А.И. Ельчанинов¹**ПО ВЕЛИКОМУ ШЁЛКОВОМУ ПУТИ – ЛЕДОВОМУ ШЁЛКОВОМУ ПУТИ –
ДОРОГЕ МИРА И ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА****АННОТАЦИЯ**

Проект по организации торговых отношений между Китаем и другими странами возник во второй половине II века до нашей эры. Караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и в средние века, использовалась в первую очередь для вывоза шёлка из Китая. Поэтому в 1877 году немецкий географ Ф.Ф. фон Рихтгофен назвал этот маршрут, дававший возможность установления деловых контактов, культурного диалога, способствовавший взаимному обогащению крупных цивилизаций, – «Шёлковый путь». К XV веку сухопутный Шёлковый путь пришёл в упадок, стали развиваться морская торговля и мореплавание.

На настоящем этапе развития человечество осознало необходимость восстановления межгосударственного и межнационального взаимодействия, заложенного в период существования Великого Шёлкового пути.

На XXIV сессии Генеральной конференции ЮНЕСКО в 1987 году был разработан проект по комплексному изучению Великого Шёлкового пути. Этот международный проект действовал по двум крупным программам ЮНЕСКО: «Окружающая человека среда, ресурсы земли и моря» и «Культура и будущее».

В последующие годы продолжалась разработка идеи воссоздания и расширения возможностей, заложенных в древности в Великом Шёлковом пути.

В 2013 году Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул концепцию «Нового шёлкового пути» под лозунгом «Один пояс – один путь», включающую проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века». В стратегию «Нового Шёлкового пути» включён проект развития Северного морского пути.

Северный морской путь – главная судоходная магистраль, проходящая по морям Северного Ледовитого океана, соединяющая европейские и дальневосточные порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему Арктики.

История СМП начиналась с первых плаваний поморов. Освоение, изучение и описание морских путей российской Арктики продолжалось и далее. Развитие арктического судоходства способствовало началу промышленной разработки природных ресурсов региона. Широкомасштабное промышленное освоение арктических территорий началось в 1930-е годы.

Во время Великой Отечественной войны 1941–1945 годов ледоколы сыграли большую роль в проводке северных конвоев. Были специально переоборудованы существующие порты, построены новые полярные станции, а также развёрнуты дополнительные аэродромы. В послевоенные годы арктическое мореплавание получило дальнейшее развитие благодаря вводу в строй ледокольных судов новых классов.

В статье представлена созданная в 2018 году карта Северного морского пути, на которой показаны объекты, сооружённые в 1930–1940-е годы.

¹ Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачёва, ул. Космонавтов, д. 2, 129366, Москва, Россия, e-mail: aelchaninov@mail.ru

В июле 2017 года во время визита в Россию председатель КНР Си Цзиньпин с президентом В.В. Путиным достигли договорённости о развитии и использовании арктического морского пути и создании Ледового Шёлкового пути – морского пути, объединяющего Северную Америку, Восточную Азию и Западную Европу.

В рамках проекта «Ледового Шёлкового пути» танкеры с продукцией «Ямал СПГ» впервые в истории прошли СМП без ледокольного сопровождения летом 2018 года и прибыли из арктического порта Саббета в китайский порт Цзянсу Жудун. Этими рейсами открыто начало регулярных поставок СПГ по Северному морскому пути.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Великий Шёлковый путь, Северный морской путь, Ледовый Шёлковый путь, дорога мира, экономическое сотрудничество, культурное наследие, картографирование

Anatoly I. Elchaninov¹

ON THE GREAT SILK ROAD – THE ICE SILK ROAD – THE ROAD OF PEACE AND ECONOMIC COOPERATION

ABSTRACT

The project on the organization of trade relations between China and other countries arose in the second half of the II century BC. The caravan road connecting East Asia with the Mediterranean in the ancient time and to the Middle Ages was used, first of all, for export of silk from China. Therefore in 1877 the German geographer F.F. von Richtgofen called this route giving the chance for establishment of business contacts, cultural dialogue, promoting to mutual enrichment of large civilizations, – “A Silk Road”. By XV century the overland Silk Road fell into decay, sea trade and navigation began to develop.

At the present stage of its development the mankind realized need of restitution of the interstate and international interaction inherent in the period of existence of the Great Silk Road.

At the XXIV session of the UNESCO General conference in 1987 the project on complex studying of the Great Silk Road was developed. This international project worked according to two large programs of UNESCO: “The environment surrounding the person, resources of the ground and sea” and “The culture and the future”.

In the next years development of the idea of reconstruction and expansion of the opportunities put in the ancient times in the Great Silk Road continued.

In 2013 the Chinese President Xi Jinping put forward the concept of “A New Silk Road” under the slogan “One Belt – One Road” including the “Economic Belt of the Silk Road” and “Sea Silk Road of the XXI Century” projects. The strategy of “A New Silk Road” included the project of development of the Northern Sea Route.

The Northern Sea Route – the major navigable main passing across the seas of Arctic Ocean, connecting the European and Far East ports and also mouths of the navigable Siberian rivers into the unified transport system of the Arctic.

The history of the Northern Sea Route began with the first voyages of the Pomors. Development, studying and the description of sea routes of the Russian Arctic continued further. Development of the Arctic navigation promoted the beginning of the industrial development of natural resources of the region. The large-scale industrial development of the Arctic territories began in the 1930s.

During the Great Patriotic War of 1941–1945 ice breakers played a large role in conducting of northern convoys. The existing ports were specially converted, new polar stations are built and

¹ Russian Scientific Research Institute of Cultural and Natural Heritage after D.S. Likhachev, Kosmonavtov str., 2, 129366, Moscow, Russia, e-mail: aelchaninov@mail.ru

also additional airfields are developed. In post-war years the Arctic navigation gained further development thanks to the commissioning of icebreaking vessels of new classes.

The map of the Northern Sea Route on which the objects built in the 1930–1940s are shown is presented in the article.

In July, 2017 during the visit to Russia the chairman Xi Jinping with the president V.V. Putin reached the important agreement on development and use of the Arctic Sea Route and creation of the Ice Silk Road, the sea way uniting North America, East Asia and Western Europe.

Within the project of “The Ice Silk Road” tankers with production of Yamal LNG for the first time in the history went the Arctic Sea Route without icebreaking maintenance in the summer of 2018 and arrived from the Arctic port Sabetta to the Chinese port Jiangsu Zhudong. By these flights the beginning of the regular supply of LNG across the Northern Sea Route is opened.

KEYWORDS: Great Silk Road, Northern Sea Route, Ice Silk Road, way of the world, economic cooperation, cultural heritage, mapping

ВВЕДЕНИЕ

Дороги, соединяющие различные страны Ближнего и Среднего Востока, появились уже в древние времена, охватывая всё новые и новые территории.

Проект по организации торговых отношений между Китаем и другими странами возник во второй половине II века до нашей эры. В 121 году до нашей эры первый верблюжий караван с шёлком и бронзовыми зеркалами направился к Ферганскому оазису. Начинаясь этот путь в столице Древнего Китая Лояне [Радкевич, 1990]. Караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и в средние века, использовалась в первую очередь для вывоза шёлка из Китая, секрет изготовления которого в Европе был ещё не известен. Другие товары, такие как чай, фарфор, лаковые изделия также пользовались большим спросом в Европе, но главным товаром все же оставался шёлк. В 1877 году немецкий географ Ф.Ф. фон Рихтгофен (1833–1905) впервые дал название «Шёлковый путь» торговому маршруту, соединяющему три континента – Азию, Европу и Африку [Сяо, 2017; Ван, 2018]. «Шёлковый путь», пересекавший степи, моря и пустыни в древние века, давал прекрасную возможность для деловых встреч и установления деловых контактов, культурного диалога, способствовал взаимному обогащению крупных цивилизаций; поэтому эту караванную дорогу, связавшую центральные районы Китая с Европой, и называли «Великий Шёлковый путь». Постепенно дороги уходили всё дальше на запад и восток, север и юг, охватывая всё новые и новые территории. Образовалась единая магистраль, соединившая две великие цивилизации – Западную и Восточную.

В торговле Востока и Запада большая часть товара двигалась с востока на запад. В средние века Китай торговал также фарфором и чаем. В Китай из стран Ближнего Востока и Центральной Азии поставлялись ткани из шерсти и хлопка. Из стран Южной и Юго-Восточной Азии торговцы доставляли в Европу специи и пряности, стоившие в Европе дороже золота. Значительного развития торговля по Шёлковому пути достигла в IX–XII веках.

Этот путь всегда являлся проводником не только торговли, но и культуры. С караванами вместе с торговцами ходили поэты, художники, философы, учёные, паломники. Великий Шёлковый путь сыграл большую роль в развитии экономических и культурных связей народов Передней Азии, Кавказа, Средней Азии и Китая. Он служил проводником распространения идей и инноваций, в том числе в искусстве, религии, технологии (производство шёлка, а также пороха, бумаги и тому подобного) ([http://ru.wikipedia.org/wiki/Передняя Азия](http://ru.wikipedia.org/wiki/Передняя_Азия)).

К XV веку сухопутный Шёлковый путь пришёл в упадок из-за военных конфликтов в Средней Азии, которые стимулировали развитие морской торговли и мореплавания у берегов Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии, приведшее в перспективе к

Великим географическим открытиям.

На настоящем этапе развития человечество осознало необходимость восстановления межгосударственного и межнационального взаимодействия, заложенного в период функционирования Великого Шёлкового пути. Исследование закономерностей его формирования и влияния на мировую цивилизацию позволит создать предпосылки для его возобновления на более высоком современном уровне с целью большего территориального распространения и расширения сфер воздействия для обеспечения задач устойчивого развития всего мирового сообщества.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Для решения поставленной задачи необходимо изучение формирования, функционирования и развития Великого Шёлкового пути и Северного морского пути. Это обеспечит чётким пониманием (знанием) их составляющих, последовательности взаимодействия этих составляющих, обобщения результатов полученных данных.

Работа по изучению и использованию культурного наследия данных маршрутов включает в себя исследование исторических и архивных документов, картографических материалов, а также материалов научных экспедиций и полевых исследований, включая материалы, полученные Морской арктической комплексной экспедицией Института Наследия за последние 30 лет.

По решению, принятому на XXIV сессии Генеральной конференции ЮНЕСКО в 1987 году, осуществлялся международный проект по комплексному изучению Великого Шёлкового пути. Он действовал по двум крупным программам ЮНЕСКО: «Окружающая человека среда, ресурсы земли и моря» и «Культура и будущее». Мероприятия проводились в рамках Всемирного десятилетия развития культуры, проходящего по решению ООН. Реализация проекта проходила в несколько этапов. Были экспедиции по Китаю, морская экспедиция, которая началась в Венеции и закончилась в Осаке (Япония), и несколько коротких сухопутных экспедиций. Этап «Степной путь» экспедиции ЮНЕСКО «Великий Шёлковый путь» был самым протяжённым из всех ранее пройденных сухопутных маршрутов.

Актуальность изучения Шёлкового пути заключается в том, что это – пример длительного мирного сосуществования между крупными цивилизациями прошлого.

Целью проекта ЮНЕСКО было глубокое изучение Шёлкового пути, содействие тому, чтобы народы мира осознали необходимость возобновления диалога, указание на возможности взаимопонимания, общения и обогащения различных цивилизаций, расположенных вдоль этого древнего пути.

Были осуществлены две большие экспедиции – морская и сухопутная, во время которых проводились научные семинары, встречи с общественностью, выставки и национальные праздники. Завершился проект большой международной конференцией и выставкой в Париже, в штаб-квартире ЮНЕСКО, выпуском научных и популярных публикаций, теле- и кинофильмов.

С советской стороны учредителями проекта выступали Комиссия СССР по делам ЮНЕСКО, Академия наук СССР, Советский фонд мира, Советский фонд культуры, Министерство культуры СССР, правительства и общественные организации республик Средней Азии и Казахстана.

Экспедиция по этапу «Степной путь» проходила с 19 апреля по 18 июня 1991 года. За 60 дней пути было пройдено 12,5 тыс. км; посетили 35 крупных городов от Ашхабада до Алма-Аты, осмотрели около 100 памятников, провели два крупных международных семинара в городах Хиве и Алма-Ате и около 40 ежевечерних мини-семинаров, обсудили различные вопросы и проблемы, в том числе значение Шёлкового пути как градообразующего фактора Центральной Азии. В составе экспедиции работало 115

советских учёных разных специальностей, а также 79 иностранных граждан, в том числе 55 учёных различных направлений из 24 стран.

Научными руководителями экспедиции были профессор из Пакистана Ахмед Хасан Дани и академик АН Узбекистана А.А. Аскарлов.

Помимо непосредственно научной работы экспедиции, проходили многочисленные встречи её участников с деятелями культуры и искусства, народными умельцами, посещение религиозных центров, а также фольклорных фестивалей. Работа экспедиции освещалась советской и зарубежной прессой, телевидением.

Работа экспедиции ЮНЕСКО в СССР «Великий Шёлковый путь – путь диалога» завершилась международным семинаром в Алма-Ате 15-16 июня «Взаимодействие кочевых и оседлых культур на Великом Шёлковом пути».

Для решения вопроса картографического обеспечения Шёлкового пути в процессе работы экспедиции была создана международная рабочая группа по созданию карты Великого Шёлкового пути, куда был включен и автор этих строк. Автором было предложено вместо карты вести работы по созданию Туристского атласа Великого Шёлкового пути, что и нашло понимание среди организаторов экспедиции со стороны ЮНЕСКО [Ельчанинов, 1991]. Однако до настоящего времени задача картографического отображения Великого Шёлкового пути не решена.

В последующие годы продолжалась разработка идеи воссоздания и расширения возможностей, заложенных в древности в Великом Шёлковом пути.

В сентябре 2013 года Председатель КНР Си Цзиньпин во время выступления в «Назарбаев Университете» (Астана) выдвинул концепцию «Нового шёлкового пути» под лозунгом «Один пояс – один путь». Это – глобальная стратегия, включающая проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века». В стратегию «Нового шёлкового пути» включён проект развития Северного морского пути (СМП) (kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm, 16.09.2013).

8 мая 2015 года подписано совместное заявление Президента РФ Владимира Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина о сотрудничестве России и Китая в рамках Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС) и трансевразийского торгово-инфраструктурного проекта экономического пояса «Шёлковый путь». Руководитель Китая выделил пять основных задач, которые призван решить ЭППП: усиление региональной экономической интеграции, строительство единой трансазиатской транспортной инфраструктуры, ликвидация инвестиционных и торговых барьеров, повышение роли национальных валют, углубление сотрудничества в гуманитарной сфере.

На основе продолжения и развития духа древнего Шёлкового пути проект «Один пояс и один путь» призывает к выработке новых механизмов регионального экономического партнерства, стимулированию экономического процветания вовлечённых стран, укреплению культурных обменов и связей во всех областях между разными цивилизациями, а также содействию мира и устойчивого развития.

С 24 сентября по 15 октября в пекинском Музее изобразительных искусств Китая проходил 7-й Международный Пекинский фестиваль – выставка изобразительного искусства-2017. В ней приняли участие 567 художников из 102 стран. Экспонировалось более 600 произведений и 190 из них – работы китайских мастеров. Выставка была призвана стимулировать строительство «Одного пояса и одного пути» с помощью современного искусства. Главной на выставке стала тема «Шёлковый путь и мировая цивилизация».

Шёлковый путь был не только дорогой, по которой шла торговля между Востоком и Западом, но также и каналом, духовно объединяющим представителей различных религий, культур и национальностей. Караваны верблюдов не только везли с Центральной равнины шёлк, фарфор, бумагу и глубокие дружественные чувства народов Китая, но также доставляли в Китай из западных областей буддийские каноны, необычные музыкальные инструменты, изделия прикладного искусства и прядности. «Проходящая в Пекине выставка

призвана популяризировать дух Шёлкового пути, активизировать межцивилизационный обмен между странами мира и обмен знаниями, чтобы, используя формы современного искусства, стимулировать строительство «Одного пояса и одного пути», а также ускорить процесс реализации всеобщей мечты человечества – развития и мира во всём мире» [Ван, 2017].

14–15 мая 2017 года в Пекине прошёл первый Международный экономический форум «Один пояс, один путь», где присутствовали представители более 100 стран, среди которых были главы стран и правительств. На открытии форума президент России В.В. Путин сказал: «Этот исторический опыт сотрудничества и человеческого взаимопонимания важен для нас и в XXI веке. Инфраструктурные проекты, заявленные в рамках ЕАЭС и инициативы «Один пояс, один путь», в связке с Северным морским путём способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента» (www.kremlin.ru/events/president/news/54491).

11–13 сентября 2018 года во Владивостоке прошёл 4-й Восточный экономический форум. Си Цзиньпин сказал: «Дух Великого Шёлкового пути – это ценнейшее наследие человеческой цивилизации. Оно содержит в себе такие понятия, как мир и сотрудничество, открытость и инклюзивность, взаимное обучение, взаимная выгода и всеобщий выигрыш». В круг обсуждавшихся проблем участники форума включили вопросы развития Арктики и ресурсов Мирового океана, трансграничную торговлю, так как развитие – это универсальный ключ к разрешению всех проблем. Взаимосвязанная инфраструктура – основа развития сотрудничества (<https://codex-cumanicus.livejournal.com/104083.html>).

Северный морской путь (СМП) – до начала XX века Северо-Восточный проход – главная судоходная магистраль, проходящая по морям Северного Ледовитого океана, соединяющая европейские и дальневосточные порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему Арктики. СМП включает в себя все пригодные для судоходства пути плавания из Баренцева в Чукотское море и Берингов пролив и охватывает полностью акватории арктических морей и частично Северного Ледовитого океана в пределах исключительной экономической зоны Российской Федерации, которая простирается на 200 морских миль к северу от крайних северных пунктов архипелагов и островов российского сектора Арктики [Рукша и др., 2011].

История СМП начинается с первых плаваний поморов вдоль северного побережья Кольского полуострова и в восточном направлении к Новой Земле.

В первой половине XVI века началось освоение западного участка СМП – от Северной Двины до Тазовской губы и устья Оби, получившего название «Мангазейского морского хода».

В XVII–XVIII веках русские полярные экспедиции проложили морские пути вдоль Таймыра к устью Лены. К 1627 году русскими мореплавателями сделана опись морского побережья от границы с Норвегией до устья Оби. В 1630-е годы мореходы-землепроходцы И. Ребров и И. Перфильев достигли устьев рек Оленёк, Яна и Индигирка. С именем С. Дежнёва связано освоение морского прохода от Индигирки до Колымы. Исследование русскими прибрежной полосы Северного Ледовитого океана показало возможность существования Северо-Восточного прохода.

Следующие страницы в историю освоения СМП и изучения северных морей вписали организованные по инициативе Петра I две Камчатские экспедиции. Вторая, во главе с В.И. Берингом и А.И. Чириковым, известная как Великая Северная экспедиция (1733–1743), выполнила съёмку и опись побережья от Архангельска до устья Колымы. М.В. Ломоносов в 1750-х годах первым в России теоретически доказал возможность прохода с севера на восток из Атлантического в Тихий океан. По его проекту в 1765–1766 годах была снаряжена Первая русская высокоширотная экспедиция под руководством В.Я. Чичагова. В 1820–1824 годах экспедиции Ф.П. Врангеля и П.Ф. Анжу составили карты северного побережья Чукотки. 1878–1879 годы – экспедиция А. Норденшельда на барке «Вега» впервые прошла

весь маршрут по Северо-Восточному проходу. Первое российское сквозное плавание в направлении с востока на запад, с зимовкой у полуострова Таймыр совершила гидрографическая экспедиция под руководством Б.А. Вилькицкого на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в 1914–1915 годах.

После Октябрьской революции 1917 года Советское правительство стало уделять большое внимание научному изучению природных богатств Арктического региона и совершенствованию мореплавания по трассе Северного морского пути. С 1920 года по указанию В.И. Ленина крупные гидрографические работы проводились в районе Баренцева и Карского морей. Возглавлял их профессор Военно-морской академии Н.Н. Матусевич. Первое советское научное учреждение для изучения Арктики было организовано в Петрограде 4 марта 1920 года при научно-техническом отделе Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) и получило название Северная научно-промысловая экспедиция. 10 марта 1921 года В.И. Лениным подписан декрет о создании Плавающего морского научно-исследовательского института. В 1922 году в Архангельске было оборудовано судно «Персей», приспособленное для плавания во льдах. На этом судне работники института совершили в северных широтах 84 плавания. В 1925 году Северная научно-промысловая экспедиция была преобразована в Институт по изучению Севера, а в 1930-м – во Всесоюзный арктический институт (ВАИ). Директором института стал известный учёный и государственный деятель О.Ю. Шмидт.

В начале 1920-х годов появились попытки аннексировать отдельные острова в советском секторе Арктики, в том числе остров Врангеля и архипелаг Новая Земля. Эти попытки были решительно пресечены как специальным заявлением Советского правительства, так и рядом мероприятий, к которым, в частности, относится строительство в 1923 году радиостанции Маточкин Шар, сыгравшей большую роль в обеспечении Карских экспедиций, и организация в 1926 году поселения на острове Врангеля.

Правовой режим Советской Арктики регламентировался Постановлением Президиума ВЦИК СССР от 15 апреля 1926 года «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане».

Экономическое развитие северных областей и Сибири требовало новых путей сообщения. Освоение Северного морского пути стало главной задачей, и Советское правительство выделяло на это большие средства. На побережье и островах Северного Ледовитого океана создавались радиостанции, завозилось навигационное оборудование, проводилась съёмка берегов, создавались новые навигационные карты и лоции для плавания в северных морях. Первые воздушные разведки в Арктике осуществлялись полярными лётчиками Б.Г. Чухновским и М.С. Бабушкиным с 1924 года.

Советский Союз стал первой и единственной страной, активно использовавшей дрейфующие полярные станции. Каждая такая станция представляла собой установленный на дрейфующей льдине комплекс домиков, в которых жили участники экспедиций, и необходимого оборудования. Впервые такой способ исследования Арктики предложил в 1929 году В.Ю. Визе, выдающийся полярный исследователь, работавший в Арктическом и Антарктическом научно-исследовательском институте.

В 1932 году ледокольный пароход «Александр Сибиряков» совершил сквозное плавание по всей трассе СМП от Архангельска до Берингова пролива за одну навигацию. Начальником экспедиции был О.Ю. Шмидт. Этим рейсом была доказана практическая возможность судоходства по всей трассе СМП и использования ресурсов Севера [Северная энциклопедия, 2004; История исследований..., 2017].

После рейса «Сибирякова» в 1932 году вышло постановление СНК СССР об образовании Главного управления Северного морского пути. Начальником ГУСМП был назначен О.Ю. Шмидт. Управлению поручалось проложить СМП от Белого моря до Берингова пролива и обеспечивать его всем необходимым, в том числе обеспечить безопасность плавания. В последующие годы ГУСМП проводило работы по созданию

специального ледокольного флота, обеспечению навигационными картами, созданию современной инфраструктуры на протяжении всего этого пути.

Освоение арктической зоны было обусловлено военно-политическими, а также стратегическими интересами СССР. В 1933 году был основан Усть-Ленский порт, ставший потом крупнейшим арктическим посёлком Тикси, затем были построены посёлки-порты Амбарчик, Певек, Диксон, Провидения. Первоначально эти поселения носили экспедиционный характер, сезонные работы обеспечивались бесплатной рабочей силой из многочисленных близлежащих исправительно-трудовых лагерей.

В 1935 году Советский Союз официально присоединился к Парижскому договору, установив, что западная граница его полярных владений проходит по меридиану $32^{\circ}04'35''$. Признавая суверенитет Норвегии над Шпицбергенем, СССР специальным договором закрепил за собой право на разработку угольных месторождений.

Систематическая эксплуатация Северного морского пути началась в 1935 году.

В 1937 году самолёты доставили на льдину в районе Северного полюса коллектив первой дрейфующей станции в составе начальника И.Д. Папанина, радиста Э.Т. Кренкеля, геофизика Е.К. Фёдорова и океанографа П.П. Ширшова. За 274 дня дрейфа папанинская четвёрка под названием «Северный полюс», далее «Северный полюс-1», прошла 2050 км и была снята ледокольными пароходами «Таймыр» и «Мурман» в феврале 1938 года.

Развитие арктического судоходства способствовало началу промышленной разработки природных ресурсов региона. Широкомасштабное промышленное освоение арктических территорий началось в 1930-е годы.

Экономическое значение СМП резко возросло в 30-е годы XX века в связи с необходимостью включения в промышленный оборот арктической зоны северо-восточной части России. Открытие различных месторождений полезных ископаемых на русском Севере окончательно закрепило за регионом место источника сырьевых ресурсов в экономике страны. Этот период отмечен всесторонним планомерным научным изучением Арктики, приоритетным изучением и освоением трассы СМП, созданием первых промышленных объектов, успешным развитием арктического мореплавания.

В целях обеспечения стратегического планирования и становления работ по освоению СМП при ГУСМП было создано межведомственное Бюро долгосрочных ледовых прогнозов. В этот период совершенствовались и создавались новые порты, строились аэродромы, метеостанции, а также объекты инфраструктуры и многое другое для обеспечения СМП.

Кроме некоторых экспедиций на судах ледокольного типа Арктического научно-исследовательского института и Гидрографического управления Главсевморпути в 1930-х годах, вплоть до 1941 года работали специальные океанографические экспедиции. Большие работы этими отрядами были выполнены на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1935, 1937 и 1939 годах под руководством И.А. Киреева. С созданием ледокольного флота навигация в районе СМП заметно расширилась по времени.

Наиболее значимыми плаваниями по СМП после 1935 года были: проводка военных кораблей Балтийского флота на Дальний Восток (1936), проход ледокола «И. Сталин» (1939), перевозка продовольственных и промышленных товаров из Якутии и восточной части российской Арктики.

Большую роль сыграли ледоколы в проводке северных конвоев в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. В эти годы возникла необходимость снабжения развёрнутых в Арктике военных гарнизонов, а также доставки грузов из США и Канады; для этого были специально переоборудованы существующие порты, построены новые полярные станции и аэродромы.

Война изменила практику проведения навигации в Северном Ледовитом океане. В Баренцевом и Карском морях осуществлялись проводки по двум направлениям: внешние, по которым проходило плавание союзных конвоев из США и Англии через северную

Атлантику и Баренцево море в порты Мурманска и Архангельска, а также внутренние, обеспечивающие доставку грузов в порты и населённые пункты на побережье и острова арктических морей [История исследований..., 2017].

В послевоенные годы арктическое мореплавание получило дальнейшее развитие благодаря вводу в строй ледокольных судов новых классов, в том числе атомоходов «Ленин» и «Арктика». По Северному морскому пути велось снабжение новостроек и различных геологических отрядов – изыскателей полезных ископаемых, в том числе нефти, газа и других.

Постоянно совершенствовалось и укреплялось Северное морское пароходство. В августе 1977 года на Северный полюс совершил свой поход ледокол «Арктика». С помощью ледоколов типа «Арктика» был осуществлён переход к круглогодичной навигации в западном районе Арктики. Потребность в этом переходе была обусловлена прежде всего необходимостью обеспечения жизнедеятельности и развития Норильского промышленного района. С учётом мелководности подходов к расположенному на реке Енисей порту Дудинка были спроектированы и построены специализированные атомные ледоколы с малой осадкой – «Таймыр» и «Вайгач». В это же время для перевозки грузов Норильского комбината строились суда усиленного ледового класса: атомное судно «Севморпуть», серии судов типа «Норильск», «Дмитрий Донской»; проводилось навигационно-гидрографическое переоснащение работы флота, расширение и реконструкция Дудинского порта. Параллельно с открытием круглогодичной навигации в западной Арктике шёл процесс увеличения продолжительности навигации в восточном районе Арктики до шести месяцев с участием мощных линейных атомных ледоколов. Осваивались новые трассы плавания ледоколов и проводки судов по высокоширотным и приполюсным маршрутам, в том числе за пределами исключительной экономической зоны в российском секторе Арктики. В 2008 году на основании указа Президента Российской Федерации «О мерах по созданию Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом»» № 369 от 20 марта 2008 года ФГУП «Атомфлот» вошло в состав Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом». Ему были переданы надводные корабли с ядерными энергетическими установками и суда атомного технологического обслуживания. На базе предприятия действует единый ледокольно-технологический комплекс гражданского атомного флота РФ.

Рис. 1. Схема Северного морского пути [Белов, 1969]
Fig. 1. The scheme of the Northern Sea Route [Belov, 1969]

Рис. 2. Освоение Российской Арктики в 1992–2015 годах
(Национальный атлас Арктики, 2017)
Fig. 2. The developing of the Russian Arctic during 1992–2015
(National Atlas of the Arctic, 2017)

В настоящее время Россия является мировым лидером по использованию атомного ледокольного флота для решения транспортных задач в морях Арктики и неарктических замерзающих морях. Для успешной конкуренции в Арктике России необходимо не упускать этого лидерства и продолжать совершенствовать атомный ледокольный флот как основу функционирования СМП.

СМП обеспечивает прежде всего функционирование транспортной инфраструктуры государства в особо труднодоступных районах архипелагов, островов, морей и побережья Крайнего Севера, центральных районах Восточной и Западной Сибири, связывая в единую систему водные пути великих сибирских рек и морские трассы перемещения грузопотоков на запад и восток страны. СМП как национальная транспортная коммуникация России в Арктике необходим для обеспечения дальнейшего развития экономики северных регионов и государства в целом. Перспектива его превращения в высокоширотную транзитную арктическую судоходную магистраль – это альтернатива существующим межконтинентальным транспортным связям между странами Атлантического и Тихоокеанского бассейнов через Суэцкий и Панамский каналы [Рукша и др., 2011].

В июне 2005 году в Санкт-Петербурге состоялся Международный экономический форум по проблемам сотрудничества в Арктике. Запасы недр на земной суше подходят к концу, и человечество обращает пристальное внимание на богатство шельфов арктических морей и их побережья. Для их освоения неперенным условием является создание инфраструктуры. СМП должен быть превращён в транспортную магистраль, интегрированную в мировую систему.

Основы государственной политики России в Арктике были утверждены Указом Президента Российской Федерации 18 сентября 2008 года «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». В документе дана оценка состояния в Арктической зоне РФ, сформулированы приоритетные направления её устойчивого развития [Пилясов, 2012].

С древних времён и по настоящее время создавались и создаются схемы и карты, показывающие отдельные участки СМП и отдельные аспекты производственной и иной активности на территории Российской Арктики. Но комплексного картографического произведения до 2018 года не существовало.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

По мере получения и анализа различных данных вся информация была структурирована (см. условные обозначения на рис. 3). На её основе сформирована база данных, которая стала собранием сведений из всех вышеперечисленных источников. В Центре картографии и геоинформационных систем Института Наследия накоплен большой опыт по картографированию северных территорий нашей страны. В 2018 году впервые в нашей стране разработана и составлена карта Северного морского пути (Ельчанинов А.И., Кулиев А.Н., Парамонова А.А.), на которой показаны объекты, сооружённые в 1930–1940-е годы. Эти объекты, с одной стороны, обеспечивали функционирование самого СМП, а, с другой стороны, сами обеспечивались всем необходимым благодаря функционированию СМП.

Следующим этапом работы планируется создание ГИС-версии данной карты с возможностью комплексной автоматизации сбора информации, её регистрации, передачи, хранения, переработки и доведения переработанных решений до объектов управления. При этом следует учитывать, что «создание единого информационного пространства в России сдерживается сложностью доступа к данным и отсутствием открытого механизма их поиска (не говоря об их качестве, содержании и стоимости), а также отсутствием стандартизированного пространства географических данных» [Раклов, 2014].

Рис. 3. Северный морской путь и его инфраструктура
 Fig. 3. The Northern Sea Route and its infrastructure

Северный морской путь; порты и даты их основания; полярные станции, их названия, даты основания; радиометеоцентры и даты их основания; радиостанции; аэродромы; культбазы

Центры промышленного освоения Арктики

Речное судоходство

Железные дороги: Дудинка-Норильск, Ручьи-Алакуртти-Куолаярви, Пинозеро-Уполокша-Кодорово, Нордвик-бухта Кожевникова, Зелёный Мыс-Ваенга (не выражаются в масштабе карты)

Месторождения: олово, графит, полиметаллы, нефть, медно-никелевые, соль, апатиты, железные руды, уголь, флюорит

Территории, подчинённые государственному тресту «Дальстрой»

Исправительные трудовые лагеря (ИТЛ ОГПУ): Аллуйвстрой, Белореченский, Ёнское, Заимандровский, Мончегорский, Аппатит, Соловецкий, Сорокский, Ягринлаг, Архангельский, Северо-Печорский, Воркутинский, Вайгачская экспедиция, Югорский, Обский, Горнолаг, Норильский

Населённые пункты, построенные во время освоения побережья Северного Ледовитого океана с 1933 по 1941 годы: Кировск, Аппатиты, Мончегорск, Белушье, Волонга, Выучейский, Каратайка, Нельмин-Нос, Осколково, Хонгурей, Хорей-Вер, Чёрная, Тобседа, Варандей, Усть-Кара, Варнек, Лабытнанги, Харсаим, Пангоды, Гыда, Мыс Каменный, Новый Порт, Сёяха, Нордик, Юрюнг-Хая, Кюсюр, Найба, Таймылыр, Нижнеяанск, Апателъгино, Амбарчик, Анюйск, Чкалов, Чокурдах, Нычалах, Саскылах, Угольный, Зелёный Мыс, Уэлькаль, Андрюшкино, Снежное, Канчалан и другие

Граница СССР в Арктике по Постановлению Президиума ВЦИК СССР от 15.04.1926 г.

Мировое сообщество, заинтересованное в развитии и углублении диалога культур, социальных, торговых и экономических связей, продолжает изучение опыта Великого шёлкового пути в целях использования и расширения его в современных условиях. Правительства России и Китая активно взаимодействуют в этом направлении.

В 2017 году главы Китая и России поддерживали тесные контакты и переговоры во время Форума международного сотрудничества «Один пояс и один путь», встречи лидеров стран БРИКС в Сямэне, 25-й неофициальной встречи лидеров стран АТЭС и других международных мероприятий.

Ледовый Шёлковый путь. В июле 2017 года во время визита в Россию председатель КНР Си Цзиньпин достиг важной договорённости с президентом В.В. Путиным о развитии и использовании арктического морского пути и создании Ледового Шёлкового пути. В ноябре премьер-министры двух стран вновь обменялись мнениями о создании Ледового Шёлкового пути.

Ледовый Шёлковый путь – морской путь, проходящий через Северный полярный круг и объединяющий Северную Америку, Восточную Азию и Западную Европу. Ледовый Шёлковый путь значительно сократит транспортную линию между Северо-Восточной Азией и Западной Европой, повысит уровень экономического и торгового сотрудничества в регионе. Поэтому ему уделяется большое внимание руководителями ряда стран, в том числе Китая и России.

Проект Ледовый Шёлковый путь – это проект инвестиций и освоения, включая разведку и разработку природного газа и газового конденсата, разработку природного газа, сжижение природного газа, морские перевозки и реализацию товаров.

В настоящее время Китай и Россия обсуждают «Меморандум о сотрудничестве между Китаем и Россией на море в полярном бассейне», чтобы далее улучшать политическую и правовую основу для развития и сотрудничества в Арктике. Предприятия двух стран активно сотрудничают в процессе разведки нефти и газа в Арктике. Ведутся переговоры о проектах строительства транспортной инфраструктуры вдоль арктического морского пути [Цзун, 2018].

Проект в рамках «Ледового Шёлкового пути». 8 декабря была официально сдана в эксплуатацию первая технологическая линия завода по производству сжиженного газа «Ямал СПГ» в посёлке Сабетта на полуострове Ямал – самого крупного в мире арктического завода по производству сжиженного газа, расположенного за Полярным кругом.

Этот важный проект является первым сверхкрупным зарубежным проектом, реализуемым после выдвижения Китаем инициативы создания Экономического пояса Шёлкового пути.

8 декабря 2017 года президент России В.В. Путин принял участие в церемонии отгрузки 1-й партии сжиженного газа в порту Сабетта на самый крупный в мире танкер-газовоз «Кристоф де Маржери». Выступая на торжественной церемонии, он отметил, что объект содействует развитию российской газовой отрасли и является фундаментом дальнейшего высокоэффективного развития Северного морского пути. «Ямал СПГ» поможет укрепить сотрудничество между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, особенно с Китаем. В.В. Путин отметил, что первая партия СПГ – это успех всех сторон сотрудничества. Сжиженный газ северных широт России, подчеркнул он, – одно из важных направлений развития сферы российских энергоресурсов (neo-logistics. net/blog/logistika-v-mire/pervuyu-partiyu-gaza-s-yamala-spg-pogruzili-na-tanker-v-prisutstvii-putina.html).

Проект «Ямал СПГ» – результат китайско-российского стратегического сотрудничества. Китайский рынок нуждается в импорте природных ресурсов, а российской стороне нужен рынок сбыта. Поэтому китайско-российское нефтегазовое сотрудничество во многом учитывает фактор взаимодополняемости. Проект поможет развитию российской

отрасли энергоресурсов в отдалённых районах страны, обеспечит снабжение чистыми энергоресурсами Китай и поможет оптимизировать внутреннюю структуру энергоресурсов Китая.

В настоящее время в посёлке Сабетта на полуострове Ямал высокими темпами ведется строительство инфраструктуры. В феврале 2015 года был сдан в эксплуатацию аэропорт Сабетта, из которого открыты как внутренние, так и международные авиарейсы. В порту Сабетта построено шесть причалов для выгрузки и погрузки. Через них уже прошло более 10 млн тонн грузов. В настоящее время строятся ещё два причала для загрузки сжиженного газа и газового конденсата.

Протяжённость северного морского маршрута почти на треть короче, чем традиционная артерия через Суэцкий канал, а время в пути почти на 20 дней меньше. Таким образом, значительно снижается стоимость всех перевозок [Цзун, 2018].

Летом 2018 года два танкера с продукцией завода «Ямал СПГ» впервые в истории прошли Северный морской путь без ледокольного сопровождения; они прибыли из арктического порта Саббета (Ямало-Ненецкий автономный округ) в китайский порт Цзянсу Жудун.

Время плавания составило 19 дней, что на 16 дней меньше, чем по традиционному пути через Суэцкий канал и Малаккский пролив. Ледовую часть СМП суда преодолели за 9 дней, и СПГ-танкеры успешно завершили проход по СМП – «Владимир Русанов» подошел к Берингову проливу, а «Эдуард Толль» вышел в Чукотское море. Этими рейсами открыто начало регулярных поставок СПГ по Северному морскому пути, как важных результатов мероприятий, направленных на реализацию стратегических приоритетов России в Арктике.

ВЫВОДЫ

В 2000-х годах начался глобальный передел мировых энергетических рынков. И с учётом стратегических интересов России началась разработка Южно-Тамбейского месторождения и строительство завода по сжижению газа в Сабетте. «Новатэк» приступил к строительству очередной линии завода по сжижению природного газа «Ямал СПГ». Доля России на рынках СПГ должна быть не меньше, чем доля России в мировых запасах природного газа, а это только по разведанным объёмам порядка 23 %.

Китай заинтересован не только в транзите, но и в совместном с Россией освоении природных богатств Арктики, а Россия заинтересована в развитии арктической инфраструктуры. К использованию СМП проявляют интерес и Япония, и Корея, и Вьетнам, а также страны Евросоюза. И уже сделаны конструктивные шаги по координации стратегий развития с арктическими и другими государствами по созданию морского экономического коридора между Китаем, Россией и Европой через Северный Ледовитый океан.

Картографическая и историческая информация, показанная на представленной карте и в Национальном атласе Арктики, позволяет глубже познакомиться с историей становления Северного морского пути, его использования и трансформации его в Ледовый Шёлковый путь. Использование ГИС-технологий при картографировании территории Арктики ускорит и повысит эффективность развития и функционирования СМП.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Белов М.И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 4. М.: Морской транспорт, 1969. 616 с.
2. Ван Ф. Шёлковый путь и мировая цивилизация. Китай, 2017. № 10. С. 64–67.
3. Ельчанинов А.И. По Великому Шёлковому пути – дороге мира и туризма. Туризм: управление, экономика, наука. Вып. 2. М.: ВНИЛТЭ ЦСТЭ, 1991. С. 90–96.
4. История исследований, открытий и освоения Арктики. Национальный атлас Арктики. М.: Росреестр, 2017. С. 19, 94–113.

5. *Пилисов А.Н.* Арктика России: состояние и перспективы. Российский север: модернизация и развитие. М.: Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам севера и Дальнего Востока, 2012. Электронный ресурс: <http://rosnord.ru/strategy/standpoint/65> (дата обращения 25.06.2018).
6. *Радкевич В.А.* Великий шёлковый путь. М.: Агропромиздат, 1990. 238 с.
7. *Раклов В.П.* Географические информационные системы в тематической картографии: Учебное пособие для вузов. 4-е изд. М.: Академический проект, 2014. 176 с.
8. *Рукуша В.В., Смирнов А.А., Кашка М.М., Бабич Н.Г.* Атомный ледокольный флот России и перспективы развития Северного морского пути. Арктика. Экология и экономика. М.: ФГУП «Атомфлот», 2011. № 1. С. 52–61.
9. Северная энциклопедия. Сост. Е.Р. Акбальян. М.: Европейские издания: Северные просторы, 2004. 1196 с.
10. *Сяо И.* Китайский путешественник на древнем шёлковом пути. Китай, 2017. № 10 (144). С. 58–60.
11. *Цзун Х.* Проект в рамках «Ледового Шёлкового пути». Китай, 2018. № 1 (147). С. 46–48.

REFERENCES

1. *Belov M.I.* Scientific and economic development of the Soviet North. 1933–1945. History of discovery and development of the Northern Sea Route. V. 4. Moscow: Sea transport, 1969. 616 p. (in Russian).
 2. *Elchaninov A.I.* On the Great Silk Route – the road of peace and tourism (Preliminary results of the international expedition). Tourism: management, economics, science. Iss. 2. Moscow: VNILTE CSTE, 1991. P. 90–96 (in Russian).
 3. History of research, discoveries and development of the Arctic. National Atlas of the Arctic. Moscow: Rosreestr, 2017. P. 19, 94–113 (in Russian).
 4. Northern Encyclopedia. Comp. E.R. Akbalian. M.: European editions: Northern scopes, 2004. 1196 p. (in Russian).
 5. *Pilyasov A.N.* Arctic Russia: state and perspectives. Russian North: modernization and development. Moscow: State Duma Committee for Regional Policy and Problems of the North and the Far East, 2012. Web resource: <http://rosnord.ru/strategy/standpoint/65> (accessed 25.06.2018) (in Russian).
 6. *Radkevich V.A.* Great Silk Route. Moscow: Agropromizdat (Agro-Industrial Publishing), 1990. 238 p. (in Russian).
 7. *Raklov V.P.* Geographic information systems in the thematic cartography: Textbook for high schools. 4-th edition. M.: Academic project, 2014. 176 p. (in Russian).
 8. *Ruksha V.V., Smirnov A.A., Kashka M.M., Babich N.G.* The Arctic. Ecology and economic. III. The Northern Sea Route. Russia's nuclear icebreaking fleet and and prospects for the development of the Northern Sea Route. Moscow: FSUE “Atomflot” (“Nuclear fleet”), 2011. No 1. P. 52–61 (in Russian).
 9. *Tsung H.* Project in the framework of the “Ice Silk Road”. China, 2018. No. 1 (147). P. 46–48 (in Russian).
 10. *Wang F.* Silk road and world civilization. China, 2017. No 10. P. 64–67 (in Russian).
 11. *Xiao Yi.* Chinese traveler on the ancient silk road. China, 2017. No 10. P. 58–60 (in Russian).
-