

**М.Г. Агапов**

ФИЦ Тюменский научный центр СО РАН  
ул. Малыгина, 86, Тюмень, 625026  
Тюменский государственный университет  
ул. Володарского, 6, Тюмень, 625003  
E-mail: [magapov74@gmail.com](mailto:magapov74@gmail.com)

## **СОВЕТСКИЙ ОПЫТ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ В ЗЕРКАЛЕ СОВРЕМЕННЫХ ПРОБЛЕМ**

**Рецензия. Зубков К.И., Карпов В.П. Развитие российской Арктики:  
советский опыт в контексте современных стратегий  
(на материалах Крайнего Севера Урала и Западной Сибири).  
М.: Политическая энциклопедия, 2019. 367 с.**

*Рассматриваются результаты исследования, представленные в монографии ученых-североведов К.И. Зубкова и В.П. Карпова «Развитие российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера Урала и Западной Сибири)». Рецензент приходит к выводу о несомненной научной ценности монографии, отмечая при этом в суждениях авторов ряд спорных допущений, сделанных с позиций государственноцентризма, телеологизма и геополитического алармизма. Рецензия призвана открыть дискуссию по вопросу о подходах к осмыслению советского опыта освоения Арктики.*

**Ключевые слова:** Арктика, Северный морской путь, Западная Сибирь, Урал, геополитика, освоение Севера.

Новая монография известных ученых-североведов К.И. Зубкова и В.П. Карпова «Развитие российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера Урала и Западной Сибири)» не может не привлечь внимание всех, кто интересуется вопросами истории, современного состояния и перспективами развития российской Арктики. Учитывая популярность арктической темы, можно не сомневаться, что читательский интерес книге обеспечен.

Исследование охватывает события российской арктической истории в период с XV века до наших дней. Основной акцент делается на анализе советского опыта освоения Крайнего Севера на примере «Тюменского сектора Арктической Зоны РФ» (этой теме посвящены шесть из восьми глав). Авторы осмысливают свой материал в кругу идей классической геополитики. Текст монографии насыщен соответствующей терминологией: «геополитические положения», «конъюнктура», «вызовы», «риски», «императивы» и «прафеномены».

Внутренний дизайн монографии организован по проблемно-хронологическому (главным образом — хронологическому) принципу. В первой главе («Многообещающий старт: итоги изучения и освоения российской Арктики к началу XX века») подводятся итоги открытия и освоения российской Арктики в досоветский период. Хотя в общем плане монографии первая глава выглядит вводной, ее содержание наполнено богатейшим фактологическим материалом, который будет интересен всем исследователям дореволюционной российской арктической истории. Вторая глава («Ранние советские проекты экономического освоения Арктики») посвящена дилеммам формирования советской арктической стратегии в 1920-е гг. В третьей главе («Под сенью генеральных перспектив: советская Арктика в годы первых пятилеток») анализируются реализованные на советском севере в 1930-е гг. крупные исследовательские, организационно-логистические и индустриальные проекты. В четвертой главе («Вторая мировая война и послевоенные альтернативы») перед читателем разворачивается драматическая картина войны в Арктике и на Крайнем Севере, дается анализ вопросов стратегической безопасности региона в военный и послевоенный периоды. Пятая глава («В плену ситуационных решений») посвящена новой индустриализации Западно-Сибирского Севера в связи с открытием там промышленных нефте- и газовых месторождений. В шестой главе («Новые задачи — старая техника») анализируются коллизии

создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. В седьмой главе («Промышленное наступление на Север и судьба коренных народов») взаимоотношения «освоенцев» и коренных народов Севера рассматриваются как драматичный конфликт индустриальной и традиционной цивилизаций. Наиболее интересную с точки зрения проблематизации и аналитики часть монографии составляет заключительная, восьмая глава («Исторический опыт освоения советской Арктики в зеркале современных проблем»).

Монография К.И. Зубкова и В.П. Карпова базируется на фундаментальном историографическом основании, в том числе на работах самих авторов. Нельзя не отметить глубокую продуманность основных сюжетов, тщательную проработку ключевых вопросов, т.е. те качества, которые присущи только долгосрочным проектам, к числу которых, несомненно, относится и рецензируемая работа. Высокий уровень исследования обеспечен привлечением широкого круга как опубликованных, так и извлеченных из центральных и региональных архивов исторических источников. Несомненным достоинством монографии является присущая ей сравнительная перспектива: авторы сравнивают не только российский, советский и постсоветский опыт освоения Арктики, но и отечественные и зарубежные модели освоения отдаленных северных территорий, что позволяет читателю увидеть картину во всей ее полноте.

Отметим наиболее важные, по нашему мнению, тезисы К.И. Зубкова и В.П. Карпова:

1. Стержнем, несущей основой программы российского/советского освоения Арктики являлось транспортно-экономическое освоение (с. 64, 106). С этой точки зрения, стратегической осью освоения российской/советской Арктики являлся Северный морской путь (с. 63). Важно подчеркнуть, что значение Северного морского пути для закрепления позиций России / СССР в Арктике сохранялось на всем протяжении рассматриваемого периода, а не только в «золотой век» Северного морского пути — время существования Главного управления Северного морского пути. Не случайно этот сюжет проходит через все повествование К.И. Зубкова и В.П. Карпова.

2. В советский период подход центральных властей к освоению Крайнего Севера и Арктики был неизменно утилитарно-прагматическим. Север рассматривался исключительно как ресурсная территория, что обуславливало специфические формы административно-политического управления и экономического освоения (с. 118, 121). Советская стратегия освоения Севера диктовала главным образом технократический и сырьевой характер развития территории (с. 243).

3. Современная Россия явно наследует Советскому Союзу в определении приоритетов государственной политики в Арктике и опирается на созданные еще в СССР территориально-производственные комплексы: «ничего принципиально нового в отечественном секторе Арктической зоны после распада СССР не создано» (с. 265).

Справедливости ради, следует заметить, что эти тезисы озвучиваются, в том числе и К.И. Зубковым и В.П. Карповым, не впервые, однако, включенные в единую аналитическую схему, они позволяют в наиболее полном объеме реконструировать сложную картину развития российской Арктики, высветить его противоречия, вскрыть комплексный характер проблем.

На наш взгляд, рецензия должна открывать дискуссию по представленному тексту. Однако, прежде чем перейти к полемическим суждениям, следует заметить, что монография К.И. Зубкова и В.П. Карпова во многом является нормативной для современной российской арктической историографии. Поэтому следующие далее суждения будут относиться не только к рецензируемой монографии, но и ко всему представляемому ею историографическому мейнстриму, для которого характерны государствоцентризм, телеологизм и геополитический алармизм. Начнем с последнего.

К сожалению, геополитика образца XIX — первой половины XX в. уже давно стала теоретико-методологической базой для многих российских исследователей. Почему к сожалению? Да потому, что геополитическая оптика позапрошлого и прошлого века упрощает материал и обедняет его анализ. Рассмотрим только один пример. На с. 47 читаем: «...как и в эпоху Великих географических открытий, контроль над морскими трассами русской Арктики и вытекающие из этого потенциальные выгоды становились предметом международной конкуренции, в связи с чем русское правительство старалось бдительно следить за иностранной активностью на этом поприще. Первым сигналом нарастающей международной конкуренции в Арктике стало успешное прохождение Севером-восточного прохода на всем его протяжении экспедицией Э. Норденшельда на парусно-паровом судне “Вега” в 1878–1879 гг.». Перед нами типичный пример геополитического алармизма. А теперь усложним картину. Для этого нужно вспомнить, что экспедиции Нильса Адольфа Эрика Норденшельда во многом были организованы по проектам известного ревнителя Севера, золотопромышленника М.К. Сидорова и частично профинансиро-

ваны другим сибирским золотопромышленником, А.М. Сибиряковым. Точно так же А.М. Сибиряков финансировал плавания к Оби и Енисею другого «международного конкурента» — Дж. Виггинса [Агапов, 2018].

В последней четверти XIX — начале XX в. сибирские производители искали пути сбыта своих товаров. Наиболее перспективным вариантом многим из них казался «Сибирский морской путь», однако российское правительство не поддерживало его исследование вплоть до Русско-японской войны 1904–1905 гг., а российские моряки, за исключением отдельных энтузиастов, отказывались признать саму возможность такого пути. В ответ на обвинение в капитуляции перед иностранцами сибирские публицисты писали: «...если сами русские не в состоянии были до сих пор вывести Сибирь из состояния экономической спячки и застоя, то позволим по крайней мере иностранцам указать нам путь, способный поднять Сибирь до высоты, соответствующей ее производительным силам» [Турбин, 1891, с. 26]. В брошюре, автор которой выступил под говорящим псевдонимом «Енисеец», заявлялось: «Нам могут бросить упрек, что, защищая беспопытный ввоз иностранных товаров в устья сибирских рек, мы стоим на почве узких сибирских интересов... Но ведь сама Сибирь слишком широка для того, чтобы ее интересы были узкими, и нужно быть близоруким, чтобы не видеть общегосударственного значения северного морского пути и беспопытного ввоза иностранных товаров» [1898, с. 33].

Таким образом, структура конфликта по поводу эксплуатации «Сибирского морского пути» отличалась сложностью, которую классическая геополитическая теория, заточенная на масштабные обобщения, просто не способна схватить. Вообще отсутствие при разборе данного сюжета такого коллективного субъекта, как сибирское бизнес-сообщество и общественность, в монографии, имеющей подзаголовок «На примере Крайнего Севера Урала и Западной Сибири», несколько удивляет.

В рецензируемой монографии (повторимся — как и едва ли не во всей современной российской арктической историографии) часто можно встретить безличные формулировки о задачах, которые стояли и решались, об институтах, которые органично выростали из всего предшествующего опыта [Зубков, Карпов, 2019, с. 95] и т.п. Иначе говоря, весь процесс освоения Арктики представляется заранее предзаданным и предопределенным. Стройность суждений такого рода достигается благодаря тому, что порою авторы перепрыгивают через целые столетия. Так, например, К.И. Зубков и В.П. Карпов пишут: «Именно в Петровскую эпоху Россия впервые начала узнавать свои размеры и пределы, определять свое место в мировой системе. Объективно эта героическая экспедиция [Великая Северная] смело предвосхитила дальнейшие проекты освоения Северного морского пути, делая Россию держательницей важнейшей транзитной международной трассы» (с. 44).

Здесь и в других аналогичных пассажах утверждается даже не телеологичность, а аристотелевская энтелехичность изучаемого процесса. В действительности история колонизация российской Арктики полна коллизий, она более прерывиста, чем последовательна; каждый из ее эпизодов имеет своих субъектов со своими мотивами и интересами. Лишь ретроспективно эти эпизоды интерпретируются историческими учеными как этапы большого пути, едва ли не изначально нацеленного на достижение значимого для нас здесь и сейчас результата. Однако, хотя Великая Северная экспедиция и собрала все необходимые данные, позволяющие начать работу по прокладке транспортного пути из Европы к Тихому океану вдоль сибирского побережья, вектор российской арктической политики резко изменился: согласно популярной в XVIII в. теории «открытого моря», путь в Индию было решено прокладывать через Северный полюс. Неудача экспедиции Чичагова доказала невозможность этого варианта, после чего российские исследования Арктики надолго прекратились. Они возобновились только в 20-е гг. XIX в., но уже в 40-е гг. вновь были прекращены — вплоть до «эпохи Норденшельда» [Ташлыков, 2014]. На рубеже XIX–XX вв., как видно из документов того времени, импульс российским арктическим исследованиям придавали успехи Норденшельда и Виггинса, а не память о Великой северной экспедиции.

Вообще при работе с источниками по истории российского освоения Арктики обращает на себя внимание постоянное воспроизведение одних и тех же топосов (по крайней мере в транспортно-логистической сфере): из века в век звучат одни и те же высказывания о необходимости изучения береговой линии, ледовой обстановки и условий навигации вдоль «фасада России» (выражение С.О. Макарова); о насущной потребности в обустройстве портов и установлении их связи с континентальными (водными и/или железнодорожными) путями; из века в век повторяются слова о том, что Северный морской путь вот-вот станет крупнейшей транснациональной

магистралью [Вахтин, 2017]. Дело, впрочем, не в том, что указанные топосы воспроизводятся в риторике исследователей, публицистов и государственных лиц с завидным постоянством (что, конечно, весьма показательно), но в том, что каждый раз к идее Северного морского пути обращаются как в первый раз.

Отмеченный К.И. Зубковым и В.П. Карповым в пятой главе («В плену ситуационных решений») ситуационистский подход советского руководства к разработке нефте- и газовых месторождений в Западной Сибири в 1970–1980-е гг. был характерен и для других направлений российской арктической политики, в том числе в более ранние и в более поздние периоды. Таким образом, обращаясь к конкретному материалу, мы гораздо чаще встречаем не «объективное» вырастание чего бы то ни было из предшествующего опыта, но разрыв с последним (если не его забвение); обнаруживаем действие не идущих из глубины веков импульсов, но продиктованных актуальной повесткой ситуационных решений.

Наконец, медвежью услугу исследователям оказывает и их государствоцентризм. Нет, К.И. Зубков и В.П. Карпов не являются государственниками-апологетами. Напротив, их монография содержит целый ряд серьезных критических суждений в отношении как советской, так и современной российской государственной арктической политики. Однако именно государство, как правило, в лице его высших органов, является для авторов главным субъектом исторического процесса. Такой подход купирует целый ряд интереснейших сюжетов, нивелирует важные для понимания логики и механизмов освоения Севера коллизии в отношениях между центральными органами власти, с одной стороны, и местными администраторами, деловыми и общественными группами — с другой. К.И. Зубков и В.П. Карпов неоднократно демонстрируют зазоры между планами центра и реальной практикой их воплощения (или не воплощения) на местах. Однако сама подача материала показывает, что государство- (или даже центр-)центристская оптика является для авторов монографии определяющей. Поэтому наиболее интересными страницами монографии являются те, где данная оптика размывается (см., например, сюжет о споре Урала и Сибири вокруг проблемы экономического тяготения, а следовательно, и принадлежности Тобольского Севера на с. 61–66). И наоборот, там, где государствоцентристский взгляд фокусируется с предельной силой, авторы, на наш взгляд, несут существенные потери. Так, в примечании к основному тексту на с. 66 читаем:

«Строго говоря, планомерный подход к освоению Северного морского пути начал реализовываться уже правительством А.В. Колчака, многие инициативы которого (учреждение 23 апреля 1919 г. Комитета Северного морского пути во главе с С.В. Востротинным, организация в августе — сентябре 1919 г. Карской экспедиции во главе с Б.А. Вилькицким и др.) предвосхищали последующие советские мероприятия. (См. об этом: Плотников И.Ф. Александр Васильевич Колчак // Белая армия. Белое дело. 1996. Вып. № 2. С. 118). *Лишь отсутствие всякой политической преемственности между двумя режимами не позволяет рассматривать начатые ими северные проекты как звенья одной цепи* (подчеркнуто мною. — М. А.), хотя и в этом случае уникальная ценность опыта арктических навигаций обуславливала поразительные исключения: напр., участие руководителя колчаковской Карской экспедиции 1919 г., белоэмигранта Б.А. Вилькицкого в подготовке и проведении 3-й и 4-й советских Карских экспедиций. (См.: Березовский Н.Ю., Доценко В.Д., Тюрин Б.П. Российский Императорский флот. 1696–1917 гг. Военно-исторический справочник. М., 1993. С. 68)».

Однако таких поразительных исключений, как случай Б.А. Вилькицкого, было не мало. Колоссальную роль в организации Карских экспедиций сыграли работавшие сначала в «белом», а потом в «красном» Комитете Северного морского пути Ф.А. Шольц и его сотрудники. Иначе говоря, Комсевморпути и как институт, и как команда профессионалов во многом прошел сквозь стихию революции и Гражданской войны, не обращая особого внимания на смену политических режимов. На с. 56 авторы совершенно справедливо указывают: «Разработка такой концепции [освоения Арктики] тормозилась сложными дилеммами, которые стояли в Арктике перед царским режимом и были почти без изменений унаследованы советской властью». Это суждение в полной мере относится и к тем задачам, которые решал Комитет Северного морского пути. Увы, интереснейшая трансформация Комсевморпути из «белого» в «красный» не укладывается в логику государствоцентристского повествования и потому не просто выпадает, но сознательно исключается авторами из их анализа. А зря, ведь именно такие люди, как Ф.А. Шольц, и формировали реальную арктическую политику в 1920–1930-е гг. вплоть до создания Главного управления Северного морского пути.



Согласно известному тезису Р. Мертонa, преднамеренные действия порождают непреднамеренные результаты. Верно и обратное: результаты часто являются следствием непреднамеренных (или, по крайней мере, изначально не нацеленных на данный результат) действий. В частности, трудно безоговорочно согласиться с утверждением, что «одним из важнейших мотивов государственного движения на Север были его колоссальные минерально-сырьевые ресурсы, необходимые для решения амбициозных задач советского государства» (с. 313). Этот тезис безусловно справедлив для второй половины 60-х — 80-х годов, но в 20-е, 30-е, 40-е и 50-е годы мотивы были другими. Не вдаваясь в подробности, скажем, что север был нужен Советскому государству в одном случае как один из каналов экспорта сибирского леса, в другом — как место ссылки. Арктика 30-х годов была для СССР тем же, чем в 60-е годы стал космос — местом постановки грандиозного шоу, демонстрирующего достижения советского духа и техники. Прагматические соображения часто отходили здесь на второй, а то и на третий план.

Вообще, в части работы, касающейся реконструкции советской арктической политики 1920–1950-х гг. (в отличие от глав, посвященных позднесоветскому периоду), авторам зачастую недостает взгляда «изнутри». К сожалению, в исследовании не используются интереснейшие мемуары начальника полярной авиации Главного управления Северного морского пути М.И. Шевелева [1999]. (Выхолощенные, официозные мемуары И.Д. Папанина, к которым авторы обращаются неоднократно, на наш взгляд, представляют гораздо меньшую ценность для целей рецензируемой работы.)

Название монографии «*Развитие российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера Урала и Западной Сибири)*» сформулировано таким образом, что читатель наверняка будет ждать от авторов практических рекомендаций. Такие рекомендации даются, но носят двойственный характер. С одной стороны, неоднократно высказывается мысль о заинтересованности России в международном сотрудничестве в деле освоения Арктики (отмечается, что по целому ряду позиций у современной России просто нет необходимых собственных мощностей для разведки и извлечения арктических природных ресурсов), с другой стороны — постоянно звучит тревога по поводу того, что иностранные партнеры могут вытеснить Россию из Арктики. Предложение сначала нарастить собственные силы хотя бы до уровня СССР, а затем перейти к сотрудничеству представляется малоубедительным — ведь без сотрудничества нарастить собственные силы едва ли получится. Так возникает замкнутый круг...

**Финансирование.** Рецензия подготовлена в рамках исследовательской работы по госзаданию: проект № АААА-А19-119071990005-6.

---

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

---

Агапов М.Г. В поисках «выхода из тупика»: Транссибирские транспортные проекты конца XIX — начала XX в. // *Quaestio Rossica*. 2018. Т. 6. № 3. С. 771–783.

Вахтин Н.Б. Арктика: Слово и дело // *Новый мир*. 2017. № 11. С. 175–182.

Зубков К.И., Карпов В.П. Развитие российской Арктики: Советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера Урала и Западной Сибири). М.: Политическая энциклопедия, 2019. 367 с.

Енисеец. Северный морской путь. СПб.: Типо-лит. Б.М. Вольфа, 1898. 40 с.

Ташлыков С.Л. Деятельность гидрографической службы Российского Императорского флота по освоению Арктики // *Вестник МГТУ*. 2014. № 3. С. 588–597.

Турбин В. Морской полярный путь в Сибирь и его значение для экономического и культурного развития края. СПб.: Тип. «Сев. телегр. Агентства», 1891. 38 с.

Шевелев М.И. Арктика — судьба моя: Воспоминания первого начальника полярной авиации. Воронеж: МОДЭК, 1999. 208 с.

**M.G. Agapov**

Tyumen Scientific Centre of Siberian Branch RAS  
Malygina st., 86, Tyumen, 625026, Russian Federation  
Tyumen State University  
Volodarskogo st., 6, Tyumen, 625003, Russian Federation  
E-mail: magapov74@gmail.com

**Soviet experience of development of the Soviet Arctic in view of modern problems.  
Review of Zubkov K.I., Karpov V.P. Development of the Russian Arctic: Soviet experience  
in the context of current national strategy (on the example of the Ural Far North  
and Western Siberia). Moscow: Political encyclopedia, 2019. 367 p.**

Discussed in this review are the results of the research presented in the monograph of specialists in Northern studies K.I. Zubkov and V.P. Karpov «Development of the Russian Arctic: Soviet experience in the context of current national strategy (on the example of the Ural Far North and Western Siberia)». The reviewer notes that, in general, the study follows the pattern of state-centrism, teleologism and geopolitical alarmism typical for modern Russian Arctic historiography. Among the most important theses of the authors of this peer-reviewed monograph, are the following ones: (1) the transport and economic development was the basis of the Russian / Soviet Arctic exploration program; (2) the Soviet strategy of the Far North development dictated mainly the technocratic and commodity character of the territory exploitation; (3) modern Russia inherits the definition of the priorities of the state policy in the Arctic Region from the Soviet Union and relies on the territorial and production complexes created back in the USSR. The reviewer expresses serious doubts about the scientific productivity of the classic geopolitical paradigm used by the authors of the monograph: geared towards large-scale generalizations, it is simply unable to capture the full range of contradictions arising in the process of exploration of the Arctic Region. Hence the authors' tendency to present the entire process of Arctic Region exploration as predetermined, while in reality the history of the Russian Arctic Region colonization is full of collisions; it is more intermittent than consistent. In particular, draws attention to the constant reproduction of the same topoi in the rhetoric of Arctic Region exploration. For example, from age to age, it has been repeated that the Northern Sea Route is just about to become the largest transnational waterway. The reviewer notes the ambiguity of practical recommendations of the authors. Thus, repeatedly expressing the idea of Russia's interest in the international cooperation in the development of the Arctic, the authors are concerned to the same extent that foreign partners may force Russia out of the region. The review is aimed at opening a debate on approaches to understanding the Soviet experience in the Arctic Region development.

**Key words:** Arctic Region, Northern Sea Route, Western Siberia, the Urals, geopolitics, development of the North.

#### REFERENCES

- Agapov M.G. (2018). Looking for a Way out: Trans-Siberian Transportation Projects at the Turn of the 20th Century. *Quaestio Rossica*, (3), 771–783. (Rus.).
- Eniseets (1898). *Northern Sea Route*. St. Petersburg, 1898. (Rus.).
- Tashlykov S.L. (2014). Hydrographic service of the Russian Imperial Navy and exploration of Arctic. *Vestnik MGTU*, (3), 588–597. (Rus.).
- Turbin V. (1891). *Northern Polar Route towards Siberia and its importance for economic and cultural development of land*. St. Petersburg, 1891. (Rus.).
- Shevelev M.I. (1999). *The Arctic is My Fate*. Voronezh. (Rus.).
- Vakhtin N.B. (2017). The Arctic: Word and Deed. *Novyi mir*, (11), 175–182. (Rus.).
- Zubkov K.I., Karpov V.P. (2019). *Developing of the Russian Arctic: Soviet experience in the context of current national strategy (on the example of the Ural Far North and Western Siberia)*. Moscow. (Rus.).

M.G. Aranov, <https://orcid.org/0000-0002-3433-1516>



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Accepted: 02.03.2020

Article is published: 05.06.2020