

## Арктический «апгрейд» президента Российской Федерации В. В. Путина

Игорь С. Зонн

*доктор географических наук, академик РАН, ИНПЦ по водному хозяйству мелиорации и экологии «Союзводпроект», Москва, Россия*

**Аннотация:** С установлением советской власти, в течении 70 лет Арктика была на слуху, выполняя героические, репрессивно-«воспитательные», экономические и политико-идеологические функции. В 1930/1950 годы Генсеком ЦК ВКП(б) И. В. Сталиным создавался первый советский Арктический щит, включавший экономику, военно-стратегическую мощь, транспорт, направленные на защиту целостности и безопасности страны Советов. Масштабный сталинский арктический план освоения Арктики, озвученный в 1931 г. включал усиление охраны полярных вод путем создания военно-морской базы на Баренцевом море. Для этого было осуществлено строительство Беломорско-Балтийского канала. Для снабжения углем Северного флота на Шпицбергене был организован трест «Арктикуголь». Была осуществлена морская экспедиция по Северному морскому пути с целью доказать возможность перехода по нему за одну навигацию, а после успешного ее завершения организовано главное управление Севморпути. В целях освоения воздушных просторов Арктики началась эпоха дирижаблестроения. Позже было освоение Северного полюса, развернута армия на Чукотке, расширились высокоширотные экспедиции, строительство мощных ледоколов и создание аэродромов и военных баз на побережье Северного Ледовитого океана. В 90-е годы XX столетия в период развала Советского Союза и перестройки, к сожалению многие объекты сталинского арктического щита были утрачены и прекратили свое существование.

С начала XXI века Россия начала второе активное и целеустремленное вхождение в Арктику, приступив к созданию второго Арктического щита или бастиона, в основе которого лежат краеугольные принципы существования советского арктического щита или иными словами проводя его апгрейд в новых условиях многополярного мира, что связано с именем российского президента В. В. Путина.

Интерес к Арктике вновь пробудился с приходом во власть в 2000 г. В.В. Путина в качестве президента РФ на фоне резкого изменения политико-экономической ситуации в стране. Стимулом к этому явилось открытие крупных углеводородных месторождений на шельфе арктических морей и глобальное потепление. Начиная с этого времени, когда открылось второе дыхание Арктики, его отношение и Правительства России к Арктике изменилось и многократно возросло. Путин лично много внимания уделяет Арктике. Одной из стратегических задач своей политики, которую, по-видимому, В. Путин поставил перед собой — это возрождение Российской Арктики, создание собственного арктического щита, при этом понимая, что значительную часть арктической инфраструктуры придется создавать заново. В работе подробно рассмотрены последовательные шаги В. В. Путина в создании Арктического пути.

**Ключевые слова:** Арктика, политика, шельф, экология, флот, авиация.

**Для цитирования:** Зонн И. С. Арктический «апгрейд» президента Российской Федерации В. В. Путина. *Проблемы постсоветского пространства*. 2017;4(1):00-00. DOI: 10.24975/2313-8920-2017-4-1-20-40

## Arctic «Upgrade» of V. V. Putin, President of the Russian Federation

**Igor S. Zonn**

*Doctor of Geography, Academician of RANS, Engineering Research Production Center on Water Management, Land Reclamation and Ecology «Sojuzvodproject», Moscow, Russia*

**Abstract:** After establishment of the Soviet power the Arctic for seven decades had been in the focus of attention accomplishing the heroic, repressive, “educational”, economic, political and ideological functions. In 1930-1950 General Secretary of the Central Committee of the Bolshevik Communist Party I.V. Stalin created the first Soviet Arctic shield that included the economic and military strategic power, transport targeted to protection of entirety and security of the Soviet country.

The Stalin’s large-scale project of Arctic development was made public in 1931 and was targeted to the enhanced protection of the polar waters by establishing the naval base on the Barents Sea. For implementation of this project the White Sea-Baltic canal was constructed. The Trust “Arktikugol” was established on the Spitsbergen Archipelago to supply coal to the Northern Navy Fleet. The sea expedition over the Northern Sea Route was also organized to prove the possibility of shipping along this route for one navigation season. Upon its successful completion the Chief Department “Sevmorput” was set up here. The epoch of airship construction was opened to explore the Arctic air expanses. Later on there were expeditions to the North Pole, deployment of army on the Chukotka Peninsula, new expeditions to high latitude terrains, construction of high-capacity icebreakers, aerodromes and military bases on the coast of the Arctic Ocean. Unfortunately, in the 1990s in the time of the Soviet Union breakup and perestroika many facilities of the Stalin’s Arctic Shield had been lost and ceased to exist.

The early 21st century witnessed the second energetic and goal-oriented breakthrough into the Arctic region and establishment of the second Arctic Shield or bastion based on the key principles of the Soviet Arctic Shield or, in other words, its upgrade in the new conditions of the polycentric world, which is justly connected with the name of Russian President Putin.

The interest to the Arctic was revived after V.V. Putin was elected in 2000 the RF President and this was observed against the sharp changes in the political and economic situation in the country. The underlying stimuli were the opening of large offshore hydrocarbon fields in the Arctic seas and global climate warming. From this time on when the interest to the Arctic was on the rise again the attitude of the Russian president and government to this region had changed enormously. Putin personally keep in the focus of his attention all Arctic issues. One of the strategic goals of the policy formulated by Putin is apparently the revival of the Russian Arctic, creation of own Arctic Shield understanding quite clearly that this would require construction anew of the great

part of the Arctic infrastructure. This publication investigates in detail the steps of V.V. Putin taken for development of the Arctic ways.

**Keyword:** Arctic, politics, shelf, ecology, navy, aviation.

**For citation:** Zonn I.S. Arctic «Upgrade» of V.V. Putin, President of the Russian Federation. Post-Soviet Issues. 2017;4(1):00-00. DOI: 10.24975/2313-8920-2017-4-1-20-40

## ВВЕДЕНИЕ

Царская Россия уделяла не слишком большое внимание развитию Русского Севера. К величайшему сожалению она утратила права на российскую богатейшую Аляску, затем на русский Грумант-Шпицберген. Даже попытки министра финансов России С. Ю. Витте, после его поездки на север в 1894 г., предложившего план мероприятий по экономическому развитию Мурманского берега, а затем предложение вице-адмирала С. О. Макарова о возможности «завоевания Арктики» с помощью ледоколов долгое время оставались невостребованными высшими кругами государства российского. Лишь после поражения в Русско-Японской войне 1904–1905 гг. правительство приступило к изучению условий плавания по Северо-Восточному проходу морским путем, которой позже стал называться Северный морской путь (СМП).

Первая Мировая война заставила Россию обратить внимание на развитие портов севера и железнодорожной связи их с центральными районами страны. Тогда и вспомнили о предложениях С. Витте и С. Макарова, которые, как оказалось впоследствии, сыграли огромную роль в освоении и развитии Русского Севера и СМП. При этом нельзя забывать об исторических российских полярных экспедициях конца XIX – начала XX века, энтузиастах гидрографов, гидрологов, путешественников и ученых. Это трагические экспедиции В. А. Русанова, Г. Л. Брусилова, Г. Я. Седова, уникальная Ги-

дрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана 1913–1915 гг., прошедшая по СМП с востока на запад. В это же время «ковался» костяк уникальных полярных исследователей — В. Ю. Визе, Р. Л., Самойлович, Л. М. Старокадомский, Н. Н. Зубов, А. В. Колчак, Н. И. Евгений, Б. В. Давыдов, Б. А. Вилькицкий и др.

С установлением советской власти, в течение 70 лет Арктика была на слуху, выполняя героические, репрессивно-«воспитательные», экономические и политико-идеологические функции. В 1930–1950 годы Генсеком ЦК ВКП(б) И. В. Сталиным создавался первый советский Арктический щит, включавший экономику, военно-стратегическую мощь, транспорт, направленные на защиту целостности и безопасности страны Советов, о чем впервые вдумчиво подробно и аналитически написал известный российский историк Ю. Н. Жуков в монографии, «Сталин: «Арктический щит».

Распад Советского Союза и последующая перестройка не могли не отразиться на Арктике как части великой страны. По словам Ю. Жукова «События 1991 и 1993 годов разбили Арктический щит вдребезги» [1]. Даже через десять лет ученые Российской Академии наук (РАН) отмечали «Резкое прекращение прежней государственной политики, по существу внезапный «уход» государства из Арктического региона, где раньше роль государства была определяющей, вызвало экономическую и социальную катастрофу, стало настоящим бедствием, тем более в су-

ровых условиях Севера. Все попытки нормализовать положение, предпринимавшиеся властями в «переходный период» 90-х годов оказались безуспешными. На сегодняшний день российская Арктика представляет собой район бедствия» [2].

С начала XXI века Россия начала второе активное и целеустремленное вхождение в Арктику, приступив к созданию второго Арктического щита или иными словами, проводя его апгрейд в новых условиях многополярного мира, что связано с политикой российского президента В. В. Путина.

В подходах к созданию этих «щитов» у двух позиционных руководителей одной страны — Советского Союза и России, прослеживаются определенные параллели, о которых речь пойдет ниже.

### СТАЛИН И АРКТИКА

В 1920-е годы «Советское общество еще не заболело Арктикой, а руководство страны еще не осознало, что полярные экспедиции могли использовать как серьезный политический ресурс» [3]. Хотя в это же время Советский Союз «отбивался» от «клещевых» попыток с запада и востока — норвежцев и американцев, старавшихся приобрести в свое пользование территории советских островов Земли Франца-Иосифа и Врангеля, расположенных в Северном Ледовитом океане.

Усилия страны в этот период были направлены на установлении государственной принадлежности полярных территорий и их правовой защиты. Хорошо известно Постановление Президиума ЦК КПСС от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане», которое определило границы полярных владений от Кольского полуострова через Северный полюс до Берингова пролива общей площадью 5,8 млн. км<sup>2</sup>.

Два года спустя Наркоминдел опубликовал небольшую брошюру известного правоведа, специалиста по воздушному праву В. Л. Лахтина, в которой он, в частности, писал «Вопрос владения северными приполярными пространствами крайне важен, поскольку он обеспечивает за Союзом ССР успешное разрешение целого ряда важнейших задач. Сюда относятся и охрана безопасности всей необъятной линии нашей северной границы, и развитие экономики северных областей Сибири, и сохранение в своих руках Северного морского пути, и развитие прибыльнейшего горного, пушного, зверобойного и рыболовного промыслов, и, наконец, сулящая грандиозные перспективы эксплуатации трансарктического воздушного пути....

С увеличивающимся международным значением советских полярных владений, своим политико-географическим расположением.... они должны вызвать с нашей стороны меры к охране этих владений, путем их лучшего изучения, учащением посылки наших экспедиций, заблаговременным устройством в первую очередь метеорологических и радиостанций, а затем и аэродромов. Главным образом необходимо установить периодическое патрулирование наших морских и воздушных судов сосуществованием ими функций надзора за иностранным и охотничьим, рыболовным и т.п. партиями». Как пишет Ю. Жуков «так впервые была сформулирована и предана широкой огласке арктическая доктрина СССР» [1].

Несмотря на трудные с экономической и политической точек зрения времена, 4 февраля 1931 г. И.В. Сталин, одержав верх во внутрипартийной борьбе за власть, вернувшись к прямому участию в государственной деятельности, выступил на Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности, провозгласив новый курс правительства. Суть

его выражалась в преодолении отставания развития во всех отраслях народного хозяйства «Мы отстали от передовых стран на 50-100 лет. Мы должны пробежать это расстояние за десять лет, либо мы сделаем это, либо нас сомнут» [4].

Через 16 дней И. Сталин в рамках озвученной им программы уточнил ее применительно к Арктике, направив в Политбюро ВКП(б) записку «Об охране северного побережья». Это было вызвано тем, что на тот период север Советского Союза был вполне уязвим для потенциального врага. Тогда на севере границы со стороны океанов морскими силами не прикрывались вообще. Исторически этим пользовались англо-французы во время Крымской войны в середине XIX в. и войска Антанты в первой половине 1920-х годов XX в. Кроме того, английские военные корабли практиковали несанкционированные заходы в наши территориальные воды для охраны незаконного лова рыбы английскими рыбаками. Это угрожало национальным интересам и безопасности страны. Для решения этой проблемы И. Сталин предложил после завершения строительства Беломорско-Балтийского канала использовать его для переброски военных кораблей с Балтики в Баренцево море. Одновременно ставилась задача найти место для военно-морской базы в Кольском заливе, около Мурманска, используя его уже существовавшие, железнодорожные связи с промышленными центрами страны.

Записка Сталина была передана в Комиссию обороны (создана при СНК СССР и Политбюро ЦК), принявшую незамедлительно ряд стратегических решений.

Уже 20 марта 1931 г. Политбюро приняло постановление «О Шпицбергенском угле» (для снабжения кораблей будущего Советского флота). Затем был организован трест «Арктикуголь», занимавшийся добычей угля на Шпицбергене.

В конце 1932 г. было принято решение об организации морской экспедиции по СМП из Архангельска до Владивостока с целью доказать возможность перехода по нему за одну навигацию. Возглавил экспедицию известный полярник О.Ю. Шмидт на ледорезе «Ф. Литке» (бывший «Беллавенчур»). Это удалось сделать (с 28 июля по 15 октября), хотя в 600 милях от Берингова пролива были сменены погнутые лопасти винта ледореза, а буквально через неделю была потеряна часть его гребного винта вместе с винтом. Вызванный из Владивостока траулер «Уссуриец» на буксире доставил «Ф. Литке» в Петропавловск-Камчатский.

После этой успешной экспедиции было принято решение Политбюро «Образовать при СНК Союза СССР Главное Управление СМП. Поставить перед ГУСМП задачу проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути». При этом И. Сталин не доверил развитие арктических территорий правительству. Было решено отказаться от привлечения соответствующих профильных наркоматов из-за опасения того, что они «не смогут уделять этому проекту соответствующего внимания». Вот как описывал Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации, полярник М. И. Шевелев, принятие И. Сталиным решения по созданию Главсевморпути. Выступая на Политбюро, он сказал «Арктика — вещь сложная. Надо создавать организацию, которая отвечала бы за все. И знала бы — отвечать за Арктику и больше ни за что. А мы с нее спросим — и строго! Тогда у вас дело пойдет» [5]. С 1 января 1933 г. ГУСМП начал функционировать. Правда уже через пять лет после гибели в Чукотском море судна «Челюскин» и внутриуправленческих чисток и репрессий

в 1938 г. ГУСМП, как организация — «Из всесильной Арктической империи превратилась в транспортное ведомство» [3].

С целью освоения воздушных просторов Арктики значительное внимание стало уделяться дирижаблестроению. Уже в 1933 г. на Долгопрудненской верфи под Москвой был построен первый советский дирижабль В-5 объемом 2340 м<sup>3</sup>.

Таков был масштабный сталинский проект освоения Арктики (6).

Любил ли И. Сталин Арктику — вряд ли кому известно. Он никогда не был в ней. Может быть по тому что кавказскому человеку «север был вреден», особенно после Туруханской отсидки. Но то, что он не забывал о ней — это точно. раз И. Сталин был в ее преддверии один раз, совершив поездку весной 1933 г. на пароходе «Анохин» вместе с С. М. Кировым и К. Е. Ворошиловым по только что введенному в эксплуатацию Беломорско-Балтийскому каналу (с 1933 по 1953 гг. канал носил имя И. В. Сталина), строившемуся по его инициативе и заданию. В своих мемуарах известный советский писатель К. Симонов пишет, со слов И. С. Исакова, который был начальником штаба ЭОН-1, а впоследствии Адмирал флота Советского Союза, что И. Сталин, выступая на митинге на шлюзе № 19 Беломорско-Балтийского канала сказал: «Это север, его надо знать, надо изучать, освоить, привыкнуть к нему, овладеть им, а потом говорить все остальное...» [7].

Затем на буксирном судне «Буревестник» они вошли в Екатерининскую гавань в поисках места для будущей главной базы Советского Северного флота. Выбор места базирования, в районе села Полярное осуществил лично И. Сталин [8]. Приведем фрагмент из воспоминаний адмирала И. С. Исакова о том, как понимал И. Сталин значение Арктики для страны и Северного флота. «В Полярном в кают-компании

миноносца, глядя в иллюминатор И. Сталин вдруг сказал: Что такое Черное море? Лоханка. Что такое Балтийское море? Бутылка, а пробка не у нас. Вот здесь море, здесь окно! Здесь должен быть Большой флот, здесь. Отсюда мы сможем взять за живое, если понадобится Англию и Америку. Больше неоткуда!» [9]. Летом 1933 г. во исполнении записки И. Сталина по каналу с Балтики из Кронштадта в Белое море пришли эсминцы «Урицкий» и «Рыков», сторожевые корабли «Смерч» и «Ураган», подлодки «Декабрист» и «Народоволец». Эти боевые корабли экспедиции особого назначения (ЭОН-1) стали ядром, созданной на Мурмане (побережье Кольского полуострова к западу от мыса Святой Нос) 1 июня 1933 г. Северной военной флотилии (с 1937 г. — Северный флот), в будущем ударной арктической силы.

В 1930-е годы страна наверстывала упущенное за годы Гражданской войны и создавала новое государство. Она развивалась, строилась, училась, исследовала свои дальние просторы. Как справедливо отмечает П. Баев из Международного института исследований проблем мира (Осло) «Той романтике покорения Севера был чужд какой-либо меркантилизм, призыв «штурмовать далеко море»<sup>1</sup> захватывал воображение первого революционного поколения» [10]. По словам Д. Быкова «СССР взялся за дело всерьез: страну предстояло открыть заново, и полярная романтика была неотъемлемой частью советской пропаганды...» [11]. По инициативе И. Сталина на побережье арктических морей возводились заводы и фабрики, прокладывались каналы, железнодорожные и автомобильные трассы, создавались

<sup>1</sup> Песенный призыв «штурмовать далеко море, посылает нас страна» из советского патриотического кинофильма «Семеро смелых» (1936) о комсомольцах-полярниках осваивающих север- советская модель освоения Севера, подхватила вся страна, весь народ.

поселки, порты и города — все это за счет заключенных «Большого террора» — исправительно-трудовыми лагерями. Большинство их было построено как писал А. Солженицын «без современной техники и без великих поставок от страны» [12], иными словами «лагерным замещением» (аналог сегодняшнего «импортозамещения»). Результатом этих героических усилий народа явилось создание промышленной и транспортной инфраструктуры Севера, обеспечившей использования природных богатств территорий и акваторий от Кольского полуострова до Берингова пролива.

Как раз в это время начались арктические экспедиции. В 1930-40-е годы состоялись известные арктические плавания и героические дрейфы ледокольных судов «Г. Седов», «Красин» «А. Сибириков», «Литке», «Челюскин» и др., на борту которых был выполнен огромный комплекс научно-исследовательских исследований. В 1937 г. на льды Арктического бассейна в точке Северного полюса была высажена первая в мире дрейфующая станция «СП-1», руководителем которой был чекист — известный полярник И. Д. Папанин. Рекордные перелеты через всю страну и в Америку через Северный полюс совершил В. П. Чкалов, М. М. Громов. Это и был серьезный политический ресурс И. Сталина. Уже цитируемый Д. Быков пишет «В ней (эпохе — И.С.) сохранилась свежесть открытия, свежее полярное дыхание Арктики, азарт, стремление к бесконечной экспансии, освоению новых территорий и новых ощущений» [11]. К. Симонов писал: «С тогдашними представлениями о Сталине, относилась еще и Арктика — спасение экипажа «Челюскина», высадка на Северном полюсе Папанина с товарищами, перелеты Чкалова и Громова. За организацией всего этого, за всеми этими смелыми предприятиями в нашем ощущении стоял Сталин...» [7].

Сталин лелеял со свойственной только ему «сталинской любовью» своих «арктических детей» полярников и полярников-летчиков. Как писал С. Ларьков (13) «иерархия советских ценностей включила в себя и иерархию профессий по престижности, главной составляющей которых был «героизм», причем именно «советский героизм». Одно из высших мест в этой героически-профессиональной иерархии занимали полярники, сравнимы с ними на первых порах были разве что летчики. Первыми Героями Советского Союза стали люди, совместившие две профессии — полярные летчики, вывезшие с дрейфующей в Чукотском море льдины членов экспедиции «Челюскина». При этом Ю. Жуков отмечает «это не отдельные героические эпизоды, а логическая цепь событий по завоеванию громадного пространства Арктики» [1].

Однако не все было гладко у «великого кормчего коммунизма и вождя мирового пролетариата» И. Сталина в Арктическом бассейне. Если внимательно проанализировать действия его самого и его окружения, то наряду с такими успехами, как «сталинские маршруты» великого летчика В. П. Чкалова<sup>2</sup> и М. М. Громова были и провал «сталинского маршрута» в 1940 г. германского рейдера «Комет» (сухогруз «Эмс») по СМП (стал в советском военно-морском архиве документом высшей секретности) [14]; гибель в 1934 г. во льдах Чукотского моря грузового судна «Челюскин», хотя, как «непревзойденный мастер общественной мобилизации И. Сталин превратил ее в народную эпопею» [10]; исчезновение во льдах Арктики в 1937 г. экипажа С. Леваневского во время перелета в Америку;

<sup>2</sup> Впервые надпись «Сталинские маршруты» на борту самолета В.И. Чкалова появилась в 1936 г., совершившего рекордный полет Москва-остров Уд в Охотском море. Эта надпись была сохранена на борту самолета АНТ-25 при перелете через Северный полюс в Америку в 1937 г.

гибель дирижабля В-6 «Осоавиахимовец» в 1938 г., строительство «сталинской магистральной» — железная дорога Салехард — Игарка в 1948 г. и другие.

В битве за Арктику, развернувшейся после окончания Второй мировой войны, советское руководство не исключало радикальной военной операции [15]. И. Сталин понимал, что атомная бомбардировка США осенью 1945 г. Хиросимы и Нагасаки в Японии после окончания войны на Дальнем Востоке — это предупреждение его стране. Тем более, что 1945 г. в США был разработан план войны против СССР «Totality» — в штабе генерала Д. Эйзенхауэра при президенте Г. Трумэне, предусматривающей сброс 20-30 атомных бомб на 20 советских городов.

Соответственно, сразу после окончания войны с Японией был издан приказ И. Сталина, оформленный Постановлением Совнаркома № 2358 от 14 сентября 1945 г. в котором 126-ому легкому горно-стрелковому корпусу была поставлена задача «Создать на полуострове Чукотка оборонительные форпосты, прикрыть основные морские базы на побережье Анадырского залива и бухты Проведения, обеспечить с суши их противодесантную оборону...» [15].

Уже в 1948 г. здесь была развернута ударная 14 армия, со своими самолетами и артиллерией. Отрабатывались марш-броски и тренировочные походы в сторону островов Ратманова, где между советским клочком суши островом Большой Диомид и американским островом Малый Диомид всего 7 км (ширина Берингова пролива 86 км).

В том же году в США был разработан другой план возможного нападения на СССР «Чариотир» «Charioteer» («Колесничий») - сброс 200 атомных бомб на 70 советских городов. Наконец, в 1949 г. план «Дропшот» «Dropshot» (внезапный «Короткий удар»), предусматривающий нанесение

300 ядерных бомбовых ударов США, по двумстам советским городам и объектам.

В послевоенные годы во время «холодной войны» (1948-1988 гг.), начавшейся после знаменитой речи премьер-министра Великобритании У. Черчилля в Фултоне в феврале 1946 г., в рамках противостояния СССР-США, Арктика стала военно-стратегическим полигоном и ее роль необычно возросла. Ю. Жуков, анализируя лекцию И.И. Ермашева, лектора Всесоюзного лекционного бюро Министерства высшего образования «Полярная стратегия и полярная экспансия», прочитанную в январе 1947 г. пишет «Полярная область впервые предстала без вечно сопровождавшего ее ореола романтики и героизма, в своем новом истинном обличье как арена жестокой схватки между великими державами, как зона, отныне представлявшая интерес прежде всего для военных, кто планировал новую мировую войну против Советского Союза» [1].

В начале «холодной войны» в 1946 г. ВВС США осуществили операцию «Белая куропатка» («White Grouse»), организовав регулярную разведку метеорологических условий в Северном Ледовитом океане, с помощью четырехмоторных стратегических бомбардировщиков «Б-29». С 1947 г. США начали еженедельные полеты разведывательных самолетов с Аляски до Северного полюса и обратно. По этим путям стратегические бомбардировщики США могли выводиться к военным и административно-экономическим центрам СССР.

В качестве ответной меры в 1948 г. Совет Министров СССР утвердил многолетний тематический план воздушных экспедиций в высокие широты Арктики под кодовым названием «Север», а уже в 1950-1951 гг., спустя 13 лет после папанинской эпопеи, была организована первая сверхсекретная дрейфующая станция СП-2 («Точка-36») на полюсе относительной недоступности.



Еще раньше прозорливо в 1947 г. Правительство СССР приняло план проектирования и строительства мощных ледоколов для обеспечения плавания в Арктике, которые по сей день составляют «ударную» торгово-хозяйственную силу России.

В 1949 г. у СССР появилась атомная бомба и средство ее доставки — стратегические бомбардировщики — Ту-4 с дальностью полета 5100 км, что, впрочем, не хватало для его возвращения. В связи с этим на севере начали строить аэродромы подскока и дозаправки, для чего использовались временные площадки «лендлизовской» авиатрассы Второй мировой войны «АлСиб» («Аляска-Сибирь»). Для полетов через Северный полюс и нанесения ударов по континентальной части США вдоль побережья морей Северного Ледовитого океана были построены аэродромы: Мурманск, Ольгино, Сафоново, Архангельск, Амдерма, Воркута, Диксон, Норильск, Игарка, Дудинка, Хатанга, Тикси, Чокурдах, Черский, Нижнеянский, Певек, мыс Шмидта, Анадырь, Рогачево (Новая Земля), Алыкель (Норильск), Надым, Угольные копи (Чукотка). Был построен самый северный ледовый аэродром на острове Грезм-Белл (896 км до Северного полюса). В Арктике были развернуты подразделения радиотехнических войск, части зенитных войск, полки истребительной авиации противовоздушной обороны (ПВО). Для создания радиолокационного поля на дальних подступах к охраняемым объектам, на всех крупных островах Северного Ледовитого океана — Земля Франца-Иосифа, Новая земля, Северная Земля, Новосибирские острова, остров Врангеля дислоцировались радиотехнические части ПВО. Таким образом, была сформирована полноценная стратегическая оборона Арктики.

Современные историки отмечают, что И. Сталин, «определявший во многом ре-

альную ситуацию в Арктике, по урокам Второй мировой войны в высоких широтах не сделал ни в Тегеране, ни в Ялте, ни в Потсдаме ни одной попытки объявить море по трассе Северного морского пути наравне с Охотским морем нашими внутренними водами, к чему были все исторические основания и с чем наши союзники, поуправившись, скорее всего, согласились бы. Тем более, что, спохватившись еще до создания НАТО, он предпринял гигантские усилия по военному освоению Арктики. Опять опоздал.....» [16].

Смерть И. Сталина в 1953 г. и доказанная в то время военной наукой, объективность, что для ведения боевых действий полярные условия малопригодны, позволила вывести с Чукотки сухопутные войска. «Арктика в человеческой памяти осталась лишь небольшим, но весьма дорогостоящим аргументом в мозаике внешней политики СССР» [17].

### ПУТИН И АРКТИКА

Об Арктике вспомнили в 1987 г. когда Генеральный секретарь ЦК КПСС М. С. Горбачев в Мурманске при вручении городу ордена Ленина и Золотой Звезды Героя (город-герой) в своей речи определил и сформулировал направления для переговоров с государствами, заинтересованными в решении проблем арктического региона, известные как «Мурманские инициативы». В условиях «холодной войны» эта инициатива потерпела фиаско, и в силу определенных обстоятельств ее не очень любят вспоминать. Однако эта речь и содержащиеся в ней предложения стали первым знаком изменения закрытой позиции Советского Севера и началом реальных преобразований в Арктике.

Затем наступил период экономического развала СССР, когда с 1991 (последняя «СП-31») по 2001 гг. в Арктике не было ни

одной российской дрейфующей станции, ни одного ученого, который бы в арктических условиях занимался сбором необходимых данных. Полувековой цикл наблюдений с дрейфующих льдов Арктики был прерван. Из-за отсутствия средств одна за другой закрывались береговые гидрометеорологические станции, распродавалось оборудование, суда, институты превращались во множество открытых обществ, уходил в небытие «хребет» старых зимовщиков — высококлассных специалистов. Практически прекратился северный завоз, что повлекло за собой массовый отток населения северных пунктов на большую Землю. Были брошены пункты морского базирования Северного флота, а сам флот был значительно сокращен. Закрывались военные базы, радиолокационные станции, погранзаставы. Возможность контролировать обстановку также была утрачена. Как писал известный географ-полярник Г. А. Агранат «Начался процесс лихорадочного, совершенно неспровоцированного разрушения советских вооруженных сил, демонтажа военного присутствия... в Арктике» [18]. Результатом этой арктической вакханалии по мимо всего прочего явилось ее экологическое наследие в виде загрязнения островов и прибрежных зон — сотен тысяч бочек с остатками солярки, мазута и дизеля, металлоконструкций, обломков радиолокационной, машинной и судовой техники, свалок вокруг городов.

Интерес к Арктике вновь пробудился с приходом во власть в 2000 г. В. В. Путина в качестве президента РФ. Стимулом к этому явилось открытие крупных углеводородных месторождений на шельфе арктических морей и глобальное потепление. Начиная с этого времени, когда открылось второе «дыхание» Арктики, отношение президента России и правительства к Арктике изменилось и многократно возросло.

В. Путин лично много внимания уделяет Арктике. Одной из стратегических задач своей политики, которую, по-видимому, В. Путин поставил перед собой — это возрождение Российской Арктики, создание собственного арктического щита, при этом понимая, что значительную часть арктической инфраструктуры придется создавать заново. Следует напомнить, что в 1998 г. Совет Безопасности РФ сформулировал концепцию «Северного стратегического бастиона», согласно которой Северный флот становился основой морского компонента российских стратегических ядерных сил.

Определенную роль в создании арктического щита играют соратники В. Путина — С. Шойгу, Н. Патрушев, С. Лавров — несомненно оказывающие воздействие на формирование и формулирование арктической стратегии, зная и отдавая себе отчет о ее геополитической важности в обеспечении национальной безопасности, памятуя, что «Север — наш стратегический резерв в развитии государственности», а также свой российский Папанин — Шмидт — А. Н. Чилингаров полярник, энтузиаст-исследователь. Именно он стал «путиноводителем» по белому безмолвию и вечной мерзлоты полюсов севера и юга — специальный представитель президента РФ по Арктике (2008), затем по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике (2012).

Учитывая специфику географического положения российских территорий в Арктике, именно на Северный флот ложится основная тяжесть в отстаивании интересов РФ в этом регионе. Отсюда последовательность шагов В. Путина в обеспечении усиления боевой мощи флота на базе Архангельско-Мурманского ВПК.

Свой первый визит на Краснознаменный Северный флот, который наиболее пострадал от реформирования в перестроечный период в самом начале своего президентско-

го пути В. Путин совершил весной 2000 г. В Североморске он наградил орденами и медалями морских пехотинцев 61-й отдельной бригады отличавшихся в боях на Северном Кавказе. Выступая в штабе Северного флота Путин заявил: «Было время, когда казалось и флот России не нужен, и армия не востребована. Теперь все поняли, что это глубокое заблуждение». Тогда же он вышел в Баренцево море на ракетной подводной лодке стратегического назначения (РПЛСН) К-18 «Карелия», ощутив на себе «подводную» обстановку нелегкой, но почетной службы и по флотской традиции был посвящен в подводники. Тогда же В. Путин в Мурманске на борту атомного ледокола «Россия» провел совещание по вопросам освоения шельфа арктических морей.

Здесь же на севере В. Путину пришлось столкнуться с трагедией на флоте — гибелью атомного подводного ракетного крейсера «Курск» в Баренцевом море, которая произошла в августе 2000 г. Тогда, прилетев в Видяево, В. Путин встретился с женами, матерями и близкими погибших 118 подводников — всего экипажа. Выслушав много нелестных слов в адрес руководства страны, он сделал определенные выводы. Выступая по Российскому телевидению В. Путин сказал: «Я буду с армией, и буду с флотом. И буду с народом. И вместе мы восстановим и армию, и флот и страну. Нисколько в этом не сомневаюсь [19]. Решение по подъему «Курска» — уникальной подводной лодки с привлечением иностранных специалистов и их техники из стран НАТО позволило впоследствии решить ряд серьезных научных и технологических проблем. Как отмечал создатель этой лодки академик И. Д. Спасский, тогда генеральный директор ЦКБ «Рубин», «Подъем «Курска» — яркий пример, когда президентом было принято решение, и его жестко, твердо, продумывая каждый шаг,

выполнили. Эта операция открыла нам глаза на новые технологии...» [20]. В особом внимании В. Путина к развитию подводного флота России не последнюю роль сыграла трагедия «Курска».

В последующие годы В. Путин неоднократно бывал на севере, где участвовал в закладе новых АПЛ («Князь Владимир»), их приеме в состав Северного флота («Юрий Долгорукий»), ознакомился с результатами испытаний АПЛ («Александр Невский»), участвовал в подписании контрактов на разработку и строительство АПЛ класса «Ясень» и «Борей». На праздновании Дня военно-морского флота в Североморске в 2014 г., В. Путин с палубы тяжелого авианесущего крейсера (ТАВКР) «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» заявил: «Патриотизм и Российский флот — понятия неразрывные».

В этот период открытие на континентальном шельфе в Арктике богатейших запасов углеводородов и других природных ресурсов обусловило политику по пересмотру его границ. Как отметил сотрудник Института международных отношений Варшавского университета Мачей Рась «Интерес Путина к Арктике изначально проистекал из его стремления, чтобы Россия вновь обозначила свое присутствие на территориях, которые когда-то контролировал СССР. Постепенно с развитием технологий добычи и ростом цен на сырье Кремль решил, что разработка потенциально огромных арктических месторождений может оказаться выгодной». В книге «Будущая история Арктики» ее автор эксперт по Арктике и писатель Ч. Эммерсон пишет: «С точки зрения Кремля, для России добыча арктических ресурсов-это не выбор, а стратегическая необходимость» [21].

В последнее десятилетие Арктика рассматривается как потенциальная стратегическая ресурсная база. Ее расширение

возможно только за счет разграничения морских шельфовых пространств Северного Ледовитого океана. 20 декабря 2001 г. Россия первая из стран, подписавших Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г., сделала первую попытку доказать свое право на арктический шельф и подала в Комиссию ООН по границам континентального шельфа заявку на расширение внешней границы своего арктического континентального шельфа за пределами установленной 200-мильной экономической зоны. Заявка касалась четырех географических регионов Арктики: Баренцева моря, Берингова моря, центральной части Северного Ледовитого океана и Охотского моря. Однако заявка была организационно не подготовлена и не подкреплена конкретными данными. В силу этого, в июне 2002 г. она была отклонена Комиссией. При этом, в отношении регионов Баренцева и Берингова морей России было рекомендовано завершить делимитацию с Норвегией (Договор Норвегии с РФ «О разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане», подписанный 15 сентября 2010 г. разграничил континентальный шельф в восточной части Западного бассейна Нансена) и США. По центральной части Северного Ледовитого океана было рекомендовано подать пересмотренную заявку, в которой необходимо представить дополнительные геолого-геофизические данные, подтверждающие континентальную и структурную связь хребтов Ломоносова и Менделеева, с прилегающим континентальным шельфом и первичную информацию о рельефе арктического дна. Как отмечал А. Чилингаров, «Раньше мы никому не должны были подавать никаких заявок. Сталин взял карандаш, нарисовал на карте линию от Мурманска до Северного полюса и написал «Полярные владения СССР». И точка. Никто не лез туда! Теперь

придется доказывать, что Арктика наша. Не бойтесь, докажем!».

В. Путин дал указание предоставить новую научно обоснованную «политическую» заявку на расширение границ арктического континентального шельфа. Для сбора дополнительных материалов по сопровождению заявки для юридического закрепления этих границ потребовалось за период почти 15 лет проведение девяти экспедиций с использованием ледоколов, подводных лодок, научно-исследовательских судов (госпрограмма «исследования континентального шельфа») и т.д. Это позволило подвести основательную базу под площадь 1,2 млн. км<sup>2</sup>, где по прогнозам сосредоточено до 25% мировых запасов нефти и природного газа.

Среди этих экспедиций крупнейшей и уникальной стала экспедиция «Арктика-2007». Через 70 лет после того, как на Северном полюсе папанинцами над льдинами был поднят флаг Советского Союза, в августе 2007 г. в рамках этой экспедиции два глубоководных обитаемых батискафа «Мир-1» и «Мир-2» погрузились на дно Северного полюса, достигли его на глубине 4261 м и установили титановый государственный флаг Российской Федерации. Одновременно был выполнен комплекс уникальных океанографических исследований. Идея погружения в районе Северного полюса принадлежала А. Чилингарову, о чем он сам неоднократно говорил<sup>3</sup>. Но, подобно перелету экипажа В. Чкалова через Северный полюс в Америку, который он обсуждал с И. Сталиным и на совершение которого дало добро Политбюро ВКП (б),

<sup>3</sup> Среди идей А. Чилингарова — проведение СБ РФ на самой северной погранзаставе «Нагурская» (2008); десантирование группы ВДВ на Северный полюс, приуроченное к 60-летию первого дисантирования в этот регион (2010); доставка на Северный полюс олимпийского огня Зимних Олимпийских игр в Сочи (2012) и др.

здесь также не обошлось без согласования с В. Путиным. При этом, несомненно просчитывались геополитические последствия этого шага. Экспедиция символически сигнализировала, что «возвращение в Арктику» стало одним из приоритетов государственной политики РФ. Как отметил директор Московского центра Карнеги Д. В. Тренин это была «научно-политическая экспедиция», а, по словам эксперта из Норвегии П. Баева — «точкой перелома в развитии тенденции к деполитизированному и вялотекущему сотрудничеству Арктической пятерки» (10). Она вызвала «бурный общественный резонанс и болезненную реакцию наших арктических соседей» [22].

В соответствии с рекомендациями, рассмотренная российская заявка о расширении континентального шельфа, правах на зону, находящуюся за пределами существующей 200-мильной экономической зоны площадью 1,2 млн. км<sup>2</sup>, включающую хребет Ломоносова, котловины Подводников и Макарова, поднятие Менделеева-Альфа, части Чукотского плато и Чукотской котловины считая, что они являются естественным продолжением Евразийского континента, была направлена в Комиссию ООН по границам континентального шельфа 6 февраля 2016 г. Этот шаг был сделан в русле ресурсной арктической политики России, определенной в Морской доктрине РФ.

Активность руководства страны и ответственности по проблемам Арктики требовала создания логической цепи государственных, основополагающих документов, подготовленных госструктурами, в которых сформулировались цели и задачи по основным арктическим направлениям

После экспедиции «Арктика-2007» на самой северной заставе Пограничной службы ФСБ РФ «Нагурская» на острове Земля Александры архипелага Земля Франца-Ио-

сифа в Баренцевом море в сентябре 2008 г. состоялось выездное заседание Совбеза РФ где была обсуждена необходимость сформулировать государственную позицию по Арктике. Был принят документ «О защите национальных интересов Российской Федерации в Арктике», а затем были утверждены «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу». Этот документ стал программным, прорывным актом России в отношении арктического региона в новых исторических условиях. В нем ясно определены четыре базовых, ключевых, национальных, долгосрочных приоритета: использование ресурсов Арктики для обеспечения социально-экономического развития страны, сохранения Арктики в качестве зоны мира, стабильности и сотрудничества; сбережение хрупких арктических экосистем и защита интересов коренных народов Севера; использование преимуществ Северного морского пути — национальной транспортной артерии России. Это была обобщенная Арктическая доктрина России. Практически в ней сохранились все компоненты советской доктрины. В последующем в каждом своем выступлении В. Путин четко придерживается этих приоритетов и в зависимости от места выступления и аудитории особо подчеркивает их важность.

В утвержденной в 2009 г. «Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» об Арктике говорится не раз. В ней отмечается, что внимание «международной политики на долгосрочную перспективу будет сосредоточено на обладании источниками энергоресурсов, в том числе, на шельфе Баренцева моря и в других районах Арктики». По словам А. Чилингарова основная суть «Стратегии...» заключается в том, что «мы Арктику никому не отдадим».

В 2009 г. на внеочередном съезде Русского Географического общества (РГО) в Москве В. Путин как председатель Правительства РФ возглавил Попечительский совет РГО и поддержал предложение о проведении ежегодного форума по Арктике. Уже на следующий год в Москве состоялся Первый международный форум «Арктика — территория диалога». Выступая на нем В. Путин дал развернутую оценку политико-экономической ситуации в Арктическом регионе, а также изложил программу и базовые принципы будущих действий здесь Российской Федерации. Значительное место он уделит проблемам экологии и изменению климата. В. Путин заявил о необходимости повышения внимания к экологии Арктики. «Мы планируем провести настоящую генеральную уборку наших арктических территорий. В прямом смысле слова зачистить те свалки, которые десятилетиями копились вокруг заполярных городов и поселков, месторождений, военных баз, портов и аэродромов, в тундре, на островах и акваториях Северного Ледовитого океана».

В 2010 г. В. Путин посетил погранзаставу — форпост России «Нагурская», где выдвинул идею о проведении экспедиции, которая бы оценила загрязнение российских территорий, а затем приступила к ликвидации экологического ущерба. Выступая в том же году на I Международном форуме «Арктика — территория диалога» В. Путин четко и открыто обозначил российские национальные интересы: «заботясь об устойчивом, сбалансированном развитии российского Севера, мы стремимся укреплять связи со своими соседями по общему арктическому дому, считаем исключительно важным сохранить Арктику в качестве зоны мира и сотрудничества».

В 2010 году В. Путин должен был посетить Норильск, но из-за непогоды его правительственный борт «Россия» приземлил-

ся на запасном аэродроме в Хатанге, откуда он проследовал в Тикси. Здесь он посетил Гидрометеорологическую исследовательскую станцию, которая является частью крупной системы арктических атмосферных исследований, регулярные наблюдения на которой начались в конце 2001 г., о. Самойловский в устье р. Лены, где работает российско-германская экспедиция по исследованиям изменений, происходящих в природной среде моря Лаптевых за последние 10 тыс. лет, что важно для понимания текущих и будущих климатических и экосистемных изменений в Арктике.

Может быть, это посещение было не случайным, так как до сих пор не ясно, как здесь на одном из островов появился 200-метровый бетонный причал и что искал здесь третий рейх во время Второй мировой войны, тогда он рассматривал берега и острова моря Лаптевых как мощную сырьевую базу и чем вызван повышенный интерес к этому району в настоящее время у иностранных туристов, особенно из Германии и Австрии [23].

В 2011 г. В. Путин принял участие во Втором международном форуме «Арктика — территория диалога», в Архангельске, на котором поставил цель — «Северный Морской путь должен бросить вызов Суэцкому каналу». «... Особое место, конечно же, занимает Северный Морской путь, который мы намерены превратить в один из ключевых торговых маршрутов, причем глобального значения и глобального масштаба. Хочу это подчеркнуть: видение будущее Севморпути именно как международной транспортной артерии, способной составить конкуренцию традиционным морским линиям и по стоимости услуг, и по безопасности, и по качеству» [24]. Сегодня для достижения этих задач идет строительство нового поколения ледоколов — «Арктика» (2017), «Сибирь» (2019), «Урал» (2020).

Президент еще раз подчеркнул, что: «Экологическая составляющая должна стать ключевым лейтмотивом деятельности человека на Крайнем Севере» [24].

Практически в каждом своем выступлении, приветствиях и посланиях В. Путин с последовательным постоянством говорит об охране окружающей среды, и в частности о сохранении биоразнообразия, превратив экологическую составляющую в один из важных элементов Арктической доктрины. Он с большой симпатией относится к животным и особенно к диким. В 2009 г. будучи председателем правительства В. Путин подписал указ о создании Национального парка «Русская Арктика» в северной части архипелага Новая Земля на территории Архангельской области, и принял решение о полном запрете на промысел детенышей гренландского (белка) тюленя в возрасте до 1 года в Белом и Баренцевом морях, которых охотники забивали дубинками. На Земле Франца Иосифа в 2010 г. на погранзаставе «Нагурская» В. Путин вместе с учеными закрепил спутниковый ошейник на усыпленном белом медведе (230 кг), с целью мониторинга его популяции в Российской Арктике. При этом президент отметил, что «хозяин Арктики медведь находится в опасности. Связано это с экологией и сокращением ледового покрова».

Находясь в июле 2012 г. — год Российской Арктики — в поездке в Архангельске на встрече с участниками Первой Арктической экспедиции по уборке мусора на островах Земли Франца Иосифа (его насчитывается здесь 79 тыс. т.) В. Путин отметил: «Это знаковое событие для всей России, потому что оно, во-первых, подтверждает нашу растущую активность в Арктике. Собираемся наши усилия здесь наращивать и будем работать по многим направлениям: будем осваивать новые месторождения возводить объекты инфраструктуры..., бу-

дем здесь укреплять и нашу военную составляющую. Но при осуществлении всех этих видов деятельности безусловно будем стремиться к балансу между развитием и охранением природы... Сегодняшним мероприятием — вашей экспедицией — мы по сути начинаем большой новый проект: генеральную уборку Арктики» [25].

Выступая на III Международном форуме «Арктика — территория диалога» в Салехарде в 2013 г. В. Путин отметил «Арктика... открывает сейчас новую страницу своей истории, которую можно назвать эпохой индустриального прорыва, бурного экономического и инфраструктурного развития». Это подразумевает разведку и добычу нефти и газа на шельфе, создание новых морских терминалов и инфраструктуры и развитие коммерческого судоходства в освобождающихся ото льда арктических морей — фактически это и есть индустриализация Арктики.

В том же году В. Путин утвердил «Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года». Целью стратегии является реализация национальных интересов, а такие достижения главных целей государственной политики Российской Федерации в Арктике, путем решения основных задач с учетом стратегических приоритетов, обеспечивающих национальную безопасность и устойчивое социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации. Существенную часть этого документа составляют планы расширения военного присутствия России в Арктике. Предполагается восстановить и расширить сеть военных опорных пунктов, в задачи которых будет включена охрана государственной границы, разведывательные мероприятия, обеспечение противовоздушной и противоракетной обороны с созданием сплошного радиоло-

кационного поля, поддержания аэродромной инфраструктуры для военно-транспортной и боевой авиации, поддержка действий Северного флота ВМФ РФ.

С момента принятия «Стратегии» работы по обеспечению присутствия России в Арктике резко активизировались, особенно в области строительства. На острове Котельный (Новосибирские острова) для военнослужащих был построен жилой городок замкнутого цикла «Северный клевер», на Земле Александры — «Арктический трилистник», аналогичные стройки ведутся на мысе Шмидта и острове Врангеля. На основе «Стратегии» была разработана Государственная программа социально-экономического развития Российской Арктики на период до 2020 года».

На съезде «Единой России» в октябре 2013 г. все услышали жесткий ответ-отповедь В. Путина на предложение передать Арктику под управление международного сообщества. «Арктика — неотъемлемая часть России, находящаяся под нашим суверенитетом в течении нескольких веков. Так оно и будет оставаться во все последующие времена...».

В апреле 2014 г. на расширенном заседании Совета безопасности РФ по государственной политике в Арктике под председательством В. В. Путина речь шла о воссоздании и модернизации утраченной советской и создании новой транспортной инфраструктуры, реализации масштабных программ по добыче полезных ископаемых, главным образом углеводородов, наращивании военного преимущества, развитии систем связи навигации и гидрографии. В. Путин заявил: «Арктика была и остается в сфере особых интересов России. Здесь сконцентрированы практически все аспекты национальной безопасности — военно-политический, экономический, техно-

логический, экологический, ресурсный.... Следует укреплять военную инфраструктуру. В частности, речь идет о создании в нашей части Арктики единой системы базирования надводных кораблей и подводных лодок нового поколения...».

В последнее десятилетие Арктика обеспечивает около 11% национального дохода России. Здесь создается 22% объема общероссийского экспорта. В районе добывается более 90% никеля и кобальта, 60% меди, 96% платиноидов. Объем запасов нефти составляет около 90 млрд. баррелей и более 50 млрд. м<sup>3</sup> природного газа. Чтобы закрепить в столь важном регионе, В. Путин предложил создать новый государственный орган для российской Арктики, для принятия решений и ответственности при реализации арктической стратегии и усилить военное присутствие. «При этом нужен не громоздкий бюрократический орган, а гибкая, оперативно работающая структура» [26].

В июне 2014 года во Всемирный день окружающей среды в Санкт-Петербурге на совещании по вопросу эффективного и безопасного освоения Арктики в штаб-квартире в РГО В. Путин говорил: «Нам нужна новая логика, современные принципы работы в Арктике.... Сейчас, когда Арктическая зона России переживает новый этап промышленного, социально-экономического, инфраструктурного возрождения, особенно важно предельно сконцентрироваться на теме природосбережения».

В. Путин постоянно следит за реализацией ключевых и чрезвычайно важных проектов по добыче углеводородов на шельфе арктических морей (чтобы в перспективе они компенсировали возможные потери нефти с Ближнего Востока). Это проявляется в его участии в телемостах и видеоконференциях в режиме онлайн по запускам начала реализации, по его словам «точек роста». Так было во время первой отгрузки нефти



с платформы «Приразломная» в Печорском море (2014), при запуске проекта «Роснефти» по разведочному бурению на платформе West Alpha скважины Университетская-1 в Карском море (2014), Бованенского нефтегазоконденсатного месторождения (2014), нового арктического терминала «Ворота Арктики», который будет загружать нефть с Новопортовского месторождения (2016), и при запуске в эксплуатацию газопровода Бованенково-Ухта-2 (2017).

В Морской доктрине, принятой в День ВМФ России в конце июля 2015 г. ресурсный аспект превалирует наряду с военным и коммерческим. В ней утверждается что перспектива истощения запасов углеводородного сырья и других минеральных ресурсов на суше предопределяет поиск разведку и добычу их на континентальном шельфе России, а в перспективе на морских склонах и ложе Мирового океана. В этом отношении Морская доктрина РФ признала арктическое направление особо важным из-за богатств исключительной экономической зоны и континентального шельфа России.

Из-за глобального финансово-экономического кризиса, сокращения инвестиций, введенных США и ЕС санкций, падения мировых цен на нефть и неопределенности эффекта сланцевой революции Россия несколько сократила масштабность работ в Арктике, поскольку это требует значительных капиталовложений и приобретения современных передовых зарубежных технологий. Рассчета, что добыча углеводородов станет проще из-за глобальных климатических изменений, пока себя не оправдали.

Чтобы добиться ощутимых результатов в создании нового нефтегазового региона, России необходимо догонять по уровню развития нефтегазовой промышленности ведущие страны Запада. Нужно смотреть вперед, корректно и целенаправленно ве-

сти себя с западными партнерами, помня о том, что завтра это поможет преодолеть «технологическое захолустье» Арктики и обеспечить прорыв в арктической экспансии [28].

#### **ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ ПОЕЗДОК, ВСТРЕЧ И ВЫСТУПЛЕНИЙ В. ПУТИНА, В ОСНОВЕ КОТОРЫХ ЛЕЖАТ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНЫЕ ШАГИ И ИХ ГЕОГРАФИЯ ПО СОЗДАНИЮ И ОФОРМЛЕНИЮ АРКТИЧЕСКОГО ЩИТА**

2000 — Будучи и.о. президента РФ посетил Мурманск. На борту атомного ледокола «Россия» провел совещание по вопросам освоения северных регионов страны и шельфа арктических морей. Принял участие в учениях Северного флота в Баренцевом море, вышел в море на РПКСН «Карелия» и был по флотской традиции посвящен в подводники.

- В связи с гибелью АПЛ «Курск» в Баренцевом море прибыл в Североморск, посетил Видяево, где встретился с членами семей погибших подводников (118 человек).

2001 — В Северодвинске принял участие в церемонии передачи военным морякам стоящую у пирса «Севмаша» АПЛ третьего поколения «Гепард» (в 1999 г. будучи премьер-министром присутствовал при ее спуске на воду. Спустился внутрь подлодки и побеседовал с экипажем.

2004 — Как президент РФ посетил Мурманскую область. Наблюдал за ходом стратегических командных учений на борту АПЛ «Архангельск».

2005 — Прибыл в Мурманскую область на стратегическом ракетоносце-бомбардировщике ТУ-160. Принял участие в тактических учениях Северного флота на крейсере «Петр Великий».

2007 — В Мурманске на борту атомного ледокола «50 лет Победы» провел совместное заседание президиума Госу-

дарственного совета России и Морской коллегии при Правительстве РФ, на котором была рассмотрена Генеральная схема развития Мурманского транспортного узла.

2008 — Провел совещание в Северодвинске по вопросам развития нефтегазового комплекса.

2010 — Выступил в Москве на I Международном форуме «Арктика — территория диалога».

- в должности премьер-министра РФ В. Путин посетил Землю Франца-Иосифа и самую северную погранзаставу РФ «Нагурская» (о. Земля Александры).
- Провел в Мурманске совещание о развитии рыбопромышленного комплекса и посетил крупнейшее рыбоперерабатывающее предприятие северо-запада РФ ОАО «Норд Вест ФК».
- Посетил гидрометеорологическую обсерваторию Тикси на побережье моря Лаптевых, а также Усть-Ленский заповедник на о. Самойловский в дельте р. Лена.

2011 — В Северодвинске посетил машиностроительное предприятие «Севмаш». Поднялся на борт АПК «Александр Невский», только что вернувшегося из первого испытательного плавания.

- Принял участие в церемонии подписания 7 контрактов по гособоронзаказу.
- Выступил в Архангельске на II Международном форуме «Арктика — территория диалога».

2012 — Провел в Северодвинске совещание по вопросам оснащения Военно-морского флота. Участвовал в закладке на «Севмаше» подводной лодки четвертого поколения «Князь Владимир».

- В Архангельском морском порту встретился с участниками экспедиции по ликвидации экологического ущерба на островах Земли Франца-Иосифа.

2013 — Выступил в Салехарде на III Международном форуме «Арктика-территория диалога».

- В Мурманской области проконтролировал по видеосвязи прием в состав Северного флота РПКСР «Юрий Долгорукий» и церемонии присвоения ледоколу-снабженцу имени «Витус Беринг».
- Вручил на военно-морской базе Северного флота в Североморске орден Нахимова флагману Северного флота ТАРК «Петр Великий» за отработку боевых заданий на Северном морском пути, десант на Новосибирские острова в море Лаптевых.

2014 — Выступил на расширенном заседании Совета Безопасности «О реализации государственной политики РФ в Арктике в интересах национальной безопасности».

- Принял участие в праздновании дня ВМФ в Североморске, выступив на борту ТАВКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов».

В приветствии В. Путина конференции «Обеспечение безопасности и устойчивого развития Арктического региона, сохранение экосистем и традиционного образа жизни коренного населения Арктики», которая проводилась по инициативе Совета безопасности РФ в сентябре 2015 г. в Архангельске отмечалось «Россия, почти треть территории которой составляют районы Крайнего Севера, несет особую ответственность за Арктику. Поэтому среди наших приоритетов в арктической зоне — обеспечение баланса между активной хозяйственной деятельностью и сохранением уникальной окружающей среды, бережное отношение к культуре и традиционному образу жизни коренных малочисленных народов. И, конечно, мы последовательно выступаем за укрепление взаимодействия с государствами-членами Арктического совета по всем направлениям» [27].

В приветственном слове участникам VI Международной встречи стран Арктического совета, состоявшейся в 2016 г. В. Путин отметил: «Убежден, Арктика должна утверждаться как пространство для открытого и равноправного диалога, основанного на принципах всеобщей и неделимой безопасности, в котором нет места для геополитических игр военных блоков, закулисных соглашений и раздела сфер влияний».

В утвержденной 30 ноября 2016 г. В. Путиным Концепции внешней политики Российской Федерации особо подчеркнуто что «Россия проводит линию, направленную на сохранение мира и стабильности, и конструктивного международного сотрудничества в Арктике». Как пишет эксперт М. Байерз «если человечество не сможет сотрудничать в Арктике, оно не сможет сотрудничать нигде» [29].

На западе арктическая политика В. Путина у некоторых вызывает зависть и злобу, потому что она стратегически дальновидна, а в глазах российских людей она связана с обеспечением интеллектуальной технологической и военной мощи.

В. Путин последовательно и настойчиво занимается Арктикой и в этом есть залог того, что она будет сохранена для будущих поколений. Для этого у президента есть не только «нордический характер», политическая воля, прагматизм, телескопичность

мыслей, но и высокий историко-географический патриотизм русского человека. Он активно использует время передела Арктики, которое недавно началось для наращивания возможностей ее развития. При этом затратность каждого политического маневра на этом театре (имеется ввиду Север — И.З.) чрезвычайно высока, а отдача далеко не гарантирована [10]. С его именем связан ренессанс Российской Арктики, поскольку он строится на традициях сотрудничества и мира.

Отмечаемая Ю. Жуковым «системность и логика сталинской эпохи» [1] повторяется в действиях российского президента. Доктрина В. Путина по созданию Арктического щита «со сталинской отметиной» [10] включает создание в высоких широтах крупного нефте-газового региона, транспортно-логистического узла межведомственной группы войск и флота, ракетно-ядерных баз для охраны национальных интересов. История повторяется, как цели и задачи, стратегии и тактики, возможности и желания. Как отмечал Ю. Лукин «Арктический прорыв В. Путина — это арктический прорыв России, стратегически важные шаги российского государства как начало большой реальной работы по защите национальных интересов страны в XXI веке и продолжение многовекового процесса освоения Арктики» [30].

## ЛИТЕРАТУРА

1. Жуков Ю.Н., Сталин: Арктический щит. М. Вагриус. 2008.
2. Арктика: интересы России и международные условия их реализации, М. Наука, 2002.
3. Алиев Р. Изнанка Белого. Арктика от викингов до папанинцев. М. Paulsen. 2016.
4. Шевелёв М.И. Арктика — судьба моя. НПО «МОДЭК», Воронеж, 1999.
5. Ивашов Л.Г., Кефели И.Ф., Малафеев О.А. Глобальная арктическая игра. В кн. «Обеспечение национальных интересов России в Арктике». С-Пб 2014.
6. Симонов К. М. Глазами человека моего поколения. М. АПН. 1988.
7. Герасимов Д. А. История Мурманского побережья. Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. том 6, книга 2 Север России в военно-морском

- и экономическом отношениях. С- Пб. 2013.
8. Гнетнев К. Сталин на Беломорканале. Север. № 7, 2014.
  9. Тренин Д. В., Баев П. К. Арктика, взгляд из Москвы. Московский Центр Карнеги, Москва 2010.
  10. Быков Д. Венниамин Каверин. Дилетант № 6, 2015 с. 88-93.
  11. А. И. Солженицын. Архипелаг Гулаг. Новый мир М. 1990 с.6
  12. Ларьков С. А., Романенко Ф. А. «Враги народа» за полярным кругом. М. Paulsen, 2010.
  13. Грейг О. Секретная Антарктида. Русская разведка на южном полюсе. Москва Эксмо 2011 с.146
  14. Тимошенко М. «Нам бы только за бережок Аляски зацепиться». Родина № 3, 2015 с. 42-49.
  15. Корякин В.С. Война в Арктике. 1941-1945 гг. М. Bere. 2013 с. 284.
  16. Шигин В.В. АПРК «Курск» 10 лет спустя. Факты и версии. М. Bere. 2010 с. 261.
  17. Emmerson Ch. The Future History of the Arctic. L: he Bodley Head 2010, 419 p.
  18. Воронов К. В. Арктические горизонты стратегии России: современная динамика. Мировая экономика и международные отношения №9.2010
  19. Федоров А. Ф., Ковалев С. А. Что искал Третий рейх в Советской Арктике. Секреты полярных волков. С-Птб «Вектор». 2011.
  20. Зонн И. С., Жильцов С. С. Арктическая гонка. Захватить и разбудить. М. Восточная книга, 2013.
  21. Byers M. Who Owns the Arctic? Understanding Sovereignty disputes in the North. Vancouver. Douglas and McIntyre. 2009. 179 p.
  22. Лукин Ю. Ф. Арктический прорыв Путина. Арктика и Север 2012 № 8.

## REFERENCES

1. Zhukov Yu. N. Stalin: Arctic Shield. Moscow: Vagrius; 2008. 544 p. (In Russ.)
2. Arctic: Russian Interests and International Circumstances for their Implementation. Moscow: Science; 2002. 355 p. (In Russ.)
3. Aliev R. The Underside of White. The Arctic from the Vikings to Papanin's followers. Moscow: Paulsen; 2016. 408 p. (In Russ.)
4. Shevelev M. I. The Arctic is my destiny. Voronezh: NGO "MODEK"; 1999. 208 p. (In Russ.)
5. Ivashov L. G., Kefeli I. F., Malafeev O. A. The Global Arctic Game. Ensuring National Interests of Russia in the Arctic. Saint-Petersburg: Polit-technik-serves; 2014. 218 p. (In Russ.)
6. Simonov K. M. From my Generation's Point of view. Moscow: APN; 1988. 480 p. (In Russ.)
7. Gerasimov D. A. The History of Murmansk region. The North of Russia in naval and economic aspects. 2013; Vol 6(2): 520 p. (In Russ.)
8. Gnetnev K. Stalin Visits Belomorkanal. The North. 2014; 7/8: 74-83. (In Russ.)
9. Trenin D. V., Baev P.K., The Arctic from the Sight of Moscow. Moscow: Carnegie Moscow Center; 2010. 31 p. (In Russ.)
10. Bykov D., Veniamin Kaverin. Dilettant. 2015; 6: 88-93. (In Russ.)
11. A. I. Solzhenitsyn. The Gulag Archipelago. Moscow: New world; 1990. p 6. (In Russ.)
12. Larkov S.A., Romanenko F. A. "Public enemy" Outside the Arctic Circle. Moscow: Paulsen; 2010. 432 p. (In Russ.)
13. Greig. O. The Secret Antarctica. Russian Exploration on the South Pole. Moscow: Eksmo; 2011 p. 146 (In Russ.)
14. Timoshenko M. We Just Wish to Reach Alaska. Rodina. 2015; 3: 42-49. (In Russ.)
15. Koryakin V. S. The War in the Arctic. 1941-1945. Moscow: Veche; 2013. p. 284. (In Russ.)
16. Shigin V. V. ASMC "Kursk". 10 years later. Facts and Versions. Moscow: Veche; 2010 p.

261. (In Russ.)
17. Emmerson Ch. The Future History of the Arctic. L: The Bodley Head; 2010. 419 p.
18. Voronov K. V. Arctic Horizons Strategy of the Russian Federation: Contemporary Dynamics. World economy and International Relations. 2010;9:54-65. (In Russ.)
19. Fedorov A. F., Kovalev S. A. What Had Third Reich Looked in the Soviet Arctic for. Secrets of Polar Wolves. Saint-Petersburg: Vector; 2011. 5-41 p. (In Russ.)
20. Zonn I. S., Zhiltsov S.S. The Arctic Race. To Conquer and to Drill. Moscow: Vostochnaya Kniga; 2013. 264 p. (In Russ.)
21. M. Byers Who Owns the Arctic? Understanding Sovereignty Disputes in the North. Vancouver: Douglas and McIntyre; 2009. 179 p.
22. Lukin Y. F. Putin's Breakthrough in Arctic. Arctic and North. 2012;8:27-36. (In Russ.)
- .....
- Статья получена 8.02.2017*  
*Received 08.02.2017*

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Игорь С. Зонн**, доктор географических наук, академик РАН, Инженерный научно-производственный центр по водному хозяйству мелиорации и экологии «Союзводпроект», Москва, Россия; 107005, Россия, Москва, ул. Бауманская, д. 43/1, стр. 1; igorzonn@yandex.ru

**Igor S. Zonn**, Doctor of Geography, Academician of RANS, Engineering Research Production Center on Water Management, Land Reclamation and Ecology «Sojuzvodproject», Moscow, Russia; bld. 43/1, Baumanskaj str, Moscow 107005, Russia; igorzonn@yandex.ru