевозок нефти и газа из западных районов Арктики (примерно 45-55 млн. тонн), транзитных грузов (до 5 млн. тонн), экспортно-импортных грузов для восточных районов - Республика Саха (Якутия) и Чукотка (1-3 млн. тонн), по оценке российских ученых, потребность в специализированных судах ледового класса на период до 2010 года составляла более 75 судов дедейтом около 3.32 млн. тонн. Примерный состав морских транспортных средств будет включать в себя:

- суда-метановозы (90 тыс. м³) - 14 единиц;
- танкеры для перевозки нефтепродуктов (20 тыс.т.) - 10 единиц;
- танкеры для перевозки сырой нефти (85 тыс.т.) - 15 единиц;
- танкеры для перевозки сжиженных нефтяных газов (40 тыс.т.) - 10 единиц, (24 тыс.т.) - 6 единиц;
- суда-контейнеровозы (до 3000 шт.) - 20 единиц;
- общей стоимостью в размере 13-15 млрд. долларов.

Сегодня особенно необходима также модернизация и обновление отечественного ледокольного флота - линейных и портовых ледоколов.

Без Севера Россия недееспособна. Слишком велико значение его природных ресурсов в жизни страны. Сегодня Север почти полностью обеспечивает промышленные и бытовые нужды страны в газе (90%), снабжает горючим 75% автомобильного, тракторного, специального и тепловозного парка, морского, речного и воздушного флотов страны. Север сегодня - это основа экономики, форпост обороноспособности и национальной безопасности нашей страны.

Очевидно, что интенсивное развитие всех северных регионов России в первую очередь зависит от совершенствования Северного морского пути.

Уже сегодня, для районов нефтегазовых месторождений Тимано-Печорской провинции, бассейнов рек Обь и Енисей и газового Ямальского месторождения морской транспорт является практически безальтернативным, экономически более выгодным способом завоза крупногабаритного технологического оборудования для ввода в строй этих месторождений и вывоза добываемого сырья. Выполненные оценки показывают, что и в перспективе Северный морской путь будет играть доминирующую роль в развитии этих регионов.

В районах азиатского Севера Северный морской путь является единственной магистралью, связывающей все арктические и субарктические районы России. Вместе с многочисленными реками, впадающими в Северный Ледовитый океан, Северный морской путь образует единую водохозяйственную систему, которая обрабатывает основную часть «северных» грузов. Железные дороги, выходящие на Северные морские порты, обеспечивают связь Северного морского пути со всей транспортной системой Севера и России в целом. Таким образом, морской транспорт осуществляет доставку всего основного объема грузов в районы Крайнего Севера. Все это исключительно наглядно свидетельствует о том, что без Северного морского пути России не обойтись.

В условиях перехода к рыночным отношениям ведущие функции в Арктике Северного морского пути ещё более упрочнятся. При этом управление Морским Северным путем должно осуществляться в соответствии с новыми экономическими задачами и масштабами деятельности, новой системой экономических и производственных взаимоотношений в России. В настоящее время целесообразно формирование и функционирование новой структуры Северного морского пути как единой национальной транспортной магистрали России в рамках промышленно-финансовой группы или холдинга "Северный морской путь", организационно действующих в виде российского акционерного общества с контрольным пакетом акций у государства.

Очевидно, что особое место в XXI веке в Арктике займет перевозка по СМП нефтепродуктов. В ближайшие годы при соответствующей продуманной политике нашего правительства Арктика станет важнейшим в мире «экспортером» нефтепродуктов.

Одной из отличительных особенностей Арктики является специализация судов по указанным видам перевозок.

Длительное время СМП был закрыт для иностранных судов, являясь нашей внутренней национальной транспортной магистралью.

Официально Северный Морской путь был открыт для международного плавания с 1991 года, после публикации известного документа – «Правил плавания по трассам Северного Морского пути».

Продуманная государственная политика в вопросе обеспечения международного статуса СМП могла бы превратить его в важнейший источник поступления иностранной валюты. Однако на практике этого не произошло.

Сегодня, отечественный Северный Морской путь находится не только в зоне рискованного мореплавания, длительное время он был «жертвой» исключительно непродуманной, недальновидной государственной политики. Например, в период 1996-2000 годы число судов, способных плавать в Арктике, сократилось более чем в 3 раза и составляло по состоянию на 1 января 2000 года около 60 единиц. Особенно сложная обстановка складывалась с отечественными арктическими танкерами.

В связи с нехваткой у России арктических танкеров, уже начиная с 1992 года в арктических навигациях, в основном участвуют танкеры Латвии, Финляндии, Германии и др. стран.

По оценке специалистов доля российских танкеров в общей перевозке отечественных нефтепродуктов не превысит 5-10%.

В результате непродуманных реформ в последние годы особенно заметно проявляется интенсивная деградация и вытеснение с мирового рынка транспортных услуг отечественного Морского флота. Например, по данным за 1998 год, морской флот, контролируемый Россией, имел доступ лишь к 4 % внешнеторговых перевозок, а в 96 % случаев осуществлялись перевозки иностранных грузов по фрахтовым ставкам. В 2000 году такое положение еще более усугубилось.

В нашей стране до настоящего времени не было четко сформулированной, юридически оформленной и утвержденной Правительством транспортной политики в Арктике, подкрепленной соответствующим законодательством и механизмом его международного регулирования. Не отработан пакет документов, определяющих реальное участие российского флота в перевозках иностранных грузов по СМП.

Национальные налоговая и кредитно-банковская системы до 2008 года носили не созидательный, а явно разрушительный характер, ведущий к устранению российского флота с голубых дорог Мирового океана.

Целесообразно напомнить, что в конце 80-х годов морской флот СССР по финансово-экономическим показателям своей деятельности вышел на уровень самоокупаемости и самофинансирования и ежегодно вносил в бюджет государства около 2-3 млрд. американских долларов.

Следует особенно подчеркнуть, что еще со времен Петра Великого в России уделялось особое внимание созданию морского флота и строительству портов как залого успеха торговли с иностранными государствами и важнейшему источнику пополнения государственной казны. Сегодня история все чаще забывается, и морской транспорт практически перестает быть влиятельным «валютообразующим» фактором платежного баланса страны, когда-то Великой морской державы.

Выполненные обширные исследования отечественных и зарубежных специалистов, в целом показывают, что в последние 5-10 лет страны международного сообщества заметно активизировали свои усилия в получении доступа к сырьевым и энергетическим ресурсам российского сектора Арктики. Наметились устойчивые тенденции вытеснения России из традиционных районов научно-исследовательской и хозяйственной деятельности, с международных рынков морепродуктов.

Все заметнее становится стремление Запада по превращению Арктического региона в один из основных международных транспортных коммуникаций. В частности, предпринимаются серьезные меры для преобразования Северного морского пути в международную транзитную магистраль.

Достаточно серьезно обсуждается вопрос об открытии воздушного пространства над районами Севера, Сибири и Дальнего Востока для авиалиний, пролегающих по кратчайшим маршрутам в Америку, Европу, Азию и, в конечном счете, Австралию.

Разрабатывается проект перспективного строительства тоннеля по дну Берингова пролива, с выходом на железнодорожные пути США и Канады.

Сегодня возможности Северного морского пути изучаются в рамках «Международной программы полярных морских маршрутов», постоянно действующих международных конференциях по новым технологиям судоходства в Арктике (последняя конференция проводилась в Мурманске в 1995 году).

Особенно активно данный вопрос изучается властями США и Норвегии, причем исключительно в рамках своих национальных интересов.

В октябре 1995 года в Токио на симпозиуме международной программы ИНСРОП-95, основной целью которой являлось определение перспектив использования СМП для транзитной перевозки грузов между Западной Европой и Японией, принимали активное участие специалисты, представители научных и деловых кругов США, Канады, Германии, Норвегии, Финляндии, Японии и, в меньшей степени, РФ.

На данном симпозиуме обсуждался широкий круг вопросов по проблемам регулярной эксплуатации СМП, целевые программы развития и освоения в рамках международных программ, побережья Арктики, континентального шельфа. На особом месте стояли экологические проблемы, связанные с такой деятельностью на Севере.

В 1995 году администрацией штата Аляска самостоятельно проведены исследования и всесторонняя оценка промышленного и ресурсного потенциалов Российского Севера и СМП в перспективе планов их использования в течение ближайших 50 лет. Была проведена оценка рентабельности транспортных перевозок, обоснование маршрутов, прогноз интенсивности среднегодового грузопотока, исследование характера и особенностей перевозимых грузов.

Параллельно исследования перспектив использования СМП проводит центр изучения международной экономики и судоходства норвежского института Фритьофа Нансена.

В изданном центром докладе «Коммерческие аспекты создания службы линейных перевозок по СМП», в частности отмечалось, что организация контейнерных перевозок между портами Гамбург, Роттердам и Иокосука, осуществляемая даже в течение 6 месяцев в году, создает успешную конкуренцию компаниям, осуществляющим перевозки грузов, особенно срочных и дорогостоящих южным путем. В первую очередь, это связано с тем, что расстояние между Северным побережьем Европы с Японией через СМП почти в 2 раза короче, чем через Суэцкий канал.

Исключительно характерным и оскорбительным для нас, является тот факт, что в подходах и оценках норвежской стороны при рассмотрении перспектив использования СМП, практически не обращается внимание на расположение маршрутов арктического пути по внутренним водам и исключительной экономической зоне РФ и, что самое главное, СМП не рассматривается национальной транспортной магистралью России.

Более того, учитывая стратегическое значение Северного морского пути для РФ и мирового сообщества, многие страны мира проявляют свое исключительное стремление к интернационализации СМП.

Перспективы развития Арктического региона в XXI веке обуславливают необходимость всестороннего исследования комплекса вопросов, связанных, во-первых, с юридическим статусом СМП и, во-вторых, с правовым режимом судоходства, эксплуатационно-коммерческой и природоохранной деятельности.

Юридически должно быть однозначно определено, что правовой режим доступа судов на СМП и плавание по его трассам базируются на положениях российского законодательства, относящихся к регламентации порядка доступа и деятельности в таких его районах, как внутренние воды, территориальное море и экономическая зона. До настоящего времени российское законодательство не содержит отдельных специальных законов, касающихся режимов плавания иностранных судов в северных морских регионах.

Таким образом, в настоящее время Арктическая зона объективно становится важнейшим гарантом устойчивого развития Российской Федерации в XXI веке. Реальный вклад Русского Севера в экономику нашего государства во многом будет определяться масштабами и темпами развития уникальной Арктической транспортной системы.

Единая Арктическая транспортная система РФ включает в себя различные элементы. Основными элементами Арктической транспортной системы являются:

- Северный морской путь (СМП), представляющий собой исторически сложившуюся единую национальную транспортную коммуникацию или так называемый национальный северный транспортный коридор;
- Комплекс транспортных средств и траекторий морского и речного флота (морские и речные судоходные линии), траектории и маршруты авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта;
- Береговая инфраструктура, в которую входят порты, различные средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, средства связи, сопровождающие транспортную деятельность в арктической зоне вместе с системой меридионально ориентированных транспортных путей.

Важнейшие задачи дальнейшего развития Арктической транспортной системы РФ в XXI веке и в первую очередь СМП предусматривают:

- Сохранение СМП как единой национальной транспортной магистрали (транспортного коридора) России;
- 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 укрепления безопасности России в Арктике.

Устойчивое и динамичное развитие СМП подразумевает целостную систему согласованных и взаимосвязанных политических, экономических, технических, организационных и правовых решений, позволяющих с максимальной выгодой для государства и его арктических территорий обеспечить перевозки различных, в том числе и международных грузов.

Для урегулирования комплекса вопросов, связанных с дальнейшим развитием и обеспечением безопасной, высокоэффективной эксплуатации СМП, в первую очередь необходимо предусмотреть реализацию следующих мероприятий:

- Совершенствование законодательства Российской Федерации в части строгого государственного регулирования торгового мореплавания по трассам Северного морского пути, позволяющее однозначно определить статус Северного морского пути как единой национальной транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике;

- Воссоздать или восстановить организационную структуру и возобновить деятельность Администрации Северного морского пути – по сути, единственной отработанной организации, осуществляющей контроль над полярным судоходством, проводкой судов и гидрографическим обеспечением на трассах СМП;
- Сформировать условия для активизации арктических морских перевозок в интересах социально-экономического развития северных регионов и РФ в целом;
- Создать единую систему управления на трассах Северного морского пути и современную инфраструктуру, обеспечивающую безопасные условия плавания судов в арктических морях, включая навигационно-гидрографическое обеспечение и ледокольное сопровождение.

Государственная политика в отношении СМП 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, определенное влияние на формирование ВВП РФ;
- Разрабатывает и утверждает нормативные правовые и финансово-экономические условия и регламенты для обеспечения благоприятной высокоэффективной деятельности российских коммерческих 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 единой 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 № 608695-5 «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 и принят в первом чтении 17.11.2011 г. В заключение комитета ГД по данному законопроекту в частности предусмотрены следующие мероприятия:

- Законопроектом предлагается регулирование отношений, связанных с плаванием в акватории Северного морского пути. Дается определение акватории Северного морского пути - это водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации,

охватывающее внутренние морские воды, территориальное море и исключительную экономическую зону Российской Федерации, в том числе проливы Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова;

- Границы акватории Северного морского пути предлагается устанавливать Правительством Российской Федерации;

- Предлагается, чтобы правила плавания в акватории Северного морского пути, утверждались уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти. Устанавливается перечень положений, которые должны содержать эти правила, в том числе порядок организации судоходства в акватории Северного морского пути, правила ледокольной и лоцманской проводки судов, правила проводки судов по рекомендованному маршруту, положение о навигационно-гидрографическом и гидрометеорологическом обеспечении и другие положения, связанные с плаванием судов в акватории Северного морского пути;

- Предполагается, что организация плавания судов в акватории Северного морского пути будет осуществляться администрацией Северного морского пути, создаваемой в форме федерального государственного учреждения. Для этого администрация Северного морского пути наделяется функциями организации плавания судов, в том числе: организации ледокольной проводки, ледовой лоцманской проводки судов и проводки по рекомендованным маршрутам; обеспечения радиосвязи с судами; контроля за навигационно-гидрографическим обеспечением; организации поиска и спасания в акватории Северного морского пути; руководства мероприятиями по предотвращению загрязнения акватории Северного морского пути отходами, сточными или нефтесодержащими водами и вредными для здоровья человека и (или) окружающей среды веществами; оказания услуг по обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения арктической морской среды с судов;

- Предлагается отнести обеспечение безопасности мореплавания и проводку судов в акватории Северного морского пути к сферам деятельности субъектов естественных монополий. Предусматривается, что оказание услуг в акватории Северного морского пути осуществляется на основании договоров;

- Предлагается введение арктического корабельного сбора за услуги по обеспечению безопасности мореплавания, взимание платы за проводку в акватории Северного морского пути, платы за иные услуги, предоставляемые судам при плавании в акватории Северного морского пути. Ставки сбора и размеры указанных плат определяются в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях с учетом вместимости судна, его ледового класса, дальности проводки и сезона навигации;

- Условия плавания в акватории Северного морского пути военных кораблей и пограничных кораблей, военно-вспомогательных судов и других судов, находящихся в государственной или муниципальной собственности и эксплуатируемых только в некоммерческих целях, определяются Правительством Российской Федерации.

Учитывая резкую активизацию деятельности многих стран в Арктике, по мнению Государственной Думы РФ, представляется нецелесообразным исключение из законодательства положения о том, что Северный морской путь – это исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике. Исключение из законодательства термина «трассы Северного морского пути», его замена термином «акватория Северного морского пути» фактически размывает понятие Северного морского пути как единой транспортной системы.

Одной из важнейших задач в деле дальнейшего совершенствования СМП является задача разработки новой тарифной политики. Прежние тарифы, действующие на трассах СМП, в 4-6 раз превышали тарифы, например, Суэцкого канала и практически делали северную трассу не достаточно востребованной, если не сказать даже закрытой. 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 новой тарифной политики 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 в тарифной политике значительно повышает заинтересованность в использовании трассы СМП судовладельцами и операторами, включая иностранные компании, в том числе и для транзитного плавания. Это тем более актуально учитывая, что администрация Суэцкого канала в этом году приняло решение не повышать тарифы для танкеров, а также снизить тарифы для газозовозов на 30-35%.

Восстановление функций СМП как наиболее перспективного высокоэффективного и безопасного транспортного коридора предполагает как модернизацию действующих арктических портов, например, 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.

Анализируя современное состояние и перспективы развития портов арктической зоны РФ, необходимо учитывать, что порты являются неотъемлемым элементом системы «Северный морской путь» – главной российской арктической транспортной магистрали, объединяющей региональные транспортные подсистемы Европейского, Сибирского и Дальневосточного Севера.

Сегодня к основным портам СМП относятся Игарка и Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения, а также ряд более мелких портов, например, таких как Хатанга.



Бухта Проведения

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 портов 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 предоставления 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 по техническому обслуживанию и проведению аварийных ремонтов судов различного назначения.

Следующая проблема дальнейшего развития СМП связана с системной модернизацией арктического флота. Модернизация арктического флота обуславливает расширение роли перспективных ледоколов, транспортных средств двойного и универсального назначения, которые в условиях современной Арктики наиболее эффективны, а также мало- и среднетон-

нажных судов класса «река-море» плавания, сухогрузно-наливных теплоходов, судов для перевозки транзитных контейнерных грузов, танкеров ледового класса, специализированных судов для рыболовства, 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.

Развитие ледокольного флота, судов ледового класса и усиленного ледового класса в значительной степени зависит от типа предполагаемых транзитных перевозок по СМП. Тип предполагаемых транзитных перевозок также оказывает влияние на интенсивность использования ледоколов и их технико-экономические характеристики.

Транзитные перевозки по СМП могут осуществляться по магистральной или магистрантно-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 магистрантно-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 необходимо исходить из необходимости создания ориентированного на круглогодичное функционирование Северного транспортного коридора (СТК) – российской национальной трансарктической морской магистрали от Мурманска до Петропавловска-Камчатского, органично включающей в себя Северный морской путь и тяготеющие к нему меридиональные речные и железнодорожные коммуникации. 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 ежегодных перевозок по СМП в период 1933-2010 гг. и прогноз их роста до 2020 года приведен в таблице.

На рисунке, представленном ниже отражена динамика транспортировки грузов по СМП в период 1985-2007 гг. по данным доступных источников.

Таблица

Объем ежегодных перевозок по СМП в период 1933-2010 годы 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(минимум)
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(прогноз)
1955	677	1984	5835	2013	2600(прогноз)
1956	723	1985	6181	2014	2800(прогноз)
1957	787	1986	6455	2015	3000(прогноз)
1958	821	1987	6579(максимум)	2016	3500(прогноз)
1959	888	1988	6295	2017	4000(прогноз)
1960	963	1989	5823	2018	4500(прогноз)
1961	1013	1990	5510	2019	5000(прогноз)



Динамика транспортировки грузов по СМП в период с 1985-2007 гг.

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 проведения практически всех круглогодичных транспортных операций.

Показательной для выявления тенденций дальнейшего развития СМП является арктическая навигация 2011 года. В частности арктическая навигация 2011 года 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 нахождения судов в 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 120843 т., принадлежащее ОАО «Совкомфлот». 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 59313 т. был проведен по трассе СМП за рекордное время, которое составляло 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 рейс с Востока на Запад.

Всего в арктическую навигацию 2011 года по СМП по данным Росморречфлота и ФГУП «Атомфлот» был выполнен 41 транзитный рейс, включая рейсы с грузом, в балласте, научные и перегонные. С грузом было выполнено 26 рейсов. В том числе:

- Танкеры выполнили 15 рейсов, и было перевезено 686516 т. груза;
- Балкеры совершили 3 рейса и перевезли 109950 т. груза;
- Рефрижераторы участвовали в 4 рейсах, в результате которых было перевезено 27535 т. груза;
- Сухогрузы совершили 4 рейса и перевезли 10930 т. груза.

Впервые больше половины рейсов (58%) было выполнено судами под российским флагом. Суды под флагами иностранных государств выполнили 17 рейсов (42%). В то же время доля судов в грузоперевозках под российским флагом составила 11,3%. Всего в 2011 году перевезено 834931 т. груза. По сравнению с 2010 годом в 2011 году грузооборот по СМП увеличился более чем в 5 раз.

Во всем грузообороте доля нефтепродуктов составила 82,2%, из них перевозка танкерами под иностранными флагами достигла 86,9%, а под российскими всего 3,1%.

В целом в прошедшем году отмечается существенное оживление транзита по СМП, которое произошло в основном за счет увеличения перевозок нефтепродуктов. В отдельные периоды на трассе СМП работало в сутки до 100 судов различных классов, типов и назначений.



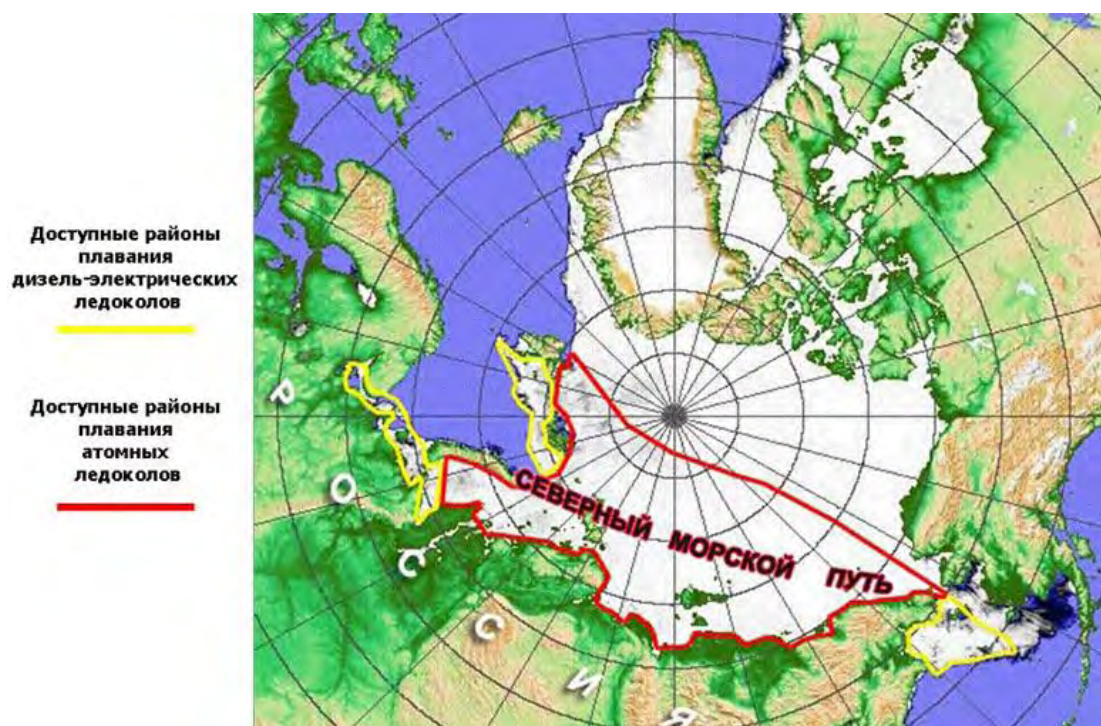
Трасса СМП

На прогноз роста грузопотоков по СМП и в целом на его привлекательность в XXI веке оказывают влияние два основных фактора. В первую очередь на рост грузопотока может

оказать влияние широко обсуждаемая в последнее время проблема глобального потепления, которая в свою очередь приведет к изменению ледовой обстановки по всем трассам СМП.

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. На рисунке представлены ледовая обстановка в Арктике и доступные районы плавания существующих на сегодняшний день ледоколов в зимний период времени. По мере увеличения мощности неатомных ледоколов, например, до 25-30 МВт районы их успешного использования существенно расширяются.

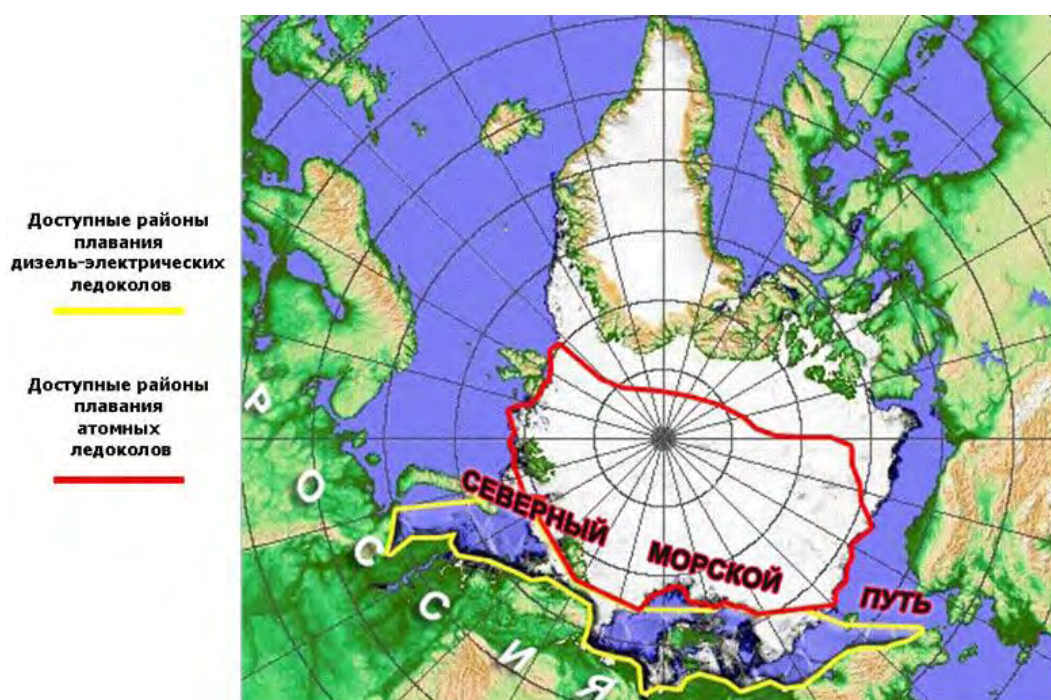


Распределение льдов в холодное время года

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°C. 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.

Распределение льдов в теплое время отражено на следующем рисунке.



Распределение льдов в теплое время года

Не меньшее влияние на прогноз грузопотоков по трассам СМП оказывают сценарии развития Арктической зоны РФ.

Развитие Арктической зоны РФ оцениваются по двум сценариям - инерционном и инновационном. Данные сценарии в свою очередь различаются характером гипотез, принятым 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 Российской Федерации, приписанным к портам арктических морей, снизится до 2%. Отсюда резко снизится и потребность в ледовом и специальном флоте.

Инновационный сценарий развития Арктической зоны Российской Федерации 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 транзитных грузов 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 основываясь на варианте инновационного прогноза и возросшей заинтересованности зарубежных транспортных компаний 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, это 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 и 6-8 неатомных линейных ледоколов мощностью 25-30 МВт, 8-10 неатомных ледоколов мощностью 16-18 МВт. Последние будут в основном использоваться для портового обеспечения и если потребуется для обеспечения проводки в летний период. 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 двухосадочных линейных ледоколов. Строительство ледоколов 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, их ТТХ в большей степени зависят от того, станет ли СМП привлекательным для зарубежных судоходных компаний. Пока прогноз роста привлекательности СМП со стороны иностранных судоходных компаний не утешителен.

В настоящее время Россия располагает самым крупным по численности ледокольным флотом. В его состав входят 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 атомных ледоколов, 1 контейнеровоз и 4 судна технологического обслуживания. Для справки в 1987 г. СМП обслуживали 17 линейных ледоколов, в т.ч. 8 атомных, однако их загруженность при этом составляла менее 30%.



Атомный ледокол «Ямал»



Атомный ледокол «Вайгач»



Ледокол «Таймыр»



Атомный ледокол «Россия»



Атомный ледокол «50 лет Победы»

Сегодня возраст линейных атомных ледоколов приближается к критическому. Практически все атомные ледоколы нуждаются в замене в течение ближайших 5-7 лет. С учетом нормативных ресурсных показателей к 2022 г. в строю останется только один отечественный атомный ледокол «50 лет Победы». В то же время ФГУП «Атомфлот» считает, что до 2025 года в строю могут находиться 2 атомных ледокола «Ямал» и «50 лет Победы». Более того, атомный ледокол «50 лет Победы» будет способен решать все задачи ледовой проводки до 2040 года. Однако это весьма не бесспорная перспектива.

В последние годы планомерно обосновывается необходимость закладки новых ледоколов. Потребность в них связывается с неизбежностью выхода из строя уже существующих судов, а также с перспективами освоения Арктики и ростом грузопотоков по трассам СМП. Однако на деле актуальность строительства современных ледоколов только декларируется.



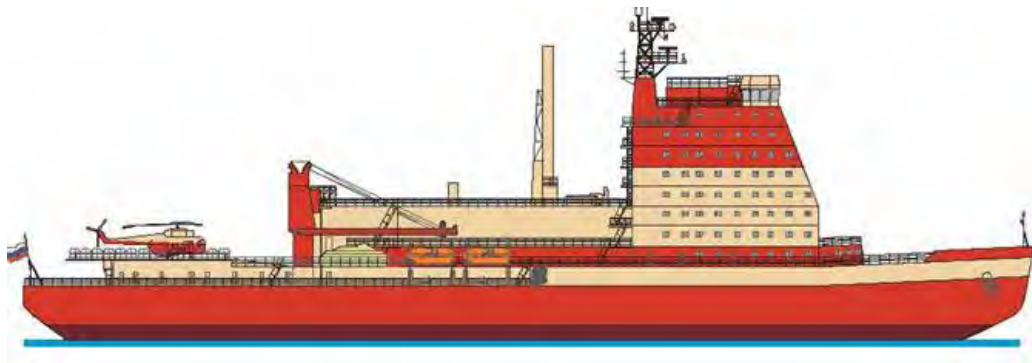
Атомный ледокол «Арктика» на трассе СМП

Несколько слов о программах строительства современного ледового флота. 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.». Эта программа включала в себя подпрограмму «Морской транспорт». В подпрограмме 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. Следует подчеркнуть, что в последующем из данной программы строительство ЛК-60Я было исключено. В настоящее время его строительство предполагается осуществлять в рамках другого утвержденного решения.

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 ледоколами предыдущих поколений 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). Проект ледокола представлен на следующем рисунке.



Универсальный ледокол нового поколения проекта 22220

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 строительства ледоколов выполнена не была. Более того, ни один современный ледокол требуемой мощности до настоящего времени даже не был заложен на верфях или не был заказан за границей. Вместо ледоколов ЛК-25 мощностью 25 МВт, способных успешно работать даже на трассах СМП, являясь определенной альтернативой атомным ледоколам, были введены в строй в 2008 и 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 предусматривала 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, но в тоже время исключительно актуальных для нашей страны планов.

Если предположить, что закладка линейного атомного ледокола ЛК-60Я состоится в 2012 году, то на трассы СМП ледокол 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 ОАО «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 количества 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.

Собственным ледокольным флотом 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. Завтра по этой причине мы утратим Русский Север.

В августе 2012 года состоялось историческое событие – Президент РФ подписал долгожданный закон о СМП, который уже вступил в силу. Северный морской путь, как национальная трасса глобального значения получает не просто центр управления, а программу развития. Администрация Северного морского пути – госучреждение, создаваемое во исполнение закона, – будет помимо организации судоходства и надзора за ним вести мониторинг гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки, составлять оптимальные маршруты, квалифицировать лоцманов, координировать поисковые и спасательные операции, следить за чистотой вверенной акватории. Совершенствование и дальнейшее развитие арктической транспортной системы начнётся со строительства новых станций и постов наблюдения, центров экстренного реагирования на сигналы бедствия.

Современная инфраструктура вдоль арктического побережья востребована газо- и нефтедобытчиками, перевозчиками, промысловиками, туристами. О необходимости её создания как важнейшей для страны задаче Владимир Путин говорил на Международном арктическом форуме в Архангельске в сентябре 2011 года. «Речь идёт о комплексном транспортном проекте, призванном обеспечить динамичное развитие и освоение северных территорий Российской Федерации, создание новых производств и рабочих мест. Севморпуть и его опорные гавани будут интегрированы с другими видами транспорта. В наших планах – модернизация речных, автомобильных, железнодорожных маршрутов и коммуникаций, северных аэродромов, обновление полярной авиации. Мы намерены существенно увеличить российский ледокольный флот».

Подготовленный правительством закон о Севморпути был в весеннюю сессию принят Госдумой и одобрен Советом Федерации. Кодификацией водного пространства, по которому проходит трасса, наша страна берёт на себя серьёзные международные обязательства. Судну под любым флагом гарантируется безопасность движения, ледокольное и лоцманское сопровождение, помощь в чрезвычайной ситуации, право пользования береговой инфраструктурой. В законе особо оговаривается защита природы Арктики. Для плавания по Севморпути

от судовладельца или фрахтователя требуется финансовое обеспечение на случай возможного ущерба экологии региона.

По планам развития Сибири и Дальнего Востока Северный морской путь становится одной из главных магистралей страны. Он способен обеспечить не только любой грузопоток, но и максимальную скорость доставки. Тем более, что есть положительный пример. Например, летнюю навигацию 2011 года танкер «Владимир Тихомиров» прошёл от Мурманска до Певека за рекордные семь с половиной суток.



Порт Певек

Круглогодичная навигация, технически осуществимая уже сегодня, сделает трассу предпочтительной и для международных перевозок. Классический маршрут Роттердам–Иокогама через северные моря на треть короче, чем через Суэц и на порядок безопаснее.





Преимущества СМП

В настоящее время подсчитано, что грузопоток по Севморпути может увеличиться в ближайшие пять-семь лет в десять раз, а в перспективе – в двадцать, до 50 миллионов тонн в год.

Авторам остается в очередной раз отметить, что важность изучения перспектив развития Арктики и Северного Морского пути для России и всего мирового сообщества определяется двумя аспектами: ресурсно-промышленным потенциалом Севера и Арктики и объективной необходимостью дальнейшего укрепления обороноспособности нашей страны в Арктике.

Материковые районы Севера, Сибири, Дальнего Востока и шельфовая зона арктических морей являются крупнейшим в мире резервом территории и ресурсов. В XXI веке именно Восточная Арктика может стать основой укрепления военно-политического могущества азиатских стран и снижения роли США за счет соединения наиболее существенных миллиардных инвестиций Японии, Южной Кореи, Китая (в первую очередь, за счет дешевой китайской рабочей силы).

Зарубежные политологи сегодня однозначно понимают, что присоединение российского сектора Арктики в любой форме к США или Европе самым серьезным образом укрепляет положение одной из сторон, причем с решением самой желаемой для Запада задачи: ограничения политической и экономической независимости России или даже устранения возможности ее самостоятельного развития.

Мы же должны исходить из того, что в первой половине XXI века российская Арктика должна укрепляться и развиваться и выполнять особую историческую роль экономического

и социально-политического буфера в связи с грядущими природными, техногенными и экологическими катастрофами в ряде районов РФ, СНГ и в целом мирового сообщества.

Коротко повторим основные моменты по перспективам освоения русского Севера. По некоторым оценкам западных экспертов и специалистов ООН, стоимость всех потенциальных запасов основных видов полезных ископаемых России, составляет более 28 трлн. долларов США, из них на Северный регион приходится около 80 %. Для сравнения: стоимость запасов США оценивается примерно в 8 трлн. долларов. Потенциальная нефтегазоносность континентального шельфа Баренцева и Карского морей оценивается в 50-60 млрд. тонн, а шельфовой зоны других арктических морей – в 15-20 млрд. тонн.

От общих прогнозных ресурсов РФ запасы нефти и газового конденсата на шельфе полярных морей достигают 19% и 30% соответственно (в настоящее время около 60 % поисково-разведочных бурений приходится на шельфы Баренцева и Карского морей).

Разведанные запасы газа промышленной категории составляют более 80% запасов страны, основная часть которых сосредоточена в Ямало-Ненецком автономном округе (шесть уникальных месторождений), а запасы каменного угля превышают 4 млрд. тонн (основными являются Тунгусский, Таймырский, Ленский, Чукотский бассейны).

Почти 100 % разведанных запасов РФ по никелю, кобальту, танталу, олову, ниобию и редкоземельным металлам сосредоточено в Арктике. В конце XX столетия российский Север давал 50-60 % внешнеторгового оборота РФ.

Особое внимание Запад проявляет к европейскому Северу России (Кольский п-ов, Архангельская обл., Ямало-Ненецкий автономный округ). Данный регион, с одной стороны, занимает исключительное положение в РФ и в целом в мире по богатству минеральных ресурсов и топливно-энергетическим запасам, с другой, его географическое положение создает исключительно благоприятные условия для экспорта энергоресурсов в Европу, США, Канаду, а через Северный морской путь – в Японию и все страны азиатско-тихоокеанского региона.

Выполненный анализ показывает, что только в Архангельской области и Ямало-Ненецком автономном округе сосредоточено 60% (примерно 2,5 млрд. т) нефти и до 45 % (примерно 1,2 трлн. м³) газа от общих ресурсов Тимано-Печорского бассейна.

В данном регионе находятся крупнейшие в Европе месторождения алмазов, бокситов, серьезные ресурсы золота, медно-никелевых руд и других редких полезных ископаемых. По имеющимся оценкам, при объеме внешних инвестиций в 5 млрд. долларов, уже к 2005 году в регионе можно добывать до 35 млн. тонн нефти в год.

В военном отношении важность Арктики и СМП обусловлена двумя основными причинами.

Первая связана с тем, что обширные морские пространства Норвежского, Гренландского, Баренцева и Карского морей делают открытым фланг нашего Северо-западного стратегического направления и являются исключительно выгодным районом применения носителей крылатых ракет морского базирования "Томагавк" и средств военно-космического нападения. Эти важнейшие инструменты современной войны способны поразить в первых массированных авиационно-ракетных ударах первоочередные объекты ВС РФ. Они способны дезорганизовать, ослабить или даже в определенной степени разрушить систему государственного и военного управления, а также нанести существенный урон главным объектам оборонно-промышленного потенциала до рубежа Смоленск – Москва – Екатеринбург включительно, а в перспективе (к 2015 г.) и на всю глубину Западного и Внутреннего (Восточного) регионов России.

С включением в состав НАТО стран Балтии, Восточной Европы, Швеции и Финляндии операционная зона ОВС блока распространится на всю Арктику.

В таких условиях Арктика будет оказывать определяющее влияние на ход и исход боевых действий в Европейском стратегическом районе.

Вторая важная причина определяется тем, что практическое господство США и НАТО в Арктике позволит обеспечить им выполнение первоочередной задачи своей национальной безопасности, связанной с ослаблением или даже устранением ядерной угрозы со стороны РФ.

Реализация Договора СНВ–2 привела к тому, что уже к 2003-2005 годам ОВС НАТО и США объективно нейтрализовали российский потенциал ядерного сдерживания.

Учитывая перспективы развития ВМФ до 2030 года, для РФ Арктика уже в скором будущем станет единственным районом развертывания отечественных МСЯС. Только здесь ВМФ сможет достаточно эффективно противодействовать противолодочным силам США и НАТО и отсюда сможет нанести ответный ракетно-ядерный удар морскими баллистическими ракетами с подводных крейсеров в случае начала ядерной войны.

В последнее время все отчетливее наблюдается смещение акцента широкомасштабных международных и военно-прикладных исследований в арктической зоне в российский сектор. Главной целью такой направленности исследований является определение наиболее целесообразных районов организации противодействия объединенными ВМС НАТО российским ракетным подводным крейсерам стратегического назначения, а также получение походной информации, необходимой для планирования и проведения ВС НАТО и США первых операций начального периода войны.

Таким образом, выполненный анализ позволяет нам утверждать, что Северный Морской путь является основным связующим элементом Арктики с другими районами России и зарубежными странами.

Роль СМП в реализации государственной политики России в первой половине XXI века состоит, прежде всего, в обеспечении экономического развития и укреплении обороноспособности России, в расширении участия когда-то Великой державы в мировых и интеграционных связях.

Выполнение указанных задач в решающей степени зависит от государственной политики по сохранению и дальнейшему развитию перспективного Северного морского пути.

Основами государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу развитие и широкомасштабное использование СМП, в том числе и в целях международного судоходства, определено в качестве одного из приоритетов РФ в Арктике.

В исполнении этой задачи завершается разработка законопроекта «О внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». Кроме этого, центральное место в модернизации арктической транспортной системы отводится проекту «Северный морской путь». По замыслу руководства РФ устойчивое развитие СМП подразумевает систему согласованных и взаимосвязанных экономических, технических, организационных и правовых решений, позволяющих с максимальной выгодой для государства и арктических территорий обеспечить перевозки различных грузов. Для этого в первую очередь необходимо развитие ледокольного и транспортного флота, портов и систем обеспечения безопасности мореплавания, которые будут способствовать круглогодичному массовому вывозу нефти, газа и конденсата, добываемых на шельфе Баренцева и Карского морей и в целом регулярному транзиту по СМП.

С проблемами модернизации СМП тесно связана задача создания эффективной системы авиационного обслуживания северных районов на базе глубокой модернизации аэропортовой сети и развития малой авиации.

Однако авторы в очередной раз отмечают, что в деле масштабной модернизации СМП акцент, в том числе, следует делать на создание активно функционирующей системы береговой обороны и на опережающее развитие пограничной инфраструктуры Арктической зоны РФ, на развитие сил и средств пограничных органов, ВМФ, а также на создание надежной системы оказания навигационных, гидрометеорологических и других информационных услуг для обеспечения эффективной безопасной, хозяйственной, военной и экологической деятельности.

Обеспечение экономической и военной безопасности в Арктической зоне РФ настоятельно диктует необходимость увязки процессов создания новых центров нефти – и газодобычи, транспортно - логистических комплексов, объектов транспортной инфраструктуры по отгрузке углеводородных ресурсов с развитием объектов двойного назначения по трассе СМП для временного базирования кораблей ВМФ, пограничной службы ФСБ России.

Быть первопроходцами и первооткрывателями – древняя национальная традиция русского народа. Освоение Севера, его природных богатств - ещё одна область, где эта замечательная традиция проявилась наиболее ярко и полно.

Таким образом, история Северного Морского пути начинается с первых плаваний поморов в XI-XIII веках. Уже в XVI веке русские мореплаватели на своих судах достигли устьев Оби и Енисея. Интенсивное освоение морских арктических путей началось в XVII веке: только за 60 лет русские мореплаватели совершили около 180 плаваний, наиболее знаменитым из которых явилось путешествие С. Дежнева и Ф. Попова летом 1648 года. В XVIII веке экспедиции Я. Пермякова (1712 год), И. Быкова (1713-1714 годы), Ф. Размыслова (1768-1769 годы) положили начало научному изучению Арктики. Вклад Великой Камчатской (Великой Северной) экспедиции 1733(4)-1742(3) годов (С. Муравьев, М. Павлов, С. Малыгин, А. Скуратов, С. Челюскин, В. Селифонтов, Х. Лаптев, Д. Стерлагов, Д. Овцын, В. Прончищев, Ф. Минин) в отечественную и мировую науку можно отнести к числу величайших географических открытий. В XIX веке исследования М. Геденштрёма и Я. Санникова (1809-1812 годы), Ф.П. Врангеля и Ф.Ф. Матюшкина (1820-1824 годы), П.Ф. Анжу (1821-1823 годы), составили карты Северного побережья Азии от устья Лены до Берингова пролива), экспедиции Ф.П. Литке (1821-1824, 1827-1828 годы, на бриге «Новая Земля» провел опись берегов Новой Земли, Мурмана и полуострова Кания), П. Пахтусова (1832-1835) годы, исследовал Новую Землю) и А. Циволько (1832-1835 годы), А.Э. Нордельншельда (1878-1879) годы, на паровом судне «Вега» прошел Северный морской путь с одной зимовкой), Г.Л. Брусилова (попытка пройти по Северному морскому пути с Запада на Восток), В.А. Русанова, Г.Я. Седова (1912 год, попытка достичь Земли Франца-Иосифа на паровом судне «Св. Фока»), плавание С.О. Макарова на ледоколе «Ермак» (1899 год) позволили решить проблему судоходства на Северном Морском пути.

Начало XX века ознаменовалось новыми экспедициями русских мореплавателей в Арктике. Научные экспедиции 1909-1911 годов В. Русанова и 1913-1914 годов Б. Вилькицкого подтвердили возможность судоходства в арктических широтах. В годы советской власти активное исследование Севера продолжалось. И сегодня, русские ученые-исследователи продолжают славные дела великих полярников.

Имена русских и советских исследователей Северного Морского пути известны сейчас всему миру. Они увековечены на картах, живут в названиях морей, островов, кораблей, судов. Они - символ мужества русских людей, не отступивших перед суровой Арктикой, наша слава и национальная гордость.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

История мореплавания и самобытного русского кораблестроения уходит своими корнями вглубь веков. Сегодня чрезвычайно трудно установить точную дату первого выхода человека в море, дату и даже участников первого арктического морского похода. Также сложно определить, кто и когда построил первый корабль. Сегодня это не самое главное. Важнее понять мотивы строительства кораблей и роль флотов в развитии цивилизации и освоении несметных богатств Севера.

Истоки отечественного кораблестроения и судостроения лежат в древней Руси. Только благодаря флоту Россия всегда завоевывала положение одной из ведущих держав мира. Русские моряки способствовали освоению самого сурового и одновременно необычайно красивого северного края, региона, который в XXI веке обеспечит дальнейшее развитие и процветание нашей страны.

Россия была и всегда должна быть сильной морской державой. Так завещал Великий Петр и так учит нас история. В России с флотом связаны не только выдающиеся победы и научные свершения. Создание регулярного Российского флота и вся его дальнейшая история оказали самое непосредственное влияние на духовную жизнь нашего общества, в значительной степени сформировали российскую культуру и искусство, воспитали у нашего народа черты характера, присущие только русскому человеку. Россия и её Военно-морской флот – едины. Это историческое единение неразделимо. За каждую попытку забыть эту истину история нас чрезвычайно сурово наказывала. Так было практически в каждом столетии существования Российского государства. Россия и море, как две творческие, единые стихии.

Сегодня мы в очередной раз пытаемся испытать историю. Пытаемся уничтожить то, что составляет нашу гордость, нашу боль и одновременно величайшую радость – Российский Военно-морской флот и самобытное российское судостроение.

В России всегда понимали ошибки после их свершения. Всегда были сильны «задним умом». Неужели и новый век, и новое тысячелетие мы будем жить по прежним, достаточно неразумным принципам. Учиться необходимо на чужих ошибках.

В XXI веке весь мир устремил свои взоры в Мировой океан. Там – жизнь, там – наше будущее, будущее Великой и могучей России. Для нас Мировой океан – это, прежде всего, его Арктическая часть. Игнорирование такой позиции – есть предательство своей страны, своего многострадального народа. О сегодняшнем дне ещё в XIX столетии великий сын русского народа Н.А. Некрасов, сказал пророческие слова:

«Душно! Без счастья и воли
Ночь бесконечно длинна.
Буря бы грянула, что ли?

Чаша с краями полна!...».

Мы передаем свой очередной скромный труд вам – читателям. Труд, в который мы вложили свою душу, частицу своего сердца, преданного нашей Великой Родине и её славному Военно-морскому флоту, военному кораблестроению и судостроению.

Авторы ещё раз подчеркивают, что данный труд – публичная попытка поделиться с читателями своими переживаниями по наиболее важному на сегодняшний день вопросу – сохранению статуса нашего государства – Великой, процветающей, северной, морской державы.

Монография отличается наличием повторов в представлениях отдельных фактов, событий, исторических примеров, авторы сознательно использовали такой прием, чтобы подчеркнуть их особую важность для современной России. Наша задача была показать истинную роль русских первооткрывателей Севера.

Многие вопросы, затронутые в монографии не бесспорны, и отражают в первую очередь точку зрения авторов. Учитывая это, авторы готовы к диалогу с читателями. Нам важны ваши конструктивные критические замечания.