

СПЕЦВЫПУСК

500 ЛЕТ СМП



←
М. В. Ломоносов и В. Я. Чичагов
Художник А. И. Васильев

Проблемам изучения Арктики М. В. Ломоносов отдал не менее двадцати лет своей жизни. Его перу принадлежит целая серия исследовательских трудов, наиболее значительные из которых — «Письмо о северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном» (1759), «Рассуждение о большой точности морского пути» (1759), «Рассуждения о происхождении ледяных гор в северных морях» (1760), «О слоях земных» (1763), незаконченный трактат «Испытание причины северного сияния и других подобных явлений». Венчает эти научные труды его классическая работа, подлинная энциклопедия знаний об Арктике «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» (1763).

ВСТРЕЧЬ СОЛНЦУ: М. В. ЛОМОНОСОВ О СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ

С этим сочинением неразрывно связаны «Прибавление первое о северном мореплавании на восток по Сибирскому океану» (1764), «Прибавление второе, сочиненное по новым известиям промышленников из островов Американских и по выспросу компанейщиков тобольского купца Ильи Снигирева и вологодского купца Ивана Буренина» (1764), а также «Примерная инструкция морским командующим офицерам, отправляющимся к поисканию пути на восток Северным Сибирским океаном» (1765).

В «Кратком описании...» Ломоносов выступает первым русским географом и историком Арктики, положившим начало научному исследованию полярных морей. Освоение Северного морского пути он считал исторической миссией России. Даже сегодня, в XXI веке, его размышления звучат весьма актуально. Во «Введении» Ломоносов отмечает: «Северный океан есть пространное поле, где...усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою, чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку». Россия, осваивая полярные моря и арктический шельф, будет «не токмо от неприятелей безопасна, но и свои поселения и свой флот найдет». Ломоносов считал, что с открытием Северного морского пути, наряду с подъемом хозяйства России, произойдет быстрое развитие восточных удаленных районов страны и усиление ее военной мощи в бассейне Тихого океана. В предисловии к своему трактату, оценивая «благополучие, славу и цветущее состояние государств», Ломоносов в числе важных составляющих этого благоденствия называет развитие

купечества и торговли: «Российская империя внутренним изобильным состоянием и громкими победами с лучшими европейскими странами равняется, многие превосходит. Внешнее купечество на востоке и на западе хотя в нынешнем веку приросло чувствительно...мы весьма далече от них остались». Как актуальны мысли архангельского самородка в настоящее время!

Ломоносов-дипломат полагал, что открытие Северного морского пути облегчит «сообщение с Ориентом» — позволит упрочить торговые и культурные связи с народами Востока. Он считал, что Россия должна хорошо знать своих ближайших восточных соседей, и составил особую докладную записку о необходимости учредить «Ориентальную академию» для изучения восточных языков и культур. Особый интерес он проявлял к Китаю. Российский академик высоко ценил древнюю культуру Китая, ссылаясь в своих геологических работах на китайскую хронологию, интересовался китайской историей, принимал участие в обсуждении вопроса об издании книг, посвященных Китаю.

В заключении своего научного труда гениальный провидец заглянул в XXI век и поделился с потомками уверенностью в том, что «российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном».

Изучив древние летописи, материалы русских и иностранных экспедиций, устные рассказы поморов, академик из Холмогор в полной мере оценил заслуги русских людей в деле освоения Арктики: «Из сих трудных к норд-осту морских походов и поисков явствует, что россияне

далече в оный край на промыслы ходили уже действительно близ двухсот лет». Он подчеркивал, что громадные пространства Европейского Севера и Сибири, а также омывающие их воды Северного Ледовитого океана были открыты и освоены «неутомимыми трудами нашего народа» и произведены «больше частными поисками, нежели государственными силами, где казаки, оставшиеся и размножившиеся после победителя (Ермака — В.Б.) в Сибири, также и поморские жители с Двины и из других мест, что около Белого моря, главное имеют участие». Архангельские промышленники первыми обошли берега Ледовитого океана «от Вайгача до Ленского устья», от Лены до Колымы.

В 1648 году земляк Ломоносова холмогорец Ф. А. Попов и пинежанин С. И. Дежнёв отправились морем на восток, обогнули Чукотский полуостров и пристали к берегу севернее Камчатки. «Сею поездкою несомненно доказан проход морской из Ледовитого океана в Тихий, к чему наше главное намерение здесь простирается».

ЛАУРЕАТЫ ПРЕМИИ ИМ. М. В. ЛОМОНОСОВА



С 1998 года Правительство Архангельской области, администрация г. Архангельска и Ломоносовский фонд проводят конкурсы на соискание премии имени М. В. Ломоносова. Звание лауреата ежегодно присуждается отдельным лицам, коллективам, организациям, которые внесли вклад в развитие науки, техники, культуры, способствовали практическому решению проблем Архангельской области и северных регионов Российской Федерации.

По решению конкурсной комиссии **ЛАУРЕАТАМИ ПРЕМИИ** имени М. В. Ломоносова Правительства Архангельской области и Ломоносовского фонда в 2025 году признаны:

Авторский коллектив Производственного объединения «Северное машиностроительное предприятие»:

Рыжков Сергей Владимирович, инженер-электроник 1 категории – руководитель группы научно-технологического управления, **Истомин Константин Станиславович**, начальник отдела проектно-конструкторского бюро, **Третьяков Александр Алексеевич**, начальник сектора проектно-конструкторского бюро, **Шуваев Александр Николаевич**, инженер-конструктор 1 категории – руководитель группы проектно-конструкторского бюро, **Тюрин Ольга Анатольевна**, инженер-технолог 1 категории – лабораторий металловедения и термообработки научно-исследовательского, технологического и испытательного центра, **за создание технологии электронно-лучевой сварки для производства изделий машиностроения из разнородных материалов.**

Авторский коллектив акционерного общества «Севералмаз»:

Фортыхин Виталий Сергеевич, заместитель генерального директора, **Шкиль Ирина Эдуардовна**, главный гидрогеолог, **Поршнев Александр Игоревич**, ведущий гидрогеолог, **Турыгин Виталий Андреевич**, участковый гидрогеолог,

за реализацию инновационного проекта по внедрению автоматизированной системы управления 75-ю водоупорными скважинами карьеров алмазных труб Архангельская и им. Карпинского-1.

Авторский коллектив: **Макаров Александр Иванович**, профессор кафедры хирургии Северного государственного медицинского университета, **Тетерин Юрий Алексеевич**, сердечно-сосудистый хирург отделения сосудистой хирургии Первой городской клинической больницы имени Е.Е. Волосевича,

за создание Северной школы молодого хирурга и вклад в подготовку высококвалифицированных специалистов врачей-хирургов для Архангельской области.

В работе принимал участие лауреат премии имени М. В. Ломоносова 2022 года **Сорокин Роман Олегович**, сердечно-сосудистый хирург отделения кардиохирургии Первой городской клинической больницы имени Е.Е. Волосевича, ассистент кафедры клинического моделирования Северного государственного медицинского университета.

Авторский коллектив: **Степанова Татьяна Викторовна**, начальник участка замкнутого технологического цикла цеха № 43 по производству обработки твердых материалов Центра судоремонта «Звездочка», **Карасев Владимир Юрьевич**, ведущий лабораторией квантовых экспериментальных технологий Научно-производственного предприятия «Микроприбор» (г. Москва),

за разработку нового вида фантазийной огранки природного алмазного сырья оригинальным методом квантово-волнового воздействия на алмаз.

В работе принимала участие лауреат премии имени М. В. Ломоносова 2001 года **Жукова Елена Анатольевна**, менеджер по рекламе и сбыту цеха № 43 по производству обработки твердых материалов Центра судоремонта «Звездочка».

В номинации «**МОЛОДЫЕ УЧЕНЫЕ**» лауреатом премии имени М. В. Ломоносова Правительства Архангельской области и Ломоносовского фонда признан:

Орлов Александр Сергеевич, научный сотрудник Федерального исследовательского центра комплексного изучения Арктики имени академика Н. П. Лаврера Уральского отделения Российской академии наук, **за цикл научных работ по исследованию влияния физико-химических условий на накопление и распределение радионуклидов в торфяных залежах Архангельской области.**

В номинации «**МОЛОДЫЕ УЧЕНЫЕ**» лауреатами премии имени М. В. Ломоносова администрации города Архангельска и Ломоносовского фонда признаны:

Шумов Антон Викторович, руководитель Северного детского кардиологического консультативно-диагностического центра, врач – детский кардиолог, врач функциональной диагностики Северного медицинского клинического центра имени Н. А. Семашко, доцент кафедры пропедевтики детских болезней и поликлинической педиатрии Северного государственного медицинского университета,

за создание Северного детского кардиологического консультативно-диагностического центра.

Латкин Томас Борисович, младший научный сотрудник Северного (Арктического) федерального университета имени М. В. Ломоносова,

за разработку аналитической методологии определения микрополлютантов в снеге и ее применение для изучения загрязнения атмосферы Арктики.

РУССКОЕ ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ ДО НАЧАЛА XVIII ВЕКА

НА ПУТИ К ЛЕДОВИТОМУ ОКЕАНУ

Первые сведения о «полночных странах» и Югре имеются в «Повести временных лет» и относятся к периоду Древней Руси. В XIII–XV веках формируется устойчивое движение на Север, в котором выделяются три элемента:

- **монашеский:** основание монастырей в малоосвоенных районах, создание «Северной Фиваиды»;
- **торгово-промысловый:** формирование поселений вокруг монастырей, начало хозяйственного освоения;
- **государственный:** строительство острогов, внедрение административных структур.



Пустозерский острог (реконструкция А. В. Ополонникова)

1429 ГОД

основание монашеской жизни на Соловках. К XVI веку **Соловецкий монастырь** становится крупнейшим хозяйственным и торговым центром Русского Севера.

К НАЧАЛУ XVI ВЕКА

РУССКОЕ ГОСУДАРСТВО КОНТРОЛИРУЕТ ВСЁ ПОБЕРЕЖЬЕ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА ОТ КОЛЬСКОГО ПОЛУОСТРОВА ДО УРАЛА.

1499 ГОД

основание **Пустозерского острога** на Печоре.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: 500 ЛЕТ РУССКОЙ ИДЕИ

1525 ГОД

дипломат **Дмитрий Герасимов** впервые формулирует идею сквозного морского пути в Китай северными морями

«Однако достаточно хорошо известно, что Двина, увлекая бесчисленные реки, несется в стремительном течении к северу, и что море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какой-нибудь земли».

Это первое зафиксированное в литературе предположение о возможности сквозного плавания Северным Ледовитым океаном в Китай.

XVI ВЕК

попытки англичан и голландцев найти **северо-восточный проход** оказываются неудачными — экспедиции не проходят восточнее Новой Земли. В то же время русские мореходы уже активно осваивают восточные районы, доходя до Оби и Енисея.

1584 ГОД

появление европейских судов стало одной из причин основания Архангельска как ключевого торгового порта на Русском Севере.



Карта Московии из атласа Баттисты Аньезе, 1554 год

МАНГАЗЕЙСКИЙ МОРСКОЙ ХОД



Мангазея — богатый пушнинной регион по нижнему течению Оби, Таза и Енисея. С XVI века русские промышленники активно осваивают эти земли.

1601 ГОД

основание острога на р. Таз для контроля торговли пушниной. В XVII веке доходы от пушнины составляют по подсчетам различных авторов от 1/10 до 1/3 всех доходов казны.

МОРСКОЙ ХОД:

ПРОМЫШЛЕННИКИ

следуют морским путём из Архангельска, Мезени, Пустозерска, преодолевая два волока на Канинском и Ямальском полуостровах.

Протяжённость — 3000 км, продолжительность — 1,5 месяца.

Технологии: появляется новый тип судна — **коч**, способный к морским переходам и преодолению волоков. Коч становится основным инструментом освоения Севера Евразии в XVI–XVII веках.

1620 ГОД

Мангазейский морской ход запрещён царским указом из-за опасений контрбанды и иноземного влияния.

РОССИЙСКАЯ ИМПЕРИЯ В АРКТИКЕ

ВЕЛИКАЯ СЕВЕРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ: НАЧАЛО МАСШТАБНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ АРКТИКИ

1733–1743 ГОДЫ

под командованием **Витуса Беринга** прошла Великая Северная экспедиция — это одна из самых масштабных экспедиций XVIII века. К этому времени Россия стала империей, но её северные и восточные границы оставались слабо изученными.



Академический атлас Российской империи 1745 года

Все побережье Северного Ледовитого океана было разбито на пять участков, и на каждый был направлен отдельный отряд из ученых, офицеров и матросов. Еще два отряда работали в Тихом океане и два — в континентальной части Сибири.

Однако работа экспедиции была сопряжена с большими трудностями: зимовка на острове Беринга унесла жизни многих участников, включая самого руководителя.

Были открыты берега Северной Америки, подтверждено существование пролива между Азией и Америкой, в 1745 году издан «Академический атлас» Российской империи — первый научный атлас, отражающий владения России на севере и востоке Евразии.

РУССКОЕ ОСВОЕНИЕ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И АРКТИКИ В XVII ВЕКЕ

Несмотря на запрет Мангазейского морского хода, мореплавание на кочах развивается на северо-востоке Сибири.

Археологические находки: в 1940-х годах на острове Фаддея и в заливе Симса (в 100 км от современного мыса Челюскин) обнаружены следы неизвестной экспедиции 1620-х годов:

монеты, предметы быта, остатки лодок. Это самое северное и раннее свидетельство присутствия русских мореходов на восточном Таймыре.

1632 ГОД

основание **Якутска**. Начинаются регулярные плавания кочей из Лены на Яну, Индигирку, Колыму.

1648 ГОД

якутский казак **Семен Дежнёв** на кочах дошел до р. Анадырь, тем самым обогнув самый восточный мыс Евразии, позже получивший его имя — мыс Дежнёва.



Экспедиция Семена Дежнева 1648–1649 годов. Художник Н. Конергин (из собрания Центрального военно-морского музея)

В конце XVII – начале XVIII вв. — С. У. Ремезов проводит огромную работу по созданию чертежей Сибири на основе собранной мореходами и землепроходцами информации.

ТАКИМ ОБРАЗОМ, ДВИГАЯСЯ НА ВОСТОК, ЗА ПЕРИОД С XVI ДО XVII ВВ. РУССКИЕ МОРЕХОДЫ ПРОШЛИ ПОЭТАПНО СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ И ВЫШЛИ В ТИХИЙ ОКЕАН.

ПРОЕКТ ЛОМОНОСОВА И ЭКСПЕДИЦИИ ЧИЧАГОВА: ПОПЫТКА ОТКРЫТЬ ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ ПУТЬ

1763 ГОД

Михаил Ломоносов

предложил идею **транс-арктического морского пути в Китай** высокими широтами, где, по его мнению, должно было быть меньше льдов.



М. В. Ломоносов

1764–1765 ГОДЫ

по проекту М. В. Ломоносова была организована секретная экспедиция под руководством адмирала В. Я. Чичагова, который пытался пройти севернее Шпицбергена. Кроме того, с Дальнего Востока навстречу Чичагову должна была двигаться экспедиция под руководством П. К. Креницына и М. Д. Левашова.



В. Я. Чичагов

Проект оказался преждевременным из-за технических ограничений — парусные суда не могли эффективно бороться со льдами. Государство на долгое время утратило интерес

к поискам Северо-восточного прохода, организуя лишь точечные исследования отдельных районов Арктики.

ЧАСТНАЯ ИНИЦИАТИВА И ПЕРВЫЕ УСПЕХИ: СИДОРОВ, СИБИРЯКОВ И НОРДЕНШЁЛЬД

Во второй половине XIX века предприниматели и исследователи М. К. Сидоров и А. М. Сибиряков активно развивали транспортные пути в Арктике, понимая, что отсутствие коммуникаций тормозит развитие Сибири.

1878–1879 ГОДЫ

при финансовой поддержке Сибирякова и других спонсоров шведский исследователь Н. А. Э. Норденшюльд на пароходе «Вега» впервые прошёл Северо-восточный проход (с одной зимовкой), пройдя от Атлантического до Тихого океана. Это стало мировым достижением в освоении Арктики.



Пароход «Вега». Художник Якоб Хёгг (Jacob Högg)

ЦУСИМСКАЯ КАТАСТРОФА И ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

После разгрома Русской эскадры в Цусимском сражении 1905 года Россия впервые всерьёз задумалась о Северном морском пути как стратегическом маршруте, связывающем Европу и Дальний Восток.



«Таймыр» и «Вайгач». Художники Е. В. Войшилло, Б. М. Ставогубцев (из фондов Музея Мирового океана)

1909 ГОД

построены ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач», а с 1910 по 1915 год проходила государственная Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО). Экспедиция уточнила навигационные карты, открыла новые земли — Землю Императора Николая II (ныне Северная Земля) и заложила основу для дальнейшего освоения Северного морского пути.

СОВЕТСКАЯ АРКТИКА

НАЧАЛО ОСВОЕНИЯ: КОМСЕВЕРПУТЬ, КАРСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ И КОЛЫМСКИЕ РЕЙСЫ

1918 ГОД 1919 ГОД

(в разгар Гражданской войны) возникла идея использовать западный отрезок Северного морского пути для снабжения армии Колчака.

в Омске был создан Комитет Северного морского пути для организации Карских экспедиций — регулярных торговых рейсов через Карское море. С приходом большевиков эти экспедиции превратились в систематические операции с научно-оперативным обеспечением мореплавания в ледовых условиях.



Частица Карских экспедиций 1920–1930-х годов ледокол «Ленин»

В 1920-Х ГОДАХ ПАРАЛЛЕЛЬНО РАЗВИВАЛИСЬ «КОЛЫМСКИЕ РЕЙСЫ» —

судоходство из Владивостока к устью Колымы. К началу 1930-х годов наработана практика плавания в Арктике, что стало основой для организации освоения всего СМП.

В годы Первой мировой войны была реализована масштабная программа приобретения и строительства судов ледового класса, что позволило СССР в 1930-х годах совершить прорыв в арктическом судоходстве.

ПЕРВЫЕ РУССКИЕ ЛЕДОКОЛЫ: ОТ «ПАЙЛОТА» К «ЕРМАКУ»

История ледоколов в России начинается в 1864 году с парохода «Пайлот», у которого форштевень был срезан под углом 20–25°, что улучшило ходовые качества во льдах.

В конце XIX века благодаря инициативе вице-адмирала С. О. Макарова был построен ледокол «Ермак» — первый в мире мощный арктический ледокол (12 тыс. л. с.). Он стал эпохой в мировом ледокольном флоте и послужил прототипом для советского ледокола «Святогор»/«Красин».

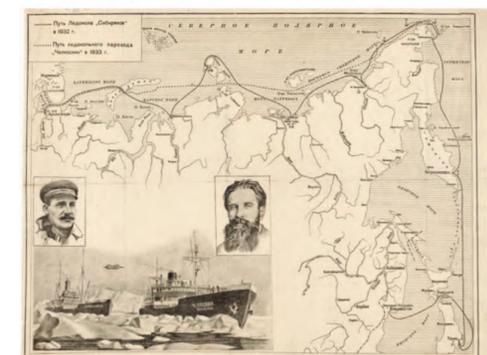
1899 ГОД

при прибытии «Ермака» в Кронштадт Иоанн Кронштадтский отслужил молебен с молитвой о ледоколах. С 1910 по 1917 год Россия построила и закупила около тридцати судов ледового класса, что стало важным этапом в освоении Арктики.

«Господи, Творче небеси и земли, создавый сушу, равнины и высоты горъ въ мѣрзлыхъ и холмихъ въ степи, тажежде моря глубокѣи и просторнѣи, приключиши въ лоно свое множество рыбъ, якоже жившъ животворныхъ, распростертыхъ на лицу всея земли. Ты Владыко всея твари, готовиши травы и льды, покрывающе яко корою и броню твердую нѣдра моря, озера и реки и по верху ихъ, яко по мостамъ кривисихъ нестепе безопасное челоукамы и животнымъ устроивши. Ты, Всевластѣи и Всесильный Господи, умудриши челоука пролагати дневныя скорыя пути по морю и суши, рыбамъ и озерамъ, силою огня и пара. Ты, Премудрый и Преславный во всехъ дѣлахъ, Господи, нинѣ помози и дневныя пути льдами безвѣрными прохотити устроиши еси черезъ сѣ сушу, движимое огнемъ и силою пара, умудриши и на сѣ дѣло челоука, создавшаго Тобою по образу Твоему безвѣрныя мудрости! Прили нинѣ отъ рабовъ Твоихъ, предоставшихъ здѣ лицу Твоему, и дневныя плавание во льдахъ совершившихъ благоугодно, кромѣ всякаго вреда, благодаренне всердечное о милости Твоей, яко умудриши еси рабовъ Твоихъ и создаши таковое судно и прировониши дославу рукою Твоею краукоу, яко Твоя есть держава, Твое ширство и сила, и слава, и мудрость во всехъ во отвѣтъ евоукоу. Аминь».

Текст молитвы Иоанна Кронштадтского, опубликованный в книге «Ермак» во льдах» С. Макарова

ПРОРЫВ 1932 ГОДА: ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «А. СИБИРЯКОВ» И СОЗДАНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ



Маршруты «Сибирякова» и «Челюскина»

1932 год — под руководством О. Ю. Шмидта экспедиция на «А. Сибиряков» впервые прошла СМП за одну навигацию, несмотря на серьезные технические трудности. Этот успех подтвердил стратегическую важность Северного морского

пути для промышленного освоения Арктики, особенно на фоне внешнеполитической угрозы — захвата Японией Маньчжурии в 1931 году, что поставило под угрозу Транссибирскую магистраль.

17 ДЕКАБРЯ 1932 ГОДА создано ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ (ГЛАВСЕВМОРПУТЬ) — организация на уровне наркомата, которая курировала все аспекты освоения Арктики.

(подробнее — стр. 26–31)

Знаковыми событиями 1930-х годов стали:

- экспедиция парохода «Челюскин» (1933–1934 годы), несмотря на крушение судна, благодаря масштабной спасательной операции стала частью национальной идентичности;
- высокоширотная воздушная экспедиция (нач. О. Ю. Шмидт) и высадка первой дрейфующей станции «Северный полюс» (нач. И. Д. Папанин);
- полярные перелеты В. П. Чкалова, М. М. Громова, С. А. Леваневского.

АРКТИКА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Во время войны Арктика приобрела стратегическое значение:

через порты Мурманска и Архангельска шли полярные конвои с грузами ленд-лиза от союзников. Эти поставки были очень важны для Победы.



Разгрузка судов союзного конвоя в Мурманске. 1942 год. Художник В. П. Яркин (из собрания Центрального военно-морского музея)

Немецкие атаки на Карское море в секторе Арктики помимо обслуживания портов и попытки перехватить советские конвои подчеркивали важность СМП как транспортной артерии. Ленд-лиз в восточном

АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИН»

3 ДЕКАБРЯ 1959 ГОДА

спущен на воду первый в мире атомный ледокол «Ленин» — символ новой эры в освоении Арктики. За 30 лет работы «Ленин» прошел 654 400 морских миль, что соответствует 30 экваторам Земли.

(подробнее — в разделе «История ледокольного флота», стр. 60–71).

АДМИНИСТРАЦИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ И ПРОДЛЕНИЕ НАВИГАЦИЙ



Ледокол «Арктика» на Северном полюсе, 17 августа 1977 года

1971 ГОД

по инициативе А.Н. Косыгина была создана Администрация Северного морского пути, которая возродила функции регулирования судоходства в Арктике. В 1970-х годах с помощью атомных ледоколов и научного сопровождения были продлены сроки навигации в западном секторе Арктики, что позволило развивать Норильский горно-металлургический комбинат.

В 1978 году впервые была осуществлена круглогодичная навигация в западном секторе СМП с ледоколами «Арктика» и «Сибирь».

ХОЛОДНАЯ ВОЙНА И АРКТИКА



Дрейфующая станция «Северный полюс - 6»

После войны Арктика стала ареной стратегического противостояния между СССР и США. С 1946 года США отработывали полеты бомбардировщиков Б-29 в районе Северного полюса, что побудило СССР заняться созданием противоядерного щита.

Важную роль сыграли высокоширотные воздушные экспедиции (ВВЭ) «Север» и дрейфующие станции «Северный полюс», на которых отработывались технологии создания ледовых аэродромов. С 1960-х годов эти станции помогали отслеживать подводные лодки и обеспечивали научно-оперативной информацией судоходство в Арктике.



Нагрудный знак «Участнику ВВЭ „Север“»

НЕФТЕГАЗОВЫЕ ОТКРЫТИЯ И РОСТ ГРУЗОПОТОКА

1960–1980 ГОДЫ

масштабные геологоразведочные работы выявили богатейшие нефтегазовые месторождения на Ямале, Тимане, Печоре и в континентальной части Западной Сибири. Их освоение требовало увеличения грузопотока по СМП, что сделало Арктику важнейшим экспортным регионом СССР.



Буровая вышка на Самотлоре

ПИК ГРУЗОБОРОТА СМП В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ ПРИШЕЛСЯ НА 1987 ГОД

→ БОЛЕЕ 6,6 МЛН ТОНН И СВЫШЕ 300 СУДОВ.

Из выступления
Владимира Путина
на пленарном заседании
VI Международного
арктического форума

«АРКТИКА — ТЕРРИТОРИЯ ДИАЛОГА»

27 марта 2025 года

На Арктическую зону приходится свыше четверти территории Российской Федерации. Здесь живут и работают почти два с половиной миллиона наших граждан, которые вносят заметный вклад в движение страны вперёд. По оценке, в Арктике формируется семь процентов валового внутреннего продукта России и около одиннадцати процентов экспорта. При этом мы видим колоссальные перспективы для дальнейшего комплексного развития региона. Важнейшее направление — это укрепление транспортного и логистического контура Арктики.

Отмечу, что в этом году исполняется 500 лет с момента первого упоминания в исторических источниках о дерзновенной идее русских мореплавателей, промышленников-поморов, а именно о возможном торговом пути по северным морям на восток до Китая по так называемому северо-восточному проходу — образу Северного морского пути.

За последние десять лет грузопоток Севморпути — от пролива Карские Ворота до Берингова пролива — вырос на порядок. Если в 2014 году, совсем недавно, по нему было перевезено всего четыре миллиона тонн [грузов], то в прошлом году — почти 38 миллионов тонн. Это в пять раз больше рекорда советского времени. Мы думаем — да, уверены, что к 2030 году это будет 70–100 миллионов тонн.

Но наши планы и по объёмам, и по географии перевозок, по наращиванию арктического флота гораздо масштабнее. Северный морской путь должен стать ключевым участком Трансарктического транспортного коридора, который пройдёт от Санкт-Петербурга через Мурманск до Владивостока. Он призван соединить мировые промышленные, сельскохозяйственные, энергетические центры и потребительские рынки более коротким, безопасным, экономически выгодным маршрутом. Везде об этом говорят, везде пишут: и на Востоке, и на Западе. Эксперты это прекрасно понимают.

Грузовая база Трансарктического коридора будет расти за счёт добычи и глубокой переработки ресурсов именно в Арктике за счёт увеличения международного транзита и, что особо подчеркну, сопряжения Трансарктического коридора с нашей внутренней железнодорожной сетью — от северо-запада до Дальнего Востока, до БАМа и Транссиба.

Какие задачи здесь являются приоритетными?

ПЕРВОЕ.

Уже сейчас Россия имеет самый большой ледокольный флот в мире. Нам нужно усиливать эти позиции, вводить в строй ледоколы нового поколения, включая атомные, которые сейчас есть только у России — ни у кого в мире такого флота нет.

Четыре из них — новейшей серии 22220 — уже выполняют задачи в Арктике. Строятся ещё три атомохода этой серии — «Чукотка», «Ленинград» и «Сталинград», а также сверхмощный 120-мегаваттный ледокол «Россия», который позволит более эффективно проводить крупнотоннажные суда в высоких широтах в течение всего года, круглый год.

Подчеркну: стоимость ледокольной проводки судов и в целом стоимость перевозки грузов по Трансарктическому коридору должна быть конкурентоспособной, приемлемой для рынка. Это важнейшее условие для того, чтобы гарантировать загрузку маршрута, его привлекательность для бизнеса. Мы сейчас только с коллегами из Правительства обсуждали эти вопросы — не могу не согласиться с тем, что это должна быть рывочная прежде всего работа.

ВТОРОЕ.

России, как суверенной державе, нужен свой торговый флот в Арктике, включая грузовые и аварийно-спасательные суда, которые будут обеспечивать перевозки как по северным морям, так и по внутренним водным путям арктических регионов. Надо признать, что только отечественных судостроительных мощностей сейчас для этих целей недостаточно.

В этой связи надо действовать по всем направлениям: приобретать и заказывать готовые суда, налаживать кооперацию с мировыми производителями и в целом выстраивать всю систему российского судостроения, исходя из тех стратегических задач, которые стоят перед нами.

Конечно, в первую очередь обращая на это внимание Правительства: необходимо поддержать наши судостроительные и судоремонтные предприятия, которые модернизируют и расширяют производство, выстраивают международные производственные цепочки. Также прошу Правительство проработать вопрос о строительстве в России новых верфей, современных, сложных, высокотехнологичных производств.

ТРЕТЬЕ.

В северных морях уже успешно работают российские шиппинговые компании, которые перевозят нефтепродукты и сжиженный природный газ. Сейчас нужно создать условия для роста эффективных отечественных операторов, которые займутся перевозкой контейнеров, угля, сыпучих и других грузов через Арктику. Мы также открыты здесь для создания совместных предприятий. Международные логистические операторы могли бы выгодно вложиться в такие компании не только капиталом, технологиями, но и частью флота своих торговых судов.

ЧЕТВЁРТОЕ.

Будем опережающими темпами увеличивать мощности и оборот наших северных портов — делать это на основе современных, экологических решений, включая беспилотные и автоматизированные технологии обработки грузов. Так, мощности Мурманского транспортного узла за счёт строительства новых терминалов, расширения железнодорожных подходов должны быть увеличены в ближайшие годы не менее чем втрое.

Добавлю, что интерес к этому проекту и в целом к развитию транспортной инфраструктуры Арктики проявляют наши партнёры и из Белоруссии, и из Китая, и из Объединённых Арабских Эмиратов, и других стран. Это очень интересная и с точки зрения бизнеса работа.

В качестве ключевых логистических центров Трансарктического коридора мы намерены создать крупные мультимодальные хабы. Здесь будут не только формироваться караваны судов, обрабатываться российские и зарубежные грузы, но и появятся промышленные площадки для выпуска промышленной продукции.

Чтобы повысить логистическую устойчивость Трансарктического коридора, прошу Правительство определить планы по расширению мощности действующих морских портов в Арктике, а также где и в каких точках арктического побережья должны появиться новые порты и какой темп нужно набрать в развитии прилегающей инфраструктуры. Прежде всего имею в виду соединение морских гаваней с железнодорожной сетью страны.

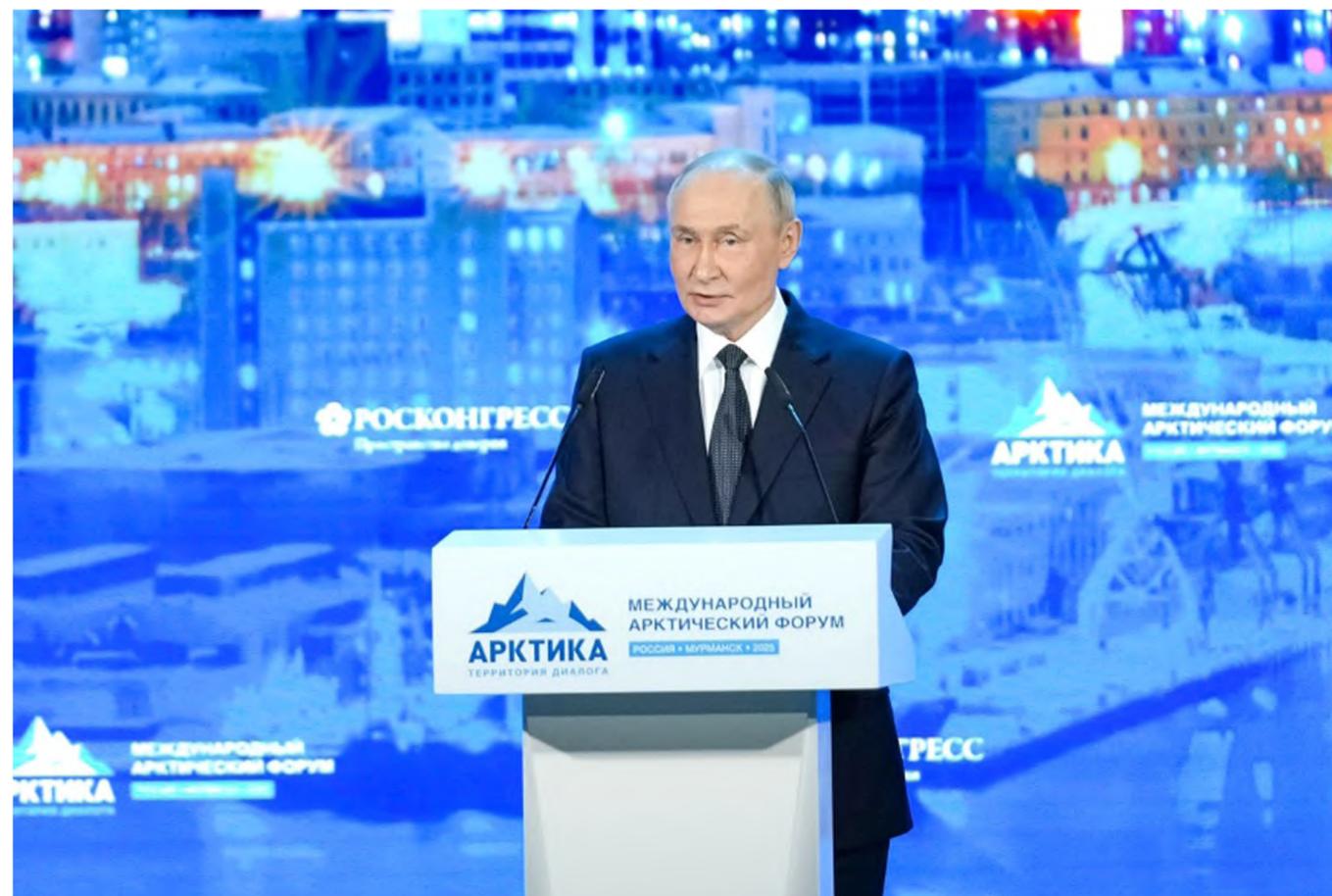
В этой связи — ПЯТОЕ.

Нам предстоит по аналогии с Восточным полигоном, который включает БАМ и Транссиб, реализовать проект развития Арктического полигона железных дорог, включая модернизацию Северной железной дороги на территории Республики Коми и Ямало-Ненецкого автономного округа.

Мы знаем сегодня ситуацию с развитием РЖД, знаем, какие вызовы стоят перед компанией, — всё хорошо известно. Но думать об этом — о том, что я сейчас сказал, о развитии Северной железной дороги — нужно уже сейчас, сегодня.

Какие возможности это открывает? Регионы Сибири, Урала, северо-запада России получат прямой выход на север, к арктическим портам, что позволит разгрузить Транссиб и эффективно использовать морские перевозки. Кроме того, новые точки выхода в Арктику появятся у коридора «Север — Юг», который связывает нас с государствами Центральной Азии и Персидского залива.

И конечно, для развития Трансарктического маршрута необходимо на новом технологическом уровне раскрыть потенциал внутренних водных путей Арктики, наших великих рек: Лена, Енисей, Обь. Это в том числе позволит укрепить систему «северного завоза», чтобы жители Арктики были надёжно обеспечены продовольствием и другими товарами.



↑
Фото:
Александр
Жолобов,
фотобанк
Фонда
«Росконгресс»

ВСТРЕЧЬ СОЛНЦУ: М. В. ЛОМОНОСОВ О СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ

Окончание. Начало на стр. 1



→
Кочи Семёна Дежнёва и Федота Попова
в Беринговом проливе.
Художник И.Н. Дементьев



↓
Атомный ледокол Арктика
осуществляет проводку АПЛ
в Баренцевом море, 2020 г.
Художник А. А. Алёшин



Ломоносов-океанограф выступил основоположником научного исследования морей Ледовитого океана: «Могущество и обширность морей, Российскую империю окружающих, требуют такого рачения и знания, — писал он. — Между прочими Северный океан есть пространное поле, где...усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку».

Третья глава «Краткого описания...» посвящена характеристике полярных морей и озаглавлена «О возможности мореплавания Сибирским океаном в Ост-Индию, признаваемой по натурным обстоятельствам». В ней Ломоносов-гидрограф обобщил все доступные ему научные материалы, широко использовал богатый опыт поморов и, конечно, опирался на свои юношеские наблюдения, сделанные во время плаваний в полярных морях.

В первой академической биографии Ломоносова, опубликованной в 1784 году, говорится о том, что отец «начал брать его от десяти до шестнадцатилетнего возраста с собою каждое лето и каждую осень на рыбные ловли в Белое и Северное море». Отец юного холмогорца Василий Дорофеевич построил «новоманерное судно» и регулярно брал у казны подряды на доставку грузов из Архангельска на Мурман и обратно. В этом же издании упомянуто, что, сопровождая родителя, малый Ломоносов «ездил с ним даже до Колы, а иногда и в Северный океан до 70 градусов широты места». Сам учёный уже в зрелом возрасте в одном из позднейших сочинений упоминает об искрах, «которые за кормой выскрывают» во время полярных плаваний: «Многократно в Северном океане около 70 градусов широты я приметил, что оные искры круглы». Как считает биограф Ломоносова А. А. Морозов, эти указания, по-видимому, относятся к восточным районам Баренцева моря и Югорскому Шару. В пользу этого свидетельствует и документально подтвержденное плавание В. Д. Ломоносова в район острова Долгого.

Вновь обратимся к «Краткому описанию...». В третьей главе Ломоносов повествует об океанографии Арктики, выдвигает много научных гипотез, значительная часть которых позднее подтвердилась. По многим проблемам океанографии северных морей Ломоносов выступает как новатор, опередивший своих западноевропейских коллег на многие десятилетия.

Наш знаменитый земляк начинает главу с выявления основных особенностей арктического мореплавания: «Главным препятствием в сем предприятии почитается стужа, а паче оная лед, от ней же

происходящий...». Понимая, что освоение арктических морей и использование Северного морского пути требуют хороших знаний ледовой обстановки, Ломоносов, 30 апреля 1760 года единогласно избранный членом Шведской академии наук, в следующем году представил в скандинавский «храм науки» свой трактат «Мысли о происхождении ледяных гор в Северных морях». Ломоносовская классификация льдов во многих своих элементах сходна с современной. Он установил три класса льдов: морские, речные и глетчерные — и осуществил подсчет льдов Белого моря и южной части Баренцева моря.

Ломоносов-метеоролог и океанограф правильно объяснил различия в характере движения по океану ледяных полей и мелкого льда, выделяя влияние течений и ветра: «К движению своему имеют две причины: первую, течение моря; вторую ветры... Ветры в поморских двинских местах тянут с весны до половины мая по большей части от полудни и выгоняют льды на океан из Белого моря...». Далее он отмечает, что «ветрам мелкие и только тонкие (льдины — В. Б.) удобно повинуется, а падуны и стамухи больше нижняя часть воды движет, так что нередко противные движения мелкого и крупного льда примечаются». Он с поразительной чуткостью предугадал, что в открытой части океана дрейф льдов должен проходить с востока на запад. Дрейф Ф. Нансена на корабле «Фрам» в 1893–1896 годах доказал справедливость этого предположения.

Учёный-первооткрыватель сказал новое слово и в вопросах картографии. В составленной им карте Арктики он вразрез с существовавшими в Западной Европе картами, утверждавшими в районе полюса наличие суши, обозначил огромное водное пространство. Правоту Ломоносова подтвердили последующие исследования Арктики.

Российскому академику принадлежат и первые предположения о существовании архипелага, расположенного к северо-востоку от Шпицбергена. В 1873 году в этом приполюсном районе австро-венгерской экспедицией Ю.Пайера и К. Вейтхрета была действительно открыта группа островов, названных Землей Франца-Иосифа.

Для научной деятельности Ломоносова характерна ее постоянная связь с практикой. Об этом свидетельствует, в частности, организация им двух арктических экспедиций. 14 мая 1764 года на основе проекта, представленного Ломоносовым, Екатериной Второй был издан указ о снаряжении экспедиции по отысканию Северо-Восточного морского прохода. Еще раньше, 4 мая 1764 года, в Адмиралтейств-

коллегию был направлен ее указ о снаряжении экспедиции П. К. Креницына по описи Алеутских островов и Аляски.

Экспедицию П. К. Креницына Адмиралтейств-коллегия «общее с господином статским советником и профессором Ломоносовым» отправила в июле 1764 года через Сибирь на Камчатку. Экспедиция П. К. Креницына — М. Д. Левашова составила первую, основанную на астрономических измерениях карту Алеутских островов и полуострова Аляски. Моряки формально закрепили за русскими Аляску. Историк В. А. Перевалов, изучив архивные документы, пришел к выводу о том, что научное открытие Аляски началось по инициативе Ломоносова.

М. В. Ломоносов также принимал самое деятельное участие в организации и проведении первой русской высокоширотной экспедиции, которую возглавил В. Я. Чичагов. Желая придать арктической экспедиции научно-исследовательский характер, ученый незадолго до своей смерти подготовил «Примерную инструкцию морским командующим офицерам, отправляющимся к поиску пути на восток Северным Сибирским океаном» (1765). Это документ представляет собой практическую программу изучения полярных морей, содержащую подробные советы по движению судов экспедиции с учетом особенностей маршрута, различные примеры морского хода вдоль берегов. Российский академик объяснил, как вести метео- и астрономические наблюдения, измерять глубины моря, брать пробы воды, грунтов, минералов для анализа.

Ломоносов стремился вооружить экспедицию всеми доступными в то время техническими средствами. 9 июня 1764 года Адмиралтейств-коллегия направила в канцелярию Академии наук предписание о приготвлении необходимого числа подзорных труб, магнитных стрелок, термометров и барометров, которые было велено изготовить по указанию Ломоносова. Он же составил список научных приборов, инструментов и карт, которые необходимо иметь на каждом корабле. Свыше 50 наименований оборудования для научного сопровождения экспедиции вошли в этот список.

Известный советский полярник Н. Н. Зубов отметил, что «благодаря стараниям Ломоносова экспедиция Чичагова в научном отношении была обеспечена так, как ни одна из прежде бывших русских и иностранных экспедиций. Впервые русские корабли могли во время плавания определять долготу места не только по численению, но и инструментально по недавно перед этим разработанному способу лунных расстояний».