

УДК 656.61:551.326(98)
ББК 65.374.6 +65.03(211)6

А.И. Тимошенко
*кандидат исторических наук,
Институт истории СО РАН*

СОВЕТСКИЙ ОПЫТ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ И СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ: ФОРМИРОВАНИЕ МОБИЛИЗАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

В статье рассматриваются проблемы мобилизационных решений в хозяйственном и военно-стратегическом освоении Арктики и Северного морского пути в 1920–1980-е гг., анализируется советский опыт реализации важных для государства социально-экономических программ в северных районах, богатых природными ресурсами.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, мобилизационные решения, государственное управление, целевые методы.

A.I. Timoshenko
*PhD in History,
Institute of History SB RAS*

SOVIET EXPERIENCE IN THE DEVELOPMENT OF THE ARCTIC AND THE NORTHERN SEA ROUTE: FORMATION MOBILIZATION ECONOMY

This article discusses the mobilization decisions in economic and military-strategic development of the Arctic and the Northern Sea Route in the 1920–1980-ies. Analyzed the Soviet experience in the implementation of important state for social and economic programs in the northern regions, rich in natural resources.

Keywords: Arctik, the Northern Sea Route, the mobilization solution, governance, target methods.

Арктика в настоящее время стала одним из центров притяжения мировой политики и экономики. Происходящие там процессы интересуют все большее число стран и не только

приарктических. В значительной степени это создает угрозу национальным интересам России, которая за последние десятилетия ослабила внимание к своим северным территориям и теперь ей необходимо доказывать свои предыдущие достижения. Поэтому изучение исторического опыта государственной деятельности в Арктике представляет несомненный интерес.

Освоение Арктики и Северного морского пути советским правительством с самого начала рассматривалось в качестве важнейшей задачи, решение которой было необходимо для развития экономики страны и укрепления военно-стратегического положения государства на северных границах. В годы гражданской войны и иностранной интервенции, которая на Севере продолжалась достаточно долго, государство было вынуждено использовать мобилизационные меры, оказывавшиеся зачастую здесь наиболее эффективными, так как могли обеспечивать строжайшую дисциплину и ответственность при выполнении государственных заданий.

Одним из первых мероприятий советской власти в Арктике стала организация так называемых Карских экспедиций, которые должны были обеспечить продовольствием из Сибири Европейскую часть страны. Первая из них в устьях Оби и Енисея с выходом из Архангельска состоялась в августе-октябре 1920 г. Она была подготовлена одновременно в Сибири и на Европейском Севере, состояла из двух отрядов, насчитывающих 18 судов, многие из которых были крайне изношены и не приспособлены к плаванию во льдах. Но условия навигации этого года способствовали успеху. Из Сибири было вывезено в Европейскую часть страны около 1000 т хлеба, примерно 1500 т жиров, большое количество экспортных товаров: пушнины, льна, шерсти, конского волоса и др. [7, с.49].

Советское правительство высоко оценило этот сложный подход, опыт его был рекомендован для распространения. В.И. Ленин активно интересовался подготовкой следующей навигации. В полном собрании его сочинений опубликованы распоряжения и записки по этому поводу. Например, в записке заместителю управляющего делами Совета народных комиссаров (СНК) В.А. Смольянинову 11 июля 1921 г. он беспокоился о снаряже-

нии Карской экспедиции, писал: «Запросите факты, проверьте их. Проверьте лично и дважды. Потом поговорите по прямому проводу с Чуцкаевым и Иваном Никитичем Смирновым. Без всего этого я не поверю, что дело обеспечено». Другая записка, написанная в этот же день Смольянинову: «Дело исключительно важное и срочное», «Налягте всячески» [5, с. 22].

В последующие годы Карские экспедиции стали регулярными. Под контролем СНК Наркоматы внешней торговли и путей сообщения закупали, насколько позволяли государственные финансы, за границей новые суда, ледокольное оборудование, сигнальные и навигационные приборы, моторные лодки и другие необходимые предметы для плавания по северным морям. Вывозом грузов из Сибири (продовольствие, пушнина, рыба, лес, различное сырье) и доставкой их в порты на арктическом побережье по сибирским рекам занимались соответствующие отделы Комитета Северного морского пути при Сибревкоме. Его представительство в Архангельске, в свою очередь, контролировало поставки в Сибирь машин, инструментов, охотничьего снаряжения, химических и других товаров, в которых нуждался регион. Заграничные представительства Наркомата внешней торговли РСФСР в Лондоне и Берлине работали в рамках общей схемы планирования и реализации импортно-экспортных операций. На государственные средства закупались товары, фрахтовались морские суда, контролировались грузоперевозки из европейских портов на восток.

В условиях советского государственного управления, сосредоточившего в своих руках не только властные рычаги, но и финансовые ресурсы, основные средства производства, крайне важным было содействие центральных органов власти в организации деятельности Комитета Северного морского пути. Для него в январе 1922 г. стал результативным приезд в Новосибирск (в то время Новониколаевск) наркома путей сообщения Ф.Э. Дзержинского в качестве уполномоченного ВЦИК и СТО. Дзержинский на месте попытался решить многие межведомственные проблемы участников подготовки и проведения Карских операций. Например, принял меры по организации за государственный счет ремонта судов Енисейской флотилии,

добился увеличения финансирования строительства портов в устьях Оби и Енисея. По распоряжению Дзержинского Енисейскому пароходству было срочно передано несколько судов Беломорского флота. В феврале 1922 г. в Москве было созвано межведомственное совещание по вопросам Северного морского пути, на котором рассматривались важнейшие проблемы обустройства этой очень нужной стране транспортной магистрали. Обсуждалось научно-техническое обеспечение плавания по северным морям, издание лоций и карт Карского моря, устьев крупнейших сибирских рек, расширение сети полярных станций, а также анализировались возможности применения авиации для разведки льдов, организации ледокольных проходов, ускорения строительства портов и баз снабжения. Проблема обустройства Северного морского пути обозначалась по своей сути как комплексная, которую нужно решать в условиях послевоенного восстановления какими-то особыми целевыми способами [8, с. 63].

Для их отработки на практике была предпринята попытка повысить роль центральных правительственных учреждений в деле подготовки и проведения Карских экспедиций. С этой целью учреждалась должность особоуполномоченного Совета Труда и Оборона (СТО) по Северному морскому пути, который от имени правительства должен был руководить организацией Карских экспедиций, поддерживать связь с Сибревкомом, подготавливать встречные перевозки грузов из Сибири. Однако эта попытка не удалась, возможно, по субъективным причинам. На должность особоуполномоченного СТО был назначен некий Г.Д. Красинский, который сразу же стал действовать неуважительно по отношению к сотрудникам Комитета Северного морского пути, в свою очередь, не имея никакого опыта в проведении арктических экспедиций. Он волюнтаристски отменил все прежние договора и планы по подготовке очередной навигации и составил свои, на взгляд руководства Комитета «совершенно невыполнимые» и экспедиция в навигацию 1922 г. была практически сорвана. В результате весь состав Комитета подал в отставку¹.

¹ Государственный Архив Новосибирской области. Ф. Р-1. Оп.1. Д. 1304. Л. 44.

Этот факт, с одной стороны, свидетельствовал о том, что в начале 1920-х гг. в государственном управлении СССР шел трудный поиск управленческих решений в освоении арктических пространств, а с другой стороны уже определились какие-то формы и методы в этом направлении. Комитет Северного морского пути являлся организацией, способной проявить свою не только профессиональную, но и политическую зрелость. А самое главное его руководители и специалисты оценивали важность и адекватность целевых и мобилизационных методов в решении проблем Северного морского пути. Затем они в своей деятельности неоднократно сталкивались с тем, что в организации Карских экспедиций должны быть четко сформулированы задачи и определены их цели. Иначе нельзя гарантировать успех порученного дела.

В мае 1923 г., чтобы не сорвать очередную навигацию, должность особоуполномоченного СТО была упразднена, но идея Карских операций, которые должны осуществляться мобилизационными методами осталась. К концу 1920-х гг. советским правительством была предпринята попытка решать проблемы экономического освоения северных территорий и Северного морского пути в рамках государственного акционерного общества.

В 1928 г. вся многообразная хозяйственная деятельность на севере Азиатской части СССР была поручена Северо-Сибирскому акционерному обществу «Комсеверпуть», которое наделялось функциями не только транспортировки грузов и торговли, но и промышленного строительства, подготовки и вывоза экспортных грузов из Сибири по речным системам, организации лесозаготовок, зверобойного и рыбного промыслов.

Однако эта деятельность вскоре также перестала соответствовать цели освоения северных территорий. Акционерное общество «Комсеверпуть» являлось чисто хозяйственной организацией. В свое время она сыграла важную пионерную роль в развитии экономики на северных территориях Сибири. Кроме своих прямых обязанностей по доставке грузов к портам побережья Северного Ледовитого океана, акционеры активно занимались хозяйственной деятельностью: заготовкой и сплавом

леса по сибирским рекам, строительством лесопильных заводов. Они построили речной и морской порты в Игарке, строились Усть-Енисейский и Новый порт на Оби, а также разрабатывались графитовые месторождения на Таймыре, угольные на Нижней Тунгуске. Сотрудники «Комсеверпути» занимались просветительской работой с коренным населением Севера, снабжали всем необходимым многочисленные северные фактории, заготавливали продукты зверобойного и рыбного промыслов. В 1928 г. «Комсеверпуть» в Усть-Енисейске построило крупный по тем временам рыбоконсервный завод и даже имело сельскохозяйственные предприятия для обеспечения своих работников и население местным продовольствием.

В результате деятельности «Комсеверпути» были заложены основы советской экономической стратегии, способствовавшей в дальнейшем превращению СССР в мощное и влиятельное арктическое государство. Заинтересованные центральные государственных организаций и ведомства предпринимали попытки комплексного подхода к решению северных проблем, развитию Северного морского пути, как мощной транспортной магистрали, повышению его экономического и военно-стратегического статуса, необходимого как для внутрихозяйственной, так и внешнеполитической жизни страны. Однако охватить сразу весь обширный круг решения северных проблем удалось только с созданием другой более мощной и полувоенной организации, которая в процессе своей деятельности смогла объединить решение сразу многих арктических проблем СССР, в том числе и военно-стратегических.

В 1932 г. при правительстве СССР на правах министерства было создано Управление «Главсевморпуть». Способность его к активной мобилизационной деятельности закладывалась в структуре организации во главе с начальником, назначаемым СНК СССР и подконтрольным только ему. При начальнике в качестве консультативного органа работал Совет «Главсевморпути», состоящий из специалистов, но не принимающий самостоятельных решений. Персональный состав Совета формировался по представлению начальника, который отвечал за всю деятельность Управления. При начальнике работал сектор

по подбору и распределению кадров, ему подотчетны были все специализированные и административно-управленческие отделы, научно-исследовательские и проектно-строительные организации, межведомственное бюро долгосрочных ледовых прогнозов и т.д. [4, с. 243–245].

Единоначалие в структуре «Главсевморпути» в какой-то степени ограничивалось только Политуправлением, действующим на основе особого Положения. В 1938 г. в его составе числилось 11 политотделов и 15 освобожденных партторгов полярных станций и предприятий, в задачу которых входила постоянная работа с коллективами и отдельными людьми на всех предприятиях, подведомственных «Главсевморпути». Специфика работы в Арктике, безусловно, требовала от людей большой выдержки и ответственности, которые должны были присутствовать и проявляться постоянно. По заданию руководства государства решалась важнейшая общенациональная задача, связанная с освоением территорий Крайнего Севера. Партийные организации в этой связи стали неким руководящим центром и мобилизационным механизмом не только в производственной деятельности работников «Главсевморпути», но и в организации их быта и в целом жизни в Арктике.

За счет партийных организаций создавался определенный мобилизационный каркас всей многофункциональной организации. Партийные ячейки, партторги активно участвовали в работе всех подразделений «Главсевморпути», идеологически и морально поддерживали полярников. Коммунисты были расставлены на руководящие посты во всех секторах управления и производства, являлись техническими и идеологическими проводниками мобилизационной политики государства. Могли и первыми от нее пострадать. Репрессии 1930–1940-х гг. часто в первую очередь обрушивались на членов партии.

С 1934 г. политработники для Арктики готовились специальным образом. В их подготовке совместно с Политуправлением участвовали высшие руководители «Главсевморпути», опытные полярники и ученые, которые были искренне преданы своей работе и часто заражали своим примером желающих работать и жить на Севере. Большое значение придавалось так

называемой политической учебе, в организации и проведении которой наряду с политработниками должны были участвовать все руководители самого различного ранга. Они, по Положению об организации, утвержденном СНК СССР, занимались не только производственной деятельностью предприятий, но и политическим воспитанием своих подчиненных, способствовали через внедрение различных форм соревнования развитию их трудового энтузиазма, творческого отношения к порученному делу, а также сообщали различные сведения о политике государства, о положении его в мире. Все это вместе взятое способствовало мобилизации людей на выполнение обозначенных государством целевых задач. Первым начальником «Главсевморпути» (1932–1938 гг.) стал известный полярный исследователь О.Ю. Шмидт.

На деятельность «Главсевморпути» советское правительство возлагало большие надежды. Управление должно было обеспечить работу в Арктике самых новейших средств транспорта и связи, портовых хозяйств и предприятий. Однако в первый же производственный 1933 г. деятельности «Главсевморпути» не все проходило успешно. Кроме очередной навигации, которая уже оценивалась как обычная работа в Арктике, под руководством О.Ю. Шмидта состоялась большая научно-исследовательская экспедиция на пароходе «Челюскин», которая закончилась трагически, к счастью только для парохода. Он, не обеспеченный проводкой ледоколов, попал в дрейф у берегов Чукотки и погиб, раздавленный льдами. Команда, пассажиры и научный персонал, высадившиеся на дрейфующую льдину, были сняты летчиками. Весь мир следил за спасением челюскинцев, которое было оценено как героическое событие. Вместе с тем, эпопея плавания на «Челюскине» показала, что в целом СССР еще не достиг того уровня, когда плавание по всему Северному морскому пути может быть результативным и безопасным: во-первых, нет в нужном количестве мощных ледоколов, без которых не могут плавать грузовые суда. Во-вторых, необходимо развивать и совершенствовать полярную авиацию, которая должна летать над побережьем и океаном в любое время года.

После доклада О.Ю. Шмидта об экспедиции на «Челюскине» была образована специальная комиссия под председательством В.В. Куйбышева, которая должна была изучить все обстоятельства, связанные с освоением Арктики и Северного морского пути и подготовить предложения для принятия государственных решений. В результате 20 июля 1934 г. было принято совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б) «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства», которое стало по сути дела мобилизационной программой действия «Главсевморпути» в Арктике на ближайшие годы. В постановлении говорилось о необходимости изыскать возможности для строительства в СССР новых ледоколов, морских портов и радиоцентров, развития полярной авиации, строительства аэропортов и воздушных линий, специальных самолетов для Арктики, а также намечались меры по подготовке кадров полярников различной специализации. К зоне деятельности специфической организации были отнесены моря и острова Северного Ледовитого океана и континентальная территория Азиатской части страны, расположенная севернее 62-й параллели (параллель г. Якутска) [6, с. 481–486].

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

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

В 1936 г. были совершены продолжительные полеты по всей трассе Северного морского пути летчиком В.С. Молоковым, по маршруту Москва — остров Рудольфа — Москва летчиком М.В. Водопьяновым. Воздушная арктическая трасса вдоль евразийского побережья связала Москву с самыми отдаленными базами Советской Арктики, с ее портами, зимовками, полярными станциями и промышленными новостройками. 1937 год ознаменовался историческими трансарктическими перелетами В.П. Чкалова, а затем М.М. Громова из СССР через Северный полюс в Северную Америку. Состоялась первая в мире экспедиция по высадке тяжелых самолетов на Северном полюсе с созданием научной дрейфующей станции «Северный полюс» во главе с И.Д. Папаниным. С этого времени самолеты полярной авиации СССР стали регулярно совершать как научные, так и стратегические наблюдательные полеты, удаляясь от побережья на значительное расстояние. Авиация все чаще стала использоваться для связи с отдаленными северными районами и зимовками, доставляя грузы и пассажиров не только в короткий навигационный период, но и в течение всего года [9, с. 17–18].

К 1941 г. в распоряжении «Главсевморпути» имелась мощная по тем временам авиация по всему Крайнему Северу — от Архангельска до бухты Провидения. Самолеты могли летать до Владивостока. Более 200 самолетов с опытными экипажами полярных летчиков базировались в Москве, Красноярске, Тюмени, Игарке, Якутске, Тикси. Они летали по всему Северу до самого полюса, обеспечивали научные исследования, ледовую авиаразведку, проводку судов во льдах, а также транспортную связь с отдаленными северными пунктами. К 1941 г. в поле деятельности «Главсевморпути» имелись регулярно действовавшие авиалинии: Тюмень — Салехард, Красноярск — Диксон, Тикси — Анадырь. В Красноярске действовал авиаремонтный завод и школа полярных летчиков в Николаеве [9, с. 17–18].

Строительство отечественных ледоколов и создание мощного ледокольного флота было отдельной страницей в освоении арктических пространств. До середины 1930-х гг. советский ледокольный флот состоял из ледоколов, в основном построенных в дореволюционный период или купленных за границей.

Легендарный «Ермак», построенный в 1899 г., хотя и служил долго (только в 1964 г. был выведен из эксплуатации), но уже не удовлетворял возросшим потребностям морских перевозок и безнадежно устарел к началу деятельности «Главсевморпути». Поэтому ставилась задача создания более мощного отечественного ледокольного флота. Практически все советские ледоколы, в том числе и атомные, построенные уже в послевоенные годы, строились на Адмиралтейском заводе в Ленинграде.

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

В 1930-е гг. деятельность «Главсевморпути» распространялась на огромной территории — от островов Шпицбергена и Новой Земли до Чукотки. Из года в год увеличивалось ее государственное финансирование. Если в 1933 г. его размер составлял 18 млн р., то в 1937 г. — 400. В итоге за пятилетие затраты государства на деятельность «Главсевморпути» составили 922 млн р. Общая сумма капитальных вложений за пятилетие составила 465 млн р., увеличившись с 26,4 млн р. в 1933 г. до 164,5 млн р. в 1937 г. Из них одна треть была направлена на развитие морского транспорта, в том числе на строительство ледокольного флота. Более одной пятой вложений пошло на создание полярной авиации. При этом оборудовались и пассажирские авиалинии Омск — Салехард, Красноярск — Игарка, Якутск — Тикси [9, с. 19].

В 1930-е гг. в рамках деятельности Управления «Главсевморпуть» как советского наркомата по решению северных проблем объединялись усилия многих ведомств и организаций по изучению и хозяйственному освоению советской Арктики, которая все в большей степени открывала свои богатства для слу-

жения общественным целям. На Кольском полуострове были открыты запасы апатита — «камня плодородия», в бассейнах Ухты и Печоры обнаружены промышленные запасы нефти и каменного угля. На Колыме и Индигирке советские геологи открыли новые месторождения золота, которые стали основой для создания здесь крупных золотодобывающих предприятий. Надо отдать должное работе всех геологоразведочных служб и ведомств в Заполярье. Их работа была хорошо организована, она не прекратилась и в годы войны. Особенно по актуальным изысканиям, например, связанным с поисками местных видов топливных ресурсов. В 1941 г. начались разработки угля в бухте «Угольная» для снабжения порта Провидение. В 1943 г. освоено месторождение бурого угля в устье Сого, неподалеку от порта Тикси. В том же году был освоен угольный рудник на Нордвике. Здесь же была найдена каменная соль, которая добывалась и направлялась в рыбную промышленность, в годы войны значительно увеличившую свое производство. Велась разведка нефтяных месторождений. В бассейне Яны и в районе Певека добывалось олово и другие ценные ископаемые, которые вывозились Северным морским путем.

Комплексные мероприятия государства в Арктике предполагали и защиту северных рубежей СССР. Основным содержанием военно-стратегической программы в 1930-е гг. стало создание Северного военного морского флота. Его необходимость осознавалась российским правительством еще в конце XIX в., в годы Первой мировой войны, но проблема очень трудно решалась. Реальные действия были предприняты советским правительством с завершением строительства Беломоро-Балтийского канала, который соединил Белое и Балтийское моря, дал выход из Балтики в Северный Ледовитый океан, а через речные системы стал возможным и выход в Черное и соответственно Средиземное море, что в военно-стратегическом отношении сразу же было оценено очень высоко.

По данным Ю.Н. Жукова, сразу же после пуска в эксплуатацию Беломоро-Балтийского канала летом 1933 г. советское правительство приняло решение о срочном возведении на реке Свирь, связывающей Ладожское озеро с Онежским, плотины

для проводки судов с повышенной осадкой. Вскоре последовало решение комиссии обороны, подписанное К.Е. Ворошиловым, о переводе ряда военных судов из Балтийского моря в Белое и о базировании их в Мурманском порту. Вновь созданное объединение военно-морских сил было обозначено вначале Северной военной флотилией, позже через несколько лет стало основанием для создания Северного морского флота, который показал свою боеспособность в годы Великой Отечественной войны и в предвоенные годы мог охранять большую часть акватории Баренцева моря, подходы к Мурманскому побережью и горлу Белого моря [3, с. 320–321].

Конечно, нельзя слепо копировать опыт почти восьмидесятилетней давности, но без сомнения решение крупных национальных задач, каковой и является освоение российской Арктики, требует больших средств и усилий, а также концентрации внимания государственной власти в выделении приоритетов. Вполне реальным действием может оцениваться проект создания государственных координационных органов управления развитием арктических территорий, которые смогут объединить усилия различных субъектов в решении северных проблем.

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

Активная деятельность советского государства на Севере способствовала его социально-экономическому развитию. Уже в конце 1930-х гг. здесь появились «очаги» индустрии, которые зажигались, во-первых, в портовых городах, требовавших соответствующей промышленной инфраструктуры. Возможность сбыта продукции диктовала здесь строительство пере-

рабатывающих предприятий: лесопильных и рыбоконсервных заводов, горнодобывающих и лесоперерабатывающих комбинатов. Во-вторых, открытие месторождений полезных ископаемых, представляющих ценность для народнохозяйственного комплекса СССР, так же могло быть основанием для рождения индустриального «очага». В этом отношении прекрасным примером является создание Норильского промышленного комплекса и города Норильска, которое началось в 1935 г. в связи с разработкой открытых на Таймыре месторождений полиметаллических руд.

Геологические изыскания в районе Норильска уже в конце 1920-х гг. подтверждали его большую промышленную значимость. Здесь крупные угольные месторождения, открытые в экспедициях 1922–1924 гг., соседствовали с месторождениями полиметаллических руд. Это делало район Норильска с промышленной точки зрения очень перспективным. С организацией «Главсевморпути» Норильская геологоразведочная экспедиция стала получать большую помощь и поддержку. В частности в навигацию 1933 г. в Норильскую тундру Южно-Таймырской речной экспедицией были доставлены тракторы, тягачи, вездеходы. Это намного облегчило буровые работы и в целом геологоразведку. Например, за лето 1933 г. вездеходы уже смогли перевезти около трех тысяч тонн грузов и прошли около семи тысяч километров по северной части Таймырского полуострова, заменив работу 243 оленей и 442 собак [9, с. 21].

К 1934 г. геологи, возглавляемые Н.Н. Урванцевым, произвели первый ориентировочный подсчет полезных ископаемых по никелю, кобальту, углю. Этот подсчет утвердила Центральная комиссия по запасам полезных ископаемых при ВДНХ СССР. Начальник «Главсевморпути» О.Ю. Шмидт, придавая решению Норильской проблемы большое значение, 17 апреля 1935 г. подготовил в ЦК ВКП(б) докладную записку, в которой писал, что Норильское месторождение по мощности запасов никеля и платины является столь же важным, как и Колыма для золотопромышленности, «с теми же преимуществами по насыщенности ценными металлами (никель, платина, кобальт, палладий) и такими же трудностями по их освоению» [2, с. 62–63].

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

Важное место для развития народнохозяйственного комплекса СССР в 1930-е гг. было развитие золотодобывающей промышленности на азиатском Севере. Вначале ведущая роль принадлежала золотым приискам Якутии, затем золотоносные месторождения стали разрабатываться в Колымо-Индигирском районе. Здесь в 1928–1934 гг. работало около 75 геологических экспедиций и партий, которыми было выявлено свыше 200 золотоносных ключей и речек, до 20 крупных месторождений золота и олова, а также угля и других полезных ископаемых. Первенцами золотодобывающей промышленности на Колыме стали построенные к 1937 г. рудник «Кинжал» и Утинская опытная обогатительная фабрика. В 1940 г. в бассейне Колымы было добыто 80 т химически чистого золота, удельный вес его в общей золотодобыче СССР составил 46,3%. Колыма уверенно вошла в число крупнейших золотодобывающих районов не только страны, но и мира. Общая добыча золота на Северо-Востоке СССР за 1932–1940 гг. составила 314, 2 т [11, с. 86].

Значительное развитие получила угольная промышленность. Кроме разработок угля на Таймыре крупные угледобывающие предприятия были созданы в Печорском бассейне, более мелкие на Лене и Колыме. Шахты Шпицбергена обеспечивали не только морской флот, но и города Мурманск и

Архангельск. Шпицбергенский уголь использовался на Новой Земле и даже в порту Диксон.

В крупный индустриальный район в годы первых пятилеток превратился Европейский Север. Здесь стали развиваться такие новые отрасли промышленности, как целлюлозно-бумажная, картонная, фанерная, мебельная, лесохимическая, лесные и рыбные промыслы получили новые импульсы развития. Только на Кольском полуострове за 1926–1937 гг. было построено 39 предприятий, в том числе горно-химический трест «Апатит», Мурманский рыбокомбинат, Нивская и Нижне-Тулумская гидроэлектростанции. В 1939 г. вступило в строй действующих крупное предприятие Эффективность северной политики советского правительства была доказана в годы Великой Отечественной войны, когда промышленные предприятия, построенные в предвоенные годы, смогли внести весомый вклад в победу над врагом, а Северный морской путь, как транспортная магистраль, стал еще более востребованным, чем в мирное время.

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

Однако не все из советского опыта может быть востребовано в современной жизни. Вряд ли в условиях рыночной экономики может быть полезен опыт жесткого централизованно-административного управления, связанный с насильственно-принудительными методами обеспечения кадрами предприятий истроек, часто совершенно ущербным решением социальных и экологических проблем. Вместе с тем опыт системной планово-стратегической подготовки крупного народнохозяйственного строительства может быть полезным. Наиболее ярким примером может служить стремление к комплексному социально-экономическому развитию северных районов, как на региональном уровне, так и в рамках решения общих для страны на-

роднохозяйственных проблем. Это стремление было заложено практически во всех советских перспективных планах. Однако данные идеи на практике, надо признать, реализовывались с большим трудом. В лучшем случае успех достигался на уровне производственно-экономическом и очень редко в социальном развитии территорий освоения.

Вместе с тем это не умаляет значимости для современного социально-экономического развития страны теории комплексного и системного развития новых слабообжитых территорий, рационального и планового использования их природных богатств, которые должны служить не обогащению отдельных кланов ловких и беспринципных дельцов, а росту благосостояния всего российского общества. Исторический опыт подсказывает, что важнейшую роль в управлении данными процессами должно играть государство как координатор и организатор деятельности всех участников событий.

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

Мощным фактором для реализации данной идеи стало создание высокоэффективных предприятий на Европейском Севере, в Норильске, а также открытие крупных нефтегазовых месторождений на российском Севере. В творческих лабораториях Института экономики и организации промышленного производства СО АН СССР (ИЭиОПП СО АН СССР) разрабатывались конкретные проекты формирования территориально-производ-

ственных комплексов в Западно-Сибирском нефтегазовом районе, в Якутии, в зоне БАМ, которые рассматривались в самом широком смысле данного понятия. Производственный комплекс на определенной территории обозначался как масштабное и всеохватывающее социально-экономическое явление, включающее в единой системе производственное, социальное и экологическое развитие.

Вторая половина XX столетия ознаменовалась все в большей степени увеличивавшимся социально-экономическим ростом арктических районов СССР, повышением их значимости, как в народнохозяйственной практике, так и в принятии политических решений. Все больший экономический вес приобретала Азиатская часть российской Арктики. Здесь активно разрабатывались месторождения наиболее ценных видов полезных ископаемых: золота, алмазов, олова и др. За полярным кругом развивался центр горнорудных разработок и цветной металлургии Норильск. Южнее строились мощнейшие ГЭС Братская и Усть-Илимская, которые составили энергетическую основу формирования основы Братско-Усть-Илимского ТПК, состоящего из очень крупных энергоемких производств.

Развитие северных районов СССР получало все большее внимание в государственной политике по мере увеличения потребностей народнохозяйственного комплекса страны в сырьевых и энергетических ресурсах. Кроме того, продукция, полученная на Севере, составляла основу для экспортных операций страны. Если за период до 1960 г. в хозяйство Севера было вложено немногим более 14 млрд р., то за период 1960–1980 гг. — свыше 100 млрд р. Промышленность, и в первую очередь отрасли специализации экономики Севера, развивались более быстрыми темпами, чем союзные и республиканские. В результате росла доля и значимость северных районов в промышленном производстве страны. Рост валовой продукции промышленности Севера наиболее нагляден по национальным республикам и округам. Так, в Якутской АССР она за двадцатилетие увеличилась в 4,1 раза, в Коми АССР — в 2,7, в Карельской АССР — в 1,8, Ханты-Мансийском автономном округе — в 36,8, в Ямало-Ненецком — в 27, 4, в Эвенкийском — в 9,7 раза [9, с. 29].

В последние десятилетия советского периода основу стратегического социально-экономического планирования в СССР составляло стремление к разработке и реализации целевых программ, направленных на создание территориально-производственных комплексов, в том числе и в арктическом регионе. Территориально-производственные комплексы в системе экономического управления СССР рассматривались в самом широком смысле данного понятия, которое охватывало одновременно производственное, социальное и экологическое развитие конкретных территорий.

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

Участниками экспедиции на основе сложных расчетов, сделанных в результате исследования конкретных ситуаций, было высказано мнение, что в экономическом смысле добыча природных ископаемых на Севере с каждым годом может становиться все более рентабельной. Это связано с тем, что происхо-

дит истощение запасов, находящихся в более южных районах, развивается техническое оснащение добычи. Большие резервы таит в себе транспортное обеспечение на Крайнем Севере, на долю которого приходится 60–80% всех затрат. Снижение этих затрат можно обеспечить решением вопроса круглогодичного плавания по Северному морскому пути за счет создания мощного ледокольного флота, а также строительством железнодорожных, автомобильных и трубопроводных путей [1, с. 9–10].

Экспедиция сделала предложения в Госплан о формировании в Арктике в перспективе целого ряда территориально-производственных комплексов и промышленных узлов, объединенных крупной региональной программой национального значения. Отмечалось, что основа комплексного развития в Арктике уже заложена. Например, в Европейской части страны складывается Мурманский ТПК, разрабатывается проект Тимано-Печорского. Крупным территориально-производственным образованием арктической зоны считается Северо-Обской ТПК — главная газодобывающая база страны. Границы его со временем будут расширяться от Уральских гор до Енисея. Крупнейшим территориально-производственным объединением является Северо-Енисейский ТПК с центром в г. Норильске. Со временем по определению участников экспедиции он может слиться с севером Якутии, где до 2000 г. предполагается дальнейшее развитие алмазодобывающей и золотосурьмяной промышленности, оловорудного горно-обогатительного комбината [1, с. 12–13].

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

ную территорию, простирающуюся от Туруханска на юге до мыса Челюскин и архипелага Северная Земля на севере, от Мессояхи на западе до Хатанги на востоке.

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

Мобилизационные решения на Севере в 1980-е гг. касались в основном топливно-энергетических отраслей северной экономики. Это подчеркивалось во всех официальных документах, было записано в «Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981–1985 годы и на период до 1990 года», утвержденных на XXVI съезде КПСС и касающихся решения коренных, как было обозначено, народно-хозяйственных задач государства. В них обозначалось, что одной из главных экономических проблем в СССР является улучшение структуры топливно-энергетического баланса и покрытие дефицита топлива в Европейской части страны и на Урале за счет сибирских месторождений нефти и газа. Но, как показало время, это была лишь часть проблемы. В первую очередь углеводороды помогали решать проблемы дисбаланса в советской экономике, и их значительная часть уходила по экспортным поставкам за рубеж.

К концу 1980-х гг. учеными был проведен целый ряд комплексных исследований, которые показывали результативность программно-целевого решения социальных и экономических задач в районах богатых природными ресурсами и находящихся в суровых климатических условиях. Не исключались и мобилизационные методы государственного управления. Были сделаны расчеты, показывающие как необходимо организовывать и вести на этих территориях производственную деятельность с наименьшими экономическими потерями, как строить социальную и экологическую политику, доказывалось, что роль освоения Севера будет со временем только возрастать по мере истощения ресурсов в других районах страны. Даже были получены прогнозы предполагаемых темпов экономического роста на относительно далекую перспективу в интересах всего хозяйственного комплекса СССР, нуждающегося в ресурсах зоны Севера [10, с. 263–283].

Однако все эти планы и соответственно разработанные программы были ориентированы на советскую централизованную систему управления экономикой и социумом. С переходом на рыночные основания это все не смогло работать. Законы 1990-х гг. нарушили привычный ход событий. Исчезла мобилизующая роль центрального государственного управления, которое на севере определяло социально-экономическое развитие. Начались трудности с финансированием, снабжением, что привело к резкому спаду производства и оттоку населения, особенно квалифицированных работников.

Сейчас предпринимаются попытки возродить былое определяющее участие государства в решении хозяйственных проблем Арктики и Северного морского пути, много говорится и о необходимости возврата к мобилизационным моделям с учетом современных реалий. Специалисты и политики признают, что мобилизационные методы могут быть вполне востребованы в районах, богатых природными ресурсами, и при рыночной экономике. А это все может говорить об актуальности изучения и привлечения исторического опыта мобилизационных решений в развитии экономики северных территорий России.

Список использованной литературы

1. Аганбегян А. Г. Освоение природных богатств Арктической зоны СССР А. Г. Аганбегян // Известия СО АН СССР. Серия истории, филологии и философии. — 1984. — Вып. 2, № 9. — С. 6–15.
2. Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 / М. И. Белов. — Л. : Гидрометеоздат, 1969. — 612 с.
3. Жуков Ю. А. Сталин: Арктический щит / Ю. А. Жуков. — М. : Вагриус. — 542 с.
4. Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII — начале XXI вв.: сб. документов и материалов. — Новосибирск : Сиб. науч. изд-во, 2011. — 329 с.
5. Ленин В. И. Полное собрание сочинений / В. И. Ленин. — Т. 53.
6. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967): Т. 2: 1933–1940. — М., 1967.
7. Тимошенко А. И. Советские инициативы в Арктике в 1920-е гг. (К вопросу о стратегической преемственности) / А. И. Тимошенко // Гуманитарные науки в Сибири. — 2010. — № 2. — С. 48–52.
8. Тимошенко А. И. Разработка советской модели управления освоением Арктики и Северного морского пути в 1920-е гг. / А. И. Тимошенко // Актуальные проблемы российской государственной политики в Арктике (XX — начале XXI вв.) : сб. научных трудов / отв. ред. В. А. Ламин. — Новосибирск : Сибирское научное издательство, 2011. — С. 57–81.
9. Тимошенко А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.) / А. И. Тимошенко // Государственная политика России в Арктике : Стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв. : сб. науч. тр. / отв. ред. В. А. Ламин. — Новосибирск : Сиб. науч. изд-во, 2012. — С. 4–35.
10. Траектории проектов в высоких широтах / под ред. Ю.В. Неелова, А.В. Аргеева, В.А. Ламина и др. — Новосибирск : Наука, — 2011. — 440 с.
11. Широков А. И. Северо-восток в системе общественных отношений СССР в 1930–1950-е гг. / А. И. Широков // Колымский гуманитарный альманах. — Магадан : Кордис, 2006. — Вып. 1. — С. 5–35.

Информация об авторе

Тимошенко Альбина Ивановна — кандидат исторических наук, Институт истории СО РАН, 630090, г. Новосибирск, ул. Николаева, 8, e-mail: timoshenkoai@ngs.ru.

Author

Timoshenko Albina Ivanovna — PhD in History, Institute of History, Siberian branch of RAS, 8, Nikolaev street, Novosibirsk, 630090, e-mail: timoshenkoai@ngs.ru.