

## СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ИСТОРИЯ РОССИИ

---

Научная статья  
УДК 656.61(98)  
DOI: 10.20323/2658\_428X\_2023\_4\_21\_67  
EDN: EEQCHH

### Государственная политика развития Арктики и Северного морского пути в СССР

**Е Яньхуа<sup>1</sup>**, **Чжан Чэнь<sup>2</sup>**

Доктор исторических наук, профессор кафедры мировой истории, Хэйлунцзянский университет, г. Харбин, КНР

Аспирант института истории, культуры и туризма Хэйлунцзянского университета, г. Харбин, КНР

Yeyanhua1973@163.com<sup>✉</sup>, <https://orcid.org/0000-0003-1777-4881>  
dwrightzhang1@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-1957-8238>

**Аннотация.** В 1920 году советское правительство разработало программу освоения Севера, направленную на всестороннее освоение Арктики и Северного морского пути, восстановление народного хозяйства. Первые результаты были достигнуты в области транспорта, научных исследований и разведки энергоресурсов, освоения Северного морского пути. Большую роль в этом сыграли созданные советским правительством Комиссия Северного морского пути, преобразованная в 1928 г. в акционерное общество «Комсевморпуть», а также Плавучий океанографический институт (Плавморнин). В 1930-е годы советское правительство разработало программу социалистического развития Севера, осуществило строительство промышленной базы с опорой на портовые города, сосредоточив внимание на строительстве энергетической промышленной базы. Для решения масштабных задач по освоению Северо-Восточной Сибири и добычи полезных ископаемых правительство СССР в 1931 г. создало специальную государственную структуру – Дальстрой. Обеспечение бесперебойного плавания судов по северным морям было возложено на созданное в 1932 г. при правительстве СССР Главное управление Северного морского пути. После Второй мировой войны Советский Союз продолжил освоение Арктики и Северного морского пути, добился значительных успехов в геологоразведке, освоении нефтегазовых ресурсов, в научных исследованиях и обеспечении бесперебойного движения судов по Северному морскому пути. В 1960-1970-х годах советские ученые выдвинули идею комплексного освоения Арктики, она стала основой партийно-правительственного постановления «О мерах по дальнейшему экономическому и социальному развитию районов прожи-

---

© Е Яньхуа, Чжан Чэнь, 2023

вания народностей Севера» от 7 февраля 1980 г., которое так и не было до конца реализовано.

**Ключевые слова:** СССР; Арктика; Северный морской путь; ледокольный флот; полярная авиация; полезные ископаемые; энергетика

Проект Государственного фонда социальных наук, Китайская Народная Республика: Исследование истории освоения Северного морского пути в России (номер утверждения проекта: 20BSS042)

**Для цитирования:** Е Яньхуа, Чжан Чэнь Государственная политика развития Арктики и Северного морского пути в СССР // Социально-политические исследования. 2023. № 4 (21). С. 67-81. [http://dx.doi.org/10.20323/2658\\_428X\\_2023\\_4\\_21\\_67](http://dx.doi.org/10.20323/2658_428X_2023_4_21_67). <https://elibrary.ru/EEQCHH>.

---

## SOCIO-POLITICAL HISTORY OF RUSSIA

---

Original article

### State policy for development of the Arctic and the Northern Sea Route in the USSR

Ye Yankhua<sup>1✉</sup>, Zhang Chen<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Doctor of historical sciences, professor, department of world history, Heilunzian University, Harbin, PRC

<sup>2</sup>Post-graduate student of the institute of history, culture and tourism, Heilunzian University, Harbin, PRC

<sup>1</sup>Yeyanhua1973@163.com<sup>✉</sup>, <https://orcid.org/0000-0003-1777-4881>

<sup>2</sup>dwrightzhang1@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-1957-8238>

**Abstract.** In 1920, the Soviet government developed a program for the development of the North, aimed at the comprehensive development of the Arctic and the Northern Sea Route, and the restoration of the national economy. The first results were achieved in the field of transport, scientific research and energy exploration, the development of the Northern Sea Route. The important role in this was played by the Commission of the Northern Sea Route created by the Soviet government, transformed into the joint-stock company Komsevmorput in 1928, as well as the Floating Oceanographic Institute (Plavmornin). In the 1930s, the Soviet government developed a program of socialist development of the North, carried out the construction of an industrial base based on port cities, focusing on the construction of an energy industrial base. To solve large-scale problems for the development of Northeast Siberia and mining, in 1931 the USSR government created a special state structure – Dalstroy. Ensuring the uninterrupted navigation of ships in the northern seas was entrusted to the Main Directorate of the Northern Sea Route, created in 1932 under the USSR government. After World War II, the Soviet Union continued to develop the Arctic and the Northern Sea Route, achieved significant success in geological exploration, development of oil and gas resources, in scientific research and ensuring the uninterrupted movement of ships along the Northern Sea Route. In the 1960s and 1970s, Soviet scientists put forward the idea of integrated

development of the Arctic, it became the basis of the party-government decree “On measures for the further economic and social development of areas of residence in the North” of February 7, 1980, which was never fully implemented.

**Key words:** USSR; Arctic; Northern Sea Route; icebreaker fleet; polar aviation; minerals; power

Project of the State Fund for Social Sciences, People's Republic of China: Study of the history of development of the Northern Sea Route in Russia (project approval number: 20BSS042)

**For citation:** Ye Yanhua, Zhang Chen State policy for development of the Arctic and the Northern Sea Route in the USSR. *Social and political researches*. 2023;4(21): 67-81. (In Russ). [http://dx.doi.org/10.20323/2658\\_428X\\_2023\\_4\\_21\\_67](http://dx.doi.org/10.20323/2658_428X_2023_4_21_67). <https://elibrary.ru/EEQCHH>.

### Введение

Тема освоения Арктики в советский период в китайской историографии практически не затрагивалась, данное исследование является одним из первых. Что касается российской историографии, в советский и постсоветский периоды издано большое количество работ, как правило, научных статей, в которых изучены отдельные аспекты истории освоения Севера: строительство ледокольного флота, освоение месторождений полезных ископаемых, роль специфических государственных образований (Главсевморпуть, Дальстрой, Спецстрой) [Земяк, 2006; Каштелян, 1972; Красавцев, 2012; Серикова, 2016; Широков, 2008; Широков, 2009 и др.]. Некоторые вопросы советской государственной арктической политики представлены в работах А. И. Тимошенко [Тимошенко, 2007; 2010; 2011; 2012; 2013]. В данной статье предпринята попытка исследования основных результатов и трансформации со-

ветской государственной политики в части освоения Арктики и Северного морского пути.

### Первая советская программа развития Севера (1920-е – начало 1930-х гг.)

В декабре 1920 г. Всероссийский съезд Советов принял первую долгосрочную программу экономического развития «план ГОЭЛРО» [План ГОЭЛРО, 1955]. Это была стратегическая программа социально-экономического и научно-технического развития советского государства, рассчитанная на 10-15 лет и направленная на восстановление и развитие промышленности, особенно тяжелой промышленности, создание предпосылок и условий для социалистического строительства, которую В. И. Ленин назвал «второй партийной программой» [Чжоу Шанвэнь, Е Шуцзун, Ван Сиде, 2002, с. 257].

Согласно «плану ГОЭЛРО», территория страны была разделена на восемь основных экономических

зон: Север, Центральный промышленный район, Юг, Волга, Урал, Западная Сибирь, Кавказ и Туркестан. Для Северной экономической зоны работа сосредотачивалась на нескольких направлениях: транспорт Северного морского пути, научные исследования, строительство энергетических объектов в Арктике и строительство вспомогательных объектов для жизни коренных народов Севера [План ГОЭЛРО, 1955].

### *Развитие Северного морского транспорта*

Северный морской путь, который находится в центре экономического развития арктического региона, является кратчайшим морским коридором, соединяющим порты Мурманск и Владивосток, и представляет собой глобальную транспортную сеть, построенную совместно с пересекающимися речными системами Сибири, охватывающую практически всю страну. Поэтому оснащение Северного морского пути, создание крупного речного флота в Сибири, оживление экономической жизни сибирского региона стали приоритетными задачами в региональной политике советского правительства на Севере.

В августе 1920 года Совнарком РСФСР принял решение возобновить регулярное плавание Карских экспедиций для вывоза зерна, меха, древесины и других товаров сибирского производства в другие регионы. Из порта Архангельск экспеди-

ция отправилась в устье рек Обь и Енисей, а в октябре по возвращении успешно перевезла из Сибири в европейскую часть России около 1 000 тонн зерна, 1 500 тонн жиров, льна, шерсти и т. д. [Тимошенко, 2011]. Советское правительство высоко оценило этот сложный поход Карской экспедиции и активно пропагандировало ее опыт. К концу 1920 года Карская экспедиция доставила грузы 14 гидрологическим станциям вдоль побережья Северного Ледовитого океана и на острова, на ледовую станцию в проливе Маточкин Шар и метеорологическую станцию в Новый порт [Тимошенко, 2012, с. 12]. В последующие годы корабли Карской экспедиции регулярно перемещались по морю между Сибирью и европейской частью Советского Союза, перевозя грузы туда и обратно. В 1934 году Карская экспедиция насчитывала 28 судов, занимавшихся перевозкой грузов, общий объем которых составил 115,6 тыс. тонн, что почти в девять раз больше, чем в 1920 году [Сибирская советская энциклопедия, 1934].

В целях дальнейшего расширения перевозок по Северному морскому пути в апреле 1920 года была создана Комиссия по Северному морскому пути, находившаяся в подчинении Сибирского революционного комитета. В 1928 году, будучи директивным органом Правительства РСФСР, Комиссия Северного морского пути была преобразована в Северо-Сибирское госу-

дарственное акционерное общество «Комсеверморпуть». Помимо торговой деятельности осуществлялось промышленное строительство, транспортировка зерна, лесоматериалов и изделий деревообработки, морских животных и рыбопродуктов из сибирских регионов в другие регионы. «Комсеверморпуть» играл авангардную роль в экономическом развитии северных регионов Сибири: строительство морского порта Игарка, Усть-Енисейска и Нового порта на Оби, добыча графитовых руд и угля на Таймырском полуострове и Нижней Тунгуске, обеспечение большого числа торговых станций в северных районах необходимыми материалами для промысла морских животных и рыболовства, проведение просветительской работы среди коренных народов Севера. В сфере перерабатывающей промышленности «Комсеверморпуть» последовательно создал рыбоконсервный и зерноперерабатывающий заводы в Усть-Енисейске, лесоперерабатывающий комплекс реки Енисей, содействовал развитию местной экономики и обеспечению поставок продукции в Западно-Сибирский регион и Якутию. «С 1920 по 1933 год годовой грузооборот Северного морского пути увеличился почти в шесть раз» [Тимошенко, 2010, с. 43].

В начале 1930-х годов стало возможным регулярное судоходство по Северному морскому пути между Северной Европой и Дальним Востоком. С июля по октябрь

1932 года О. Ю. Шмидт возглавлял экспедицию Арктического научно-исследовательского института на ледоколе «Сибирь», совершив плавание от порта Архангельск до Берингова пролива в условиях одной навигации.

#### **Проведение научных исследований в Арктике**

Вторым направлением программы «план ГОЭЛРО» в части освоения Севера СССР было всестороннее проведение научных исследований. В целях комплексного изучения вод Северного Ледовитого океана Указом Совета Народных Комиссаров, подписанного В. И. Лениным 10 марта 1921 года, был создан плавучий океанографический институт (Плавморнин). В его состав входили отделы биологии, гидрогеодезии, метеорологии и геологии, в результате чего родилась арктическая наука [Морской энциклопедический словарь, 1991]. Плавморнин проводил успешные научные исследования в Северном Ледовитом океане и в прилегающих к нему морских районах, в устьях рек, впадающих в Северный Ледовитый океан, в прибрежных районах и на островах Северного Ледовитого океана.

Плавморнин также добился значительных успехов в проведении гидрологических исследований на островах Врангеля, Северной Земли и прилегающих к ним морях, Земле Франца-Иосифа и островах в северной части Карского моря. С 1924 по 1928 год экспедиция

Б. В. Давыдова и Г. А. Ушакова всесторонне изучила остров Врангеля, архипелаг Северная Земля и его прибрежные воды. В 1930-1932-х годах Г. А. Ушаков и полярный исследователь Н. Н. Урванцев продолжили экспедицию по изучению архипелага Северная Земля и прилегающих к нему вод [Второй пятилетний план, 1934].

Советские полярные исследователи провели исследования Карского моря и добились прорывных результатов, последовательно обнаружив остров Визе, остров Исаченко, остров Воронин и архипелаг Седова. Ученые обнаружили обширную отмель на морском дне в центральной части Карского моря и назвали ее Центральной Карской возвышенностью (глубина менее 50 метров). В 1937 году началось использование дрейфующей станции для изучения льда Северного Ледовитого океана [Серикова, 2016].

Кроме того, в программе «план ГОЭЛРО» был представлен комплекс геологических, энергетических и топливных изысканий. Геолог Н. Н. Урванцев возглавлял экспедицию по геологической разведке и добыче полезных ископаемых в Норильском районе Таймырского полуострова, где были обнаружены высококачественные месторождения угля, графита и никеля. В 1926 году экспедиция А. Е. Ферсмана открыла крупнейшее в мире месторождение апатита на Кольском по-

луострове. В то же время в восточных верховьях рек Колыма и Индигирка геолого-разведывательные группы обнаружили залежи драгоценных металлов, здесь были созданы крупные золотые прииски.

#### **Разработка второй программы развития Севера**

Период первой пятилетки развития народного хозяйства СССР в 1928-1932 гг. был начальным этапом экономического развития северных регионов Сибири. Золотооловянные месторождения в промышленной зоне бассейна рек Колыма – Индигирка вышли на начальный этап добычи, постепенно началась разведка угля и других минеральных ресурсов в Магаданской области. В целях ускорения экономического развития Северо-Восточной Сибири в 1931 году при Правительстве СССР был создан Дальстрой, который организовал масштабные работы по освоению Северо-Восточной Сибири, а также по добыче полезных ископаемых региона [Широков, 2008]. Для северных районов европейской части СССР во второй половине 1920-х годов также были разработаны новые планы развития промышленных, энергетических предприятий и транспортной сети.

17 декабря 1932 года СНК СССР принял постановление о создании Главного управления Северного морского пути (*далее Главсевморпуть*), с целью «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берин-

гова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить плавание по этому пути» [Летопись, 1975, с. 9]. Помимо этого, Главсевморпуть должен был также проводить научно-исследовательскую работу и производственно-хозяйственную деятельность в Арктике, расширять строительство портов и поселений, проводить лесозаготовительные работы и развивать рыболовство [Летопись, 1975].

В 1932 г. группой Севера при Госплане СССР под руководством С. В. Славина была подготовлена концепция социалистического освоения этого региона. В концепции говорилось, что первоочередной задачей, стоявшей перед Арктикой, является решение транспортных проблем – строительство железных и автомобильных дорог, развитие речного транспорта, создание новых авиационных предприятий. В качестве второй задачи определялось ускорение темпов промышленного освоения Арктики, создание промышленной базы, ядром которой являются портовые города и промышленный комплекс [Тимошенко, 2013].

Концепция социалистического освоения Севера, подготовленная группой при Госплане СССР, нашла отражение в задачах второго пятилетнего плана развития народного хозяйства (1933-1937 гг.) в разделах «Северный край» и «Освоение советской Арктики» [Второй пятилетний план ... ,

1934]. Планом предусматривалось строительство лесозаготовительной промышленности в северных регионах СССР, широкое использование лесных ресурсов для развития местной деревообрабатывающей промышленности, обеспечение потребностей в экспорте лесоматериалов. В горнодобывающей промышленности планировалось освоение апатито-нефелиновых руд на Кольском полуострове, Печорского угольного бассейна, месторождений золота в бассейнах рек Колыма, Индигирка, Алдан, Яна и др., а также проведение геологических исследований и продолжение работы по разведке минеральных ресурсов. Кроме того, предполагалось строительство северной транспортной сети, включая развитие Северного морского пути, строительство железнодорожной и дорожной сети, развитие речного и воздушного транспорта [Второй пятилетний план ... , 1934]. План стал основой экономического развития северных регионов Советского Союза в 1930-е годы и большая часть его была реализована.

Социалистический характер плана освоения Севера в сравнении с «хищнической» его эксплуатацией в царский период подчеркивается финансированием мероприятий, направленных на развитие социально-культурной сферы. Предполагалось, что значительная часть капиталовложений «будет израсходована на благоустройство крупных пролетарских центров Север-

ного края», «около половины направляется на строительство по просвещению и здравоохранению» [Второй пятилетний план ... , 1934, с. 16-18]. Закладывались задачи увеличения количества школ, учреждений профессионального образования и цифр приема в них, увеличения количества больниц и здравпунктов.

Задачи, поставленные во втором пятилетнем плане, были конкретизированы и дополнены Постановлением Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) от 20 июля 1934 г. «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства». Постановление обязывало Наркомтяжпром закончить изготовление специальных судов типа «Севморпуть». Главсевморпути предлагалось провести изыскания для строительства портов в устьях северных рек, построить доки для ремонта судов в Мурманске, Тикси и Игарке, увеличить сеть полярных радиостанций до 89, организовать специальную школу штурманов и радистов для севера [Постановление, 1967].

Постановление существенно расширяло функции Главсевморпути, в его ведении передавались все субъекты хозяйственной и научной деятельности, расположенные на территории морей и островов европейской части СССР, а в азиатской – на территории севернее 62 параллели (параллель Якутска) [Постановление, 1967].

Постановление содержало серь-

езные мероприятия по закреплению на Севере квалифицированных кадров: повышение заработной платы, увеличение норм снабжения, строительство жилья для квалифицированных работников – полярников, летчиков, моряков – в Москве, Ленинграде, Архангельске, Владивостоке, Петропавловск-Камчатском, обязательное страхование жизни и здоровья полярников, летчиков и моряков за счет Главсевморпути, возмещение стоимости утраченного имущества во время работы в Арктике [Постановление, 1967].

#### ***Развитие полярной авиации и строительство ледокольного флота***

Во второй половине 1930-х годов советская полярная авиация превратилась в самостоятельное подразделение с группой опытных летчиков, выполнявших особые задачи. В 1936 году летчик В. С. Молоков впервые выполнил полет по всей трассе Северного морского пути. В 1937 году В. П. Чкалов и М. М. Громов совершили исторические трансарктические перелеты из СССР через Северный полюс в Северную Америку. К 1941 году у Главсевморпути уже была мощная авиационная группировка, более 200 полярных самолетов, летные базы в Москве, Красноярске, Тюмени, Игарке, Якутске и Тикси, а также несколько постоянных маршрутов. Регулярно выполнялись полеты в Арктику для обеспечения научных исследова-



ний, проведения ледовой разведки и предоставления навигационных услуг судам.

Другим важным направлением развития Арктики и Северного морского пути являлось создание мощного ледокольного флота. В 1936 году в СССР началось строительство ледокола «Сибирь», способного покорять арктические льды. До Второй мировой войны в СССР были построены четыре мощных ледокола, из которых ледоколы «Сталин», «Микоян» и «Каганович» в годы Великой Отечественной войны выполняли транспортные задачи на Северном морском пути [Красавцев]. После завершения этапа восстановления экономики в середине 1950-х годов в СССР началось строительство новых мощных ледокольных судов. Построенный в 1959 году атомный ледокол «Ленин» стал первым в мире, использующим ядерное топливо [Каштелян, 1972, с. 9–11], а советский ледокольный флот стал самым мощным ледокольным флотом в мире.

#### ***Первые результаты в строительстве энергетической и промышленной базы***

До Второй мировой войны совместными усилиями Главсевморпути, Дальстроя и других соответствующих ведомств разведка и освоение энергоресурсов в Арктике вышли на новый уровень, и усилия советского государства по созданию северной промышленной базы с портовыми городами и промышленным ком-

плексом дали первые результаты.

В 1930-е годы развитие золотодобывающей промышленности на Северо-Востоке СССР сыграло важную роль в развитии народного хозяйства, особенно в бассейне рек Колыма – Индигирка. Геологическими экспедициями было обнаружено более 200 золотых жил и 20 месторождений золота, олова и угля. «В 1940 году в бассейне реки Колыма было добыто 79,3 тонны золота, что составляло 46,3% от общего объема добычи золота в СССР за год» [Широков, 2009, с. 96]. Бассейн реки Колыма являлся крупнейшим золотодобывающим районом в Советском Союзе и крупнейшим в мире. В 1932-1941 годах на востоке СССР было добыто 314,2 тонны золота [Колымский, 2006].

Норильский рудник, расположенный на правом берегу Нижнего Енисея, также являлся важным промышленным районом, созданным в этот период, там сосредоточены высококачественные металлические руды, уголь, строительные материалы. В 1936-1940 гг. в Норильске в три этапа был построен горно-металлургический комплекс, обеспечивая производство никеля, кобальта и меди.

Наибольшие успехи в развитии промышленности были достигнуты на Кольском полуострове, где в 1926-1937 годах было создано 39 промышленных предприятий, в том числе горно-химический трест «Апатит», Мурманский рыбокомбинат и др. [Киселев, 1974].

### **Переход к комплексному развитию Арктики**

После окончания Великой Отечественной войны стратегическое мышление о строительстве северной промышленной базы с опорой на портовые города и промышленный комплекс по-прежнему преобладало. Основное внимание в освоении северных районов уделялось геологоразведке, освоению нефтегазовых ресурсов, крупномасштабным экспедициям и обеспечению бесперебойной работы Северного морского пути. Опираясь на успехи в экономическом развитии СССР в 1960-1970-е годы ученые предложили постепенно перейти к комплексному и всестороннему социально-экономическому развитию региона.

### ***Продолжение научных исследований и развития транспортной сети Севера***

В послевоенный период в научно-исследовательской работе в Арктике участвовали, помимо Арктического института при Главсевморпути, экспедиции Западно-Сибирского отделения Академии наук СССР, другие научно-исследовательские организации, созданные в годы войны в Красноярске, Новосибирске и Тюмени. С 1947 года Якутский филиал АН СССР проводил исследования проблем региональной экономики, уделяя особое внимание геологоразведке. В Ленинграде был создан Институт геологии Арктики, занимавшийся геологоразведкой месторождений нефти, угля, золота и различ-

ных металлов. В конце 1940-х – начале 1950-х годов Ленинградский институт геологии Арктики провел несколько экспедиций в высоких широтах, открыл подводные хребты им. Ломоносова, Менделеева, Геккеля в Северном Ледовитом океане, полностью изменил предыдущее понимание подводной топографии Арктики, что было признано мировым научным сообществом как величайшее географическое открытие XX века [Летопись, 1975].

Главсевморпуть продолжал работу по развитию транспортной сети в Арктике, уделяя особое внимание строительству станций вдоль железных дорог. Кроме того, Главсевморпуть организовал строительство крупных ледоколов и транспортных судов, строительство постоянно модернизируемых аэродромов с твердым покрытием для круглогодичного взлета и посадки тяжелых пассажирских и транспортных самолетов. «В начале 1950-х годов Главсевморпуть создал Спецстрой, который отвечал за проектирование и строительство аэропортов. Спецстрой построил в Арктике несколько аэродромов, в том числе аэродром с бетонным покрытием для г. Норильска» [Тимошенко, 2012, с. 17].

### ***Идея комплексного развития Севера***

В декабре 1969 г. Межведомственная комиссия по проблемам Севера созвала расширенное заседание. Председатель комиссии С. В. Славин отметил, что для

повышения экономической эффективности и рационального распределения производительных сил на севере СССР необходимо повысить трудовую активность жителей северных регионов, учитывать человеческий фактор. Поэтому при формировании государственной политики развития Севера необходимо учитывать интересы социального развития, не только увеличивать численность населения региона, но и качество его жизни, а также повышение эффективности труда [Тимошенко, 2012]. Кроме того, в принятой на заседании резолюции по кадровым вопросам подчеркивалось, что при разработке миграционной политики необходимо учитывать вопросы обеспечения специальных льгот и стимулов для переселенцев в северные регионы.

***Разработка программы комплексного развития советского Севера***

Программа комплексного развития Арктической зоны СССР разрабатывалась под руководством академика А. Г. Аганбегяна. Программа включала в себя пропорциональную координацию строительства промышленной и социальной инфраструктуры, уделял внимание решению проблем экологической безопасности и окружающей среды, возникающих в связи с экономическим развитием [Аганбегян, 1984].

Эти идеи легли в основу Постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР от 7 февраля 1980 г. «О мерах по дальнейшему эконо-

мическому и социальному развитию районов проживания народностей севера», которое можно считать третьей советской программой освоения Севера. Постановление обязывало органы партийной и государственной власти, министерства и ведомства наряду с дальнейшим развитием хозяйственной деятельности принять меры для обустройства населенных пунктов. Совету министров РСФСР, союзным министерствам и ведомствам, имеющим предприятия на Севере, поручалось осуществить в 1980-1990-х гг. строительство жилых домов, объектов здравоохранения, просвещения, культуры, торговли, аэропортов, телевизионных станций, сетей телефонной связи и других объектов социального назначения [Постановление ЦК КПСС ... , 1981].

Несколько пунктов постановления (п.12-22) обязывали Совет министров РСФСР и соответствующие союзные министерства и ведомства обеспечить улучшение условий труда и социальной сферы оленеводческих и промысловых хозяйств коренных народностей Крайнего Севера [Постановление ЦК КПСС ... , 1981].

В постановлении также обращалось внимание союзных министерств и ведомств, ВЦПСС на вопросы совершенствования торговли продовольственными товарами, на обеспечение жителей Севера санаторно-курортным лечением и медицинскими услугами, на создание сети передвижных культурно-

просветительских учреждений [Постановление ЦК КПСС ... , 1981].

«Академии наук СССР предписывалось продолжить работу по развитию письменности народов Крайнего Севера. Министерству просвещения СССР, Академии педагогических наук СССР, Министерству высшего и среднего специального образования СССР, Государственному комитету СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли ставилась задача разработки соответствующих учебных программ, подготовки и издания учебников, словарей, методических пособий, приема в высшие и средние специальные учебные заведения абитуриентов из числа жителей Севера по специальным квотам» [Постановление ЦК КПСС ... , 1981, с. 299, 300].

Выполнение всех пунктов партийно-правительственного постановления от 7 февраля 1980 г. могло сыграть существенную роль в трансформации советской политики в отношении Севера, перейти от модели, сложившейся в 1920-1930-е годы, к комплексному развитию этих территорий, включая и хозяйственную деятельность, и социальную сферу. Этого, однако, не произошло как по экономи-

ческим, так и по политическим причинам. Советский Союз вступал в период турбулентности и задачи, намеченные в Постановлении, были выполнены лишь частично.

#### Выводы

Российская Арктика как важная часть российского государства исторически привлекает к себе большое внимание. С 1920-1930-х годов, когда Советское правительство разработало первые планы развития Севера, освоение Арктики и Северного морского пути стало важной частью развития народного хозяйства. В советское время были проведены серьезные научные исследования Арктики, совершены географические открытия, освоен Северный морской путь. Главное внимание уделялось проведению геологоразведки и освоению энергоресурсов, промышленному строительству и судостроению, созданию полярной авиации. Развитие социально-культурной сферы Севера, как впрочем и на всей территории СССР, являлось второстепенной задачей. На излете советской истории была предпринята попытка перехода к комплексному освоению Севера, которая была реализована лишь частично.

#### Библиографический список

1. Аганбегян А. Г. Освоение природных богатств Арктической зоны СССР // Известия СО АН СССР. Серия истории, филологии и философии. Вып. 2. 1984. №9. С.6–15.
2. Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1933-1937 гг.). Том второй. План развития районов. Москва : Госплан СССР, 1934. 582 с.
3. Зеляк В. Г. Особенности развития золотодобывающей промышленности на Северо-Востоке России в 30-50 гг. XX в. // Колымский гуманитарный альманах. Вып. 1. Магадан, 2006. С. 85-102.

4. Каштелян В. И. Ледоколы / В. И. Каштелян, А. Я. Рывлин, О. В. Фаддеев, В. Я. Ягодкин. Ленинград : Судостроение, 1972. 286 с.
5. Киселев А. А. Родное Заполярье: Очерки истории Мурман. обл. (1917-1972 гг.). Мурманск : Кн. изд-во, 1974. 511 с.
6. Красавцев Л. Б. Роль модернизации ледокольного и ледокольно-транспортного флота в освоении северного морского пути в 50-80 годы XX века // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия «Гуманитарные и социальные науки». 2012. № 1. С. 20-25.
7. Летопись Севера. Т.7. Москва : Мысль, 1975. 221 с.
8. Летопись Севера. Т.11. Москва : Мысль, 1975. 255 с.
9. Морской энциклопедический словарь. В 3 т. Т 1. Ленинград : Судостроение, 1991. 503 с.
10. План электрификации РСФСР: Доклад VIII съезду Советов Гос. комис. по электрификации России. 2-е изд. Москва : Госполитиздат, 1955. 660 с.
11. Постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б). 20 июля 1934 г. «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства» // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967). Т. 2. 1933–1940. Москва : Политиздат, 1967. С. 481-486.
12. Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР. 7 февраля 1980 г. «О мерах по дальнейшему экономическому и социальному развитию районов проживания народностей Севера» // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967). Т. 13. Апрель 1979 г. – март 1981 г. Москва : Политиздат, 1981. С. 292-300.
13. Серикова У. С. История освоения Арктики // История науки и техники. 2016. № 4. С. 35-40.
14. Сибирская советская энциклопедия. Т.4. Новосибирск : Сибирское краевое изд-во, 1992. 1082 с.
15. Тимошенко А. И. Проекты социально-экономического развития Сибири в XX.: концепции и решения: Исторические очерки. Новосибирск : Сиб. науч. изд-во, 2007. 287 с.
16. Тимошенко А. И. Советские инициативы в Арктике в 1920-е гг. (К вопросу о стратегической преемственности) // Гуманитарные науки в Сибири. 2010. № 2. С. 48-52.
17. Тимошенко А. И. Российская региональная политика в Арктике в XX-XXI вв.: проблемы стратегической преемственности // Арктика и Север. 2011. № 4. С. 1-13.
18. Тимошенко А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII-XXI вв.) // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII-XXI вв. Сборник научных трудов / Отв. ред. В. А. Ламин. Новосибирск : Сиб. науч. изд-во, 2012. С. 4-35.
19. Тимошенко А. И. Советский опыт мобилизационных решений в освоении Арктики и северного морского пути в 1930-1950-е гг. // Арктика и Север. 2013. № 13. С. 1-19.
20. Чжоу Шанвэнь История подъема и падения Советского Союза / Чжоу Шанвэнь, Е Шуцзун, Ван Сиде. Шанхай : Шанхайское народное издательство, 2002. С. 257 (на китайском языке)

21. Широков А. И. Дальстрой как институт колонизации северо-востока России в 1930–1950-х гг. // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 2. С. 90-93.

22. Широков А. И. Золотодобывающий комплекс Дальстроя в 1930-х гг. // Вестник Том. гос. ун-та. 2009. № 327. С. 95-99.

#### Reference list

1. Aganbegjan A. G. Osvoenie prirodnyh bogatstv Arkticheskoj zony SSSR = Development of natural resources of the Arctic zone of the USSR // Izvestija SO AN SSSR. Serija istorii, filologii i filosofii. Vyp. 2. 1984. №9. S. 6–15.

2. Vtoroj pjatiletnij plan razvitija narodnogo hozjajstva SSSR (1933-1937 gg.). Tom vtoroj. Plan razvitija rajonov = The second five-year plan for the development of the national economy of the USSR (1933-1937). Volume Two. District Development Plan. Moskva : Gosplan SSSR, 1934. 582 s.

3. Zeljak V. G. Osobennosti razvitija zolotodobyvajushhej promyshlennosti na Severo-Vostoke Rossii v 30-50 gg. XX v. = Features of the development of the gold mining industry in the North-East of Russia in 30-50 years. XX century// Kolymskij gumanitarnyj al'manah. Vyp. 1. Magadan, 2006. S. 85-102.

4. Kashteljan V. I. Ledokoly = Ice breakers / V. I. Kashteljan, A. Ja. Ryvlin, O. V. Faddeev, V. Ja. Jagodkin. Leningrad : Sudostroenie, 1972. 286 s.

5. Kiselev A. A. Rodnoe Zapoljar'e: Oчерки istorii Murm. obl. (1917-1972 gg.) = Native Arctic: Essays on the history of the Murmansk region (1917-1972). Murmansk : Kn. izd-vo, 1974. 511 s.

6. Krasavcev L. B. Rol' modernizacii ledokol'nogo i ledokol'no-transportnogo flota v osvoenii severnogo morskogo puti v 50-80 gody XX veka = The role of modernization of the icebreaking and icebreaking transport fleet in the development of the northern sea route in the 50-80-s in the XX century // Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Serija «Gumanitarnye i social'nye nauki». 2012. № 1. S. 20-25.

7. Letopis' Severa = Chronicle of the North. T.7. Moskva : Mysl', 1975. 221 s.

8. Letopis' Severa = Chronicle of the North. T.11. Moskva : Mysl', 1975. 255 s.

9. Morskoj jenciklopedicheskij slovar'. V 3 t. T 1. Leningrad : Sudostroenie, 1991. 503 s.

10. Plan jelektrifikacii RSFSR: Doklad VIII s#ezdu Sovetov Gos. komis. po jelektrifikacii = Plan for electrification of the RSFSR: Report to the VIII Congress of Soviets of the State commission on electrification Rossii. 2-e izd. Moskva : Gospolitizdat, 1955. 660 s.

11. Postanovlenie Sovnarkoma SSSR i CK VKP(b). 20 ijulja 1934 g. «O meroprijatijah po razvitiju Severnogo morskogo puti m severnogo hozjajstva» = Resolution of Council of People's Commissars of the USSR and Central Committee of the All-Union Communist Party (bolsheviks). July 20, 1934 "On measures for the development of the Northern Sea Route and the Northern Economy"// Reshenija partii i pravitel'stva po hozjajstvennym voprosam (1917–1967). T. 2. 1933–1940. Moskva: Politizdat, 1967. S. 481-486.

12. Postanovlenie CK KPSS i Soveta ministrov SSSR. 7 fevralja 1980 g. «O merah po dal'nejshemu jekonomicheskomu i social'nomu razvitiju rajonov prozhivanija narodnostej Severa» = Resolution of the Central Committee of the CPSU and the Council of Ministers of the USSR. February 7, 1980 "On measures for the further

economic and social development of the areas where the peoples of the North live"// Reshenija partii i pravitel'stva po hozjajstvennym voprosam (1917–1967). T. 13. Aprel' 1979 g. – mart 1981 g. Moskva: Politizdat, 1981. S. 292-300.

13. Serikova U. S. Istorija osvoenija Arktiki = The history of the development of the Arctic // Istorija nauki n tehniki. 2016. № 4. S. 35-40.

14. Sibirskaja sovetskaja jenciklopedija = Siberian Soviet Encyclopedia T.4. Novosibirsk : Sibirskoe kraevoe izd-vo, 1992. 1082 s.

15. Timoshenko A. I. Proekty social'no-jekonomicheskogo razvitija sibiri v XX.: koncepcii i reshenija: Istoricheskie ocherki = Projects of socio-economic development of Siberia in the XX.: concepts and solutions: Historical essays. Novosibirsk : Sib. nauch. izd-vo, 2007. 287 s.

16. Timoshenko A. I. Sovetskie iniciativy v Arktike v 1920-e gg. (K voprosu o strategicheskoy preemstvennosti) = Soviet initiatives in the Arctic in the 1920s (on the issue of strategic continuity) // Gumanitarnye nauki v Sibiri. 2010. № 2. S. 48-52.

17. Timoshenko A. I. Rossijskaja regional'naja politika v Arktike v XX- XXI vv.: problemy strategicheskoy preemstvennosti = Russian regional policy in the Arctic in the XXI-XXI centuries: problems of strategic continuity // Arktika i Sever. 2011. № 4. S. 1-13.

18. Timoshenko A. I. Transformacii v rossijskoj gosudarstvennoj politike osvoenija Arktiki i Severnogo morskogo puti (XVIII-XXI vv.) = Transformation in the Russian state policy for the development of the Arctic and the Northern Sea Route (XVIII-XXI centuries) // Gosudarstvennaja politika Rossii v Arktike: strategija i praktika osvoenija v XVIII-XXI vv. Sbornik nauchnyh trudov / Otv. red. V. A. Lamin. Novosibirsk : Sib. nauch. izd-vo, 2012. S. 4-35.

19. Timoshenko A. I. Sovetskij opyt mobilizacionnyh reshenij v osvoenii Arktiki i severnogo morskogo puti v 1930-1950-e gg. = Soviet experience of mobilization solutions in the development of the Arctic and the northern sea route in the 1930s and 1950s.// Arktika i Sever. 2013. № 13. S. 1-19.

20. Chzhou Shanvjen' Istorija pod#ema i padenija Sovetskogo Sojuza = History of the Rise and Fall of the Soviet Union / Chzhou Shanvjen', E Shuczun, Van Side. Shanhaj : Shanhajskoe narodnoe izdatel'stvo, 2002. S. 257 (na kitajskom jazyke)

21. Shirokov A. I. Dal'stroj kak institut kolonizacii severo-vostoka Rossii v 1930–1950-h gg. = Dalstroy as an institution of colonization of northeastern Russia in the 1930s and 1950s.// Gumanitarnye nauki v Sibiri. 2008. № 2. S. 90-93.

22. Shirokov A. I. Zolotodobyvajushhij kompleks Dal'stroja v 1930-h gg. = Dalstroy gold mining complex in the 1930s.// Vestnik Tom. gos. un-ta. 2009. № 327. S. 95-99.

Статья поступила в редакцию 20.09.2023; одобрена после рецензирования

11.10.2023; принята к публикации 24.11.2023.

The article was submitted on 20.09.2023; approved after reviewing 11.10.2023;

accepted for publication on 24.11.2023