

Северные морские пути России

библиотека
журнала

ИСТОРИЯ СОЦИОЛОГИЯ ФИЛОСОФИЯ АНТРОПОЛОГИЯ

неприкосновенный
запас



Коллектив авторов
Северные морские пути России
Серия «Библиотека журнала
«Неприкосновенный запас»»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69637036

*Северные морские пути России. Коллективная монография под редакцией В. В. Васильевой и К. А. Гавриловой: Новое литературное обозрение; Москва; 2023
ISBN 9785444823131*

Аннотация

Северный морской путь, занимающий особое место в географическом воображении российской аудитории, после активного завоевания Арктики в 1930-е годы и последующего планового освоения в позднесоветский период, в 1990-е был вытеснен с передовой российской политики. Новый всплеск интереса к Арктике пришелся на начало XXI века, когда словосочетание «Северный морской путь» снова стало важным для государственной повестки. Данная коллективная монография предлагает три подхода к изучению Севморпути – с позиции социальной антропологии, истории и экономической географии. Корпус рассматриваемых тем включает связи материальной инфраструктуры Севморпути и поддерживающих ее социальных отношений; представление Севморпути жителями

арктического побережья, профессиональными сообществами и широкой аудиторией; практическую и риторическую адаптацию прибрежных поселений к социально-экономическим изменениям; различные концепции управления инфраструктурой Севморпути, а также политическую логику проектов развития «национальной транспортной магистрали». Заявленное в названии книги множественное число указывает на то, что для разных аудиторий сам феномен не тождественен: Северные морские пути – это исторические и современные, социальные и политические, риторические и практические – множественные пути России в Арктике.

Содержание

Валерия Васильева, Ксения Гаврилова	8
КАК ИЗУЧАЮТ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ	8
ПУТЬ	
ЧТО ТАКОЕ СМП?	15
СЕВЕРНЫЕ МОРСКИЕ ПУТИ РОССИИ	21
СТРУКТУРА КНИГИ	24
ЛИТЕРАТУРА	26
Введение. Что такое Северный морской путь?	33
Ксения Гаврилова, Валерия Васильева	35
Михаил Агапов	59
Надежда Замятина	68
Раздел 1. Инфраструктуризация Севморпути	94
Михаил Савинов	94
УРОВНИ РЕПРЕЗЕНТАЦИИ СИСТЕМЫ	96
ХРОНОЛОГИЯ СИСТЕМЫ	107
Конец ознакомительного фрагмента.	109

Северные морские пути России. Коллективная монография под редакцией В. В. Васильевой и К. А. Гавриловой

УДК [911.3:33](268)

ББК 65.04(211)

C28

Редактор серии А. Куманьков

Северные морские пути России / Коллективная монография под редакцией В. В. Васильевой и К. А. Гавриловой. – М.: Новое литературное обозрение, 2023. – (Библиотека журнала «Неприкосновенный запас»).

Северный морской путь, занимающий особое место в географическом воображении российской аудитории, после активного завоевания Арктики в 1930-е годы и последующего планового освоения в позднесоветский период, в 1990-е был вытеснен с передовой российской политики. Новый всплеск интереса к Арктике пришелся на начало XXI ве-

ка, когда словосочетание «Северный морской путь» снова стало важным для государственной повестки. Данная коллективная монография предлагает три подхода к изучению Севморпути – с позиции социальной антропологии, истории и экономической географии. Корпус рассматриваемых тем включает связи материальной инфраструктуры Севморпути и поддерживающих ее социальных отношений; представление Севморпути жителями арктического побережья, профессиональными сообществами и широкой аудиторией; практическую и риторическую адаптацию прибрежных поселений к социально-экономическим изменениям; различные концепции управления инфраструктурой Севморпути, а также политическую логику проектов развития «национальной транспортной магистрали». Заявленное в названии книги множественное число указывает на то, что для разных аудиторий сам феномен не тождественен: Северные морские пути – это исторические и современные, социальные и политические, риторические и практические – множественные пути России в Арктике.

В оформлении обложки использованы фотографии К. Гавриловой: Обской причал Салехардского речного порта, г. Лабытнанги (ноябрь 2017); Лозунг «Трассе Севморпути – круглогодичную навигацию», поселок Диксон (апрель 2018).

© В. Васильева, К. Гаврилова, состав, 2023

© Авторы, 2023

© И. Дик, дизайн обложки, 2023

© ООО «Новое литературное обозрение», 2023

Жителям российского Севера

*Валерия Васильева,
Ксения Гаврилова*
ПРЕДИСЛОВИЕ

**КАК ИЗУЧАЮТ СЕВЕРНЫЙ
МОРСКОЙ ПУТЬ**

Одним из импульсов исследовательского проекта, результатом которого стала эта книга, была растущая популярность Северного морского пути (далее – Севморпуть, СМП) в дискурсе властей федерального и регионального уровней. К моменту начала проекта основную массу научных статей о Северном морском пути составляли публикации, так или иначе воспроизводящие официальную риторику развития магистралей¹. Основными темами этих публикаций были влияние на развитие Севморпути изменений климата, обеспеченность грузами и рентабельность использования магистралей, рассмотрение преимуществ СМП по сравнению с другими морскими трассами (в особенности Суэцким каналом), вопросы определения границ трассы и принадлежности к ней

¹ О социальных аспектах российской «арктической повестки» и прагматике образа Севморпути см. (Гаврилова, 2016, 2020).

тех или иных портов, планирование промышленных и инфраструктурных объектов в связи с развитием СМП (Бату-рова, Коновалов, 2015; Карпов, 2014; Куватов и др., 2014; Лукин, 2015а, 2015б; Пересыпкин, Яковлев, 2006; Плисецкий, 2016; Селин, 2013; Яковлев, Лебедев, 2010; Laruelle, 2014; перечислены лишь некоторые из авторов).

В другом корпусе исследований – объемных монографиях авторов, специализирующихся в области международной безопасности и экологической инженерии в полярных регионах (Brubaker, 2005; Østreng, 2013; Østreng et al., 2013), – представлялись результаты мониторинга современной навигационной, законодательной и геополитической ситуации вокруг Северного морского пути, зачастую с привлечением сравнительных данных по Северо-западному проходу и другим арктическим путям. Для этих исследований характерны комплексность подхода и экономическое прогнозирование, а также – что отличало их от перечисленных выше – привлечение корпуса технических и юридических данных. Кроме того, недавно увидела свет комплексная историческая работа, во многом основанная на результатах большого исследовательского проекта INSROP (International Northern Sea Route Programme, 1993–1999), участниками которого были в том числе перечисленные выше авторы, и охватывающая период с IX века вплоть до современности (Nielsen, Okhuizen 2022). В силу амбициозности поставленной задачи для исследования также характерен взгляд с высоты птичьего полета и ис-

пользование преимущественно вторичных источников для описания современной ситуации.

Существует также корпус работ, анализирующих стратегии и техники освоения российской Арктики. Соединяя советский опыт промышленного и транспортного развития северных территорий (например, идеи территориально-производственных комплексов С. В. Славина [1961]) с зарубежными исследованиями феномена фронта, концепциями «удаленности» (Ardener, 2012) и «близости» (proximity) (Boschma, 2005), географы Н. Ю. Замятина и А. Н. Пилясов разработали новую комплексную теорию освоения Арктики, делающую акцент на взаимодействии внутренних и внешних форм освоения территории, анализе местного институционального капитала, внимании к локальным конфликтам и эволюции систем заселения (Замятина, Пилясов, 2017; Замятина, Пилясов, 2018; Пилясов, Замятина 2020). Кроме того, контекст задавала советская классика исторического исследования Севморпути (три тома М. И. Белова и один Д. М. Пинхенсона: История открытия и освоения Северного морского пути: 1956–1969; двухтомник В. Ю. Визе, лично принимавшего участие во многих арктических экспедициях: 2016 [1948]), а также советологические работы об освоении Арктики, в которых использование Севморпути анализировалось как одна из составляющих этого процесса (Armstrong 2011 [1952]; Armstrong, 1958; Horensma, 1991; McCannon, 1998; Josephson, 2014; и многие другие). Несмотря на фун-

даментальность многих вышеперечисленных работ, они давали минимальное представление о *социальном* функционировании магистрали.

Зачем еще одна книга про СМП и чем она отличается от других?

Эта книга выросла из трехлетней работы коллектива авторов в рамках исследовательского проекта Тюменского государственного университета (2017–2019)². Проект представлял собой опыт междисциплинарного сотрудничества специалистов в области исторической географии и социальной антропологии: сотрудников Лаборатории исторической географии и регионалистики (ЛИГР) Тюменского государственного университета и Центра социальных исследований Севера (ЦЕСИС) Европейского университета в Санкт-Петербурге. Руководитель проекта – Н. Б. Вахтин, участники – сотрудники ЛИГР М. Г. Агапов, Ф. С. Корандей, сотрудники ЦЕСИС А. А. Болотова, В. В. Васильева, К. А. Гаврилова, А. И. Карасева, Ю. И. Ковыршина, Е. В. Лярская, а также сотрудница МГУ и Института регионального консалтинга Н. Ю. Замятина. Координация работы осуществлялась заведующим ЛИГР С. А. Козловым, без постоянной поддержки которого проект был бы невозможен.

Изначальной целью проекта было социально-антрополо-

² Государственное задание Минобрнауки РФ № 33.2257.2017/ПЧ на тему «Российские гавани Трансарктической магистрали: Пространства и общества арктического побережья России накануне новой эпохи развития Северного морского пути».

гическое и географическое изучение современного состояния арктических городов и поселков, определяемых как «опорные точки» Севморпути, а также историко-культурный и историко-географический анализ восприятия СМП как феномена популярного географического знания. Работа по проекту включала как методы социальной антропологии – проведение интервью и наблюдение в ходе полевой работы, так и методы исторической географии – работу в архивах, исторический анализ пространства ландшафтов и регионов, в том числе в их дискурсивном и перцептивном аспектах.

Важнейшим отличием проекта от многих других были интенсивные полевые исследования: участники проекта за три года сумели объехать обширную территорию российской прибрежной Арктики, побывать практически во всех бывших, нынешних и будущих «опорных точках» СМП, а также в региональных, административных и логистических центрах, от которых зависит навигация по Севморпути. В ходе проекта были обследованы 25 населенных пунктов: работа велась в Мурманске, Архангельске, Вытегре, Индиге, Нарьян-Маре, Амдерме, Салехарде и Лабытнанги, Сабетте, Се-Яхе, Яр-Сале, Новом Уренгое, Новом Порту, Дудинке, Норильске, Игарке, Диксоне, Хатанге, Якутске, Тикси, Providения, Анадыре, Магадане, Петропавловске-Камчатском и Владивостоке; после окончания проекта в 2021–2022 гг. были обследованы еще два населенных пункта, связан-

ных с СМП: город Певек и поселок Черский³. Записано более 600 интервью с местными жителями, представителями районных администраций, сотрудниками портов, капитанами судов, работниками транспортных и торговых компаний. Кроме того, проведены исследования в ключевых для данной темы архивах: ГАРФ, РГАЭ, АВПРИ (Москва), ЦГА в Санкт-Петербурге, ГА Красноярского края (Красноярск), ГА Архангельской области (Архангельск), Пермском государственном архиве социально-политической истории (Пермь), муниципальных и музейных архивах г. Игарка.

Работа в рамках проекта предполагала проведение постоянных научных семинаров, в которых, помимо членов грантового коллектива, принимали участие специалисты по истории освоения Арктики в целом и Севморпути в частности: А. Н. Гончаров, М. А. Емелина, М. А. Савинов, П. А. Филин⁴. После формального окончания проекта и публикации

³ В Мурманске полевую работу проводили А. Болотова, В. Васильева, К. Гаврилова и Ю. Ковыршина; в Архангельске – А. Болотова, В. Васильева, К. Гаврилова и А. Карасева; в Вытегре – А. Карасева; в Индиге, Нарьян-Маре и Салехарде – М. Агапов, В. Васильева, К. Гаврилова и Е. Ляльская; в Сабетте и Новом Уренгое – М. Агапов, В. Васильева и К. Гаврилова; в Се-Яхе – Е. Ляльская; в Игарке – М. Агапов, Н. Замятина и Ф. Корандей; в Дудинке – М. Агапов, В. Васильева, К. Гаврилова и Ф. Корандей; в Диксоне – В. Васильева, К. Гаврилова и Н. Замятина; в Петропавловске-Камчатском – В. Васильева, К. Гаврилова и А. Карасева; в Амдерме, Хатанге, Тикси, Черском, Певеке, Providения, Анадыре и Владивостоке – В. Васильева и К. Гаврилова.

⁴ См. работы этих авторов, посвященные Севморпути, например (Гончаров, 2013; Емелина, Филин, 2019; Емелина, Савинов, Филин, 2019; Филин, 2020).

некоторых его результатов⁵ работа над темой продолжалась: важной вехой на пути к изданию книги стал семинар «Северный морской путь и водные инфраструктуры в Российской Арктике: антропологическая перспектива», прошедший 25–26 ноября 2021 г. в Европейском университете в Петербурге. Многие из участников семинара в итоге стали авторами глав данной книги.

⁵ По данному проекту было опубликовано несколько статей, в частности: (Gavrilova, Vakhtin, Vasilyeva, 2017; Вахтин, 2017; Корандей, 2017; Агапов, 2018; Васильева, 2020; Гаврилова, 2020; Ковырина, 2019; Vakhtin, 2019; Zamiatina, 2020; и др.).

ЧТО ТАКОЕ СМП?

Северный морской путь – не абстрактное философское понятие, дискуссии об объеме которого выглядели бы понятными. Казалось бы, что может быть более материальным и легко определяемым, чем водная инфраструктура, географические границы которой закреплены законодательно? И тем не менее за три года полевой работы в российской Арктике и на Дальнем Востоке – на территории от Мурманска до Владивостока – авторы-антропологи данной монографии не встретили ни одного идентичного определения Севморпути, не записали перечня общепринятых его функций, списка общеизвестных достоинств и даже консенсуса по поводу его существования. Каждого из наших многочисленных собеседников – ледокольных капитанов, владельцев частных и государственных транспортных компаний, представителей региональной власти, жителей прибрежных поселков, сотрудников портов, метеостанций, спасательных координационных центров и авиапредприятий, экипажи морских судов и многих других – мы по-антропологически наивно спрашивали о том, как они понимают Северный морской путь. Многие, услышав вопрос, не скрывали своего раздражения: ответ для них был настолько очевиден, что мы неизбежно выглядели в их глазах исследователями, поленившимися изучить матчасть. И тем не менее все эти люди, большие профессионалы

своего дела, имели очень разные точки зрения на то, что же такое Северный морской путь, как он функционирует и для чего нужен стране.

Все прицеливаются [на Северный морской путь], потому что кроме того, что там нефти и газа до хохота, да, там еще ну, это реальная дорога, которая сокращает путь из варяг... тут даже не из варяг в греки, а из европейцев в азиаты в два раза. Как по времени, так и по стоимости (представитель частной транспортной компании).

Северный морской путь – там же и военные корабли, и все воинские базы, которые раньше были на островах. У нас сколько воинских частей! <...> Это защита государства извне. Ну, пафосно скажу, я не военный, но это, наверное, больше всего этого (представитель транспортного отдела региональной администрации).

На данный момент [Северного морского пути] как такового нет для меня. Как для жителя обычного северного поселка, для меня Северного морского пути не существует. А знаете, почему? Он был в девяностых, тогда была официальная возможность... Мы даже просто приезжали на атомный ледокол с Диксона. Да, вот, на вездеходе приезжаешь – он стоит в порту, мы могли просто на коммерческих официально абсолютно подойти к команде, да, там был специальный человек, и он мог часть продуктов, излишков продать нам для магазина. Это первое. Второе – была возможность выйти также

на руководство Мурманского пароходства, которое раньше было (бывший частный предприниматель из прибрежного поселка).

Вот я не работал на нем, по этому [Северному морскому] пути. Большие тоннажные пароходы работают на этом пути (капитан судна, завозящего грузы в Западную Арктику).

Интервьюер: Скажите, пожалуйста, что-нибудь вообще в округе у вас слышно про Северный морской путь?

Собеседник: (смеется) Что значит «слышно»? Мы по нему возим топливо! (сотрудник компании, завозящей грузы в Восточную Арктику).

Свои сложности с этим, с Северным морским путем даже летом. Он даже мешает, по идее, работать. Ну потому что там какие-то свои требования, там, переходя через него, ты должен кучу требований соблюсти (директор компании, завозящей грузы в Западную Арктику).

С этими мнениями невозможно спорить – все они верны, но при этом складывается впечатление, что речь идет об абсолютно разных явлениях. Аналогия с древнеиндийской притчей об ощупывании слона буквально напрашивается сама собой. Это ощущение еще более усиливается в диалоге антропологов с коллегами-историками: историческое развитие Северного морского пути, особенно если его отсчитывать не от появления устоявшегося наименования, а с начала арктического мореплавания, было столь разнообразным

и СМП выступал в таких разных ипостасях в коллективном воображении жителей страны, что трудно сказать, в какой момент мы делаем слишком большое допущение, называя явление одним и тем же именем. Экономическая география, могущественная соратница и наследница Госплана и традиций рационального освоения территорий, вносит еще больше неопределенности, утверждая, что единственно правомерный способ определять СМП – в контексте хозяйственно-экономической жизни страны в целом и логики освоения ресурсов (от углеводородов до водных путей) в частности.

Наконец, ситуация вокруг Севморпути еще более усложняется, когда официальные планы развития сталкиваются с неофициальными «низовыми» мнениями об идеальном (оптимальном) будущем инфраструктуры. Стоит ли инфраструктуризировать «опорные точки» вдоль всего арктического берега или можно полагаться на автономность мореплавания суперсовременных контейнеровозов и атомных ледоколов? Следует ли развивать Севморпуть силами частных компаний или посредством системных государственных инвестиций и контроля? Имеет ли СМП высокий экономический потенциал или преимущественно стратегическое назначение как инструмент утверждения суверенитета над Арктикой? Мнения по этим вопросам часто оказываются кардинально противоположными.

Я не вижу никаких необходимостей в опорных точках. Ну, реально, с Архангельска или с Мурманска

до [восточной оконечности Севморпути] – максимум 21 день, да? Это ну, это мы говорим о судах, которые идут, там, в 12–13 узлов, для контейнеровозов тем более, если все это сейчас строить (представитель частной судоходной компании).

Что должно произойти? Должно произойти, что наше государство вложит не менее, там, говорят, семисот миллионов долларов или миллиард долларов с тем, чтобы создать совершенно иные качественные навигационные условия по Северному морскому пути. Ну что я имею в виду? Это вот всю ту зону восточнее Енисея, туда к Лене, им необходимо оснастить локацией, навигационным оборудованием, МЧС-оборудованием. Потому что если что-то случится там с иностранным судном, которое везет 40 тысяч контейнеров из Амстердама в Шанхай, и оно не сможет получить срочную помощь по линии МЧС на Северном морском пути, то случится катастрофа (представитель среднего бизнеса).

Как и в случае с любым фрагментом социальной реальности, являющим себя по-разному разным группам, концептуализация Севморпути принципиально множественна, при этом разные понимания не воспринимаются как равноценные. Выбор «правильного» понимания, закрепление за какой-либо дефиницией статуса объективной реальности определяется властными отношениями и иерархиями, пронизывающими любое общество: иерархиями политическими (например, закрепление определения СМП на зако-

нодательном уровне), институциональными (через практики операторов ледокольного флота) или иерархиями знания (планово-экономический, ресурсно-хозяйственный взгляд на СМП будет всегда понятнее антропологического). Социальный опыт менее влиятельных групп населения – их переживание феномена Севморпути – при этом нередко нивелируется. Но можно ли утверждать, что характеристики СМП, актуальные для владельцев логистических компаний, представителей малого бизнеса или просто жителей побережья Арктики, менее важны и легитимны, чем закрепленные на бумаге официальные стратегии развития инфраструктуры? Может быть, сами противоречия во взглядах на Северный морской путь и составляют суть феномена? Правомерно ли, продуктивно ли и возможно ли – по крайней мере, с эпистемологической точки зрения – искать единое непротиворечивое определение Северного морского пути?

СЕВЕРНЫЕ МОРСКИЕ ПУТИ РОССИИ

В разные периоды российской истории термин *Северный морской путь* имел разную актуальность: фаза повышенного внимания к трассе в эпоху завоевания Арктики в 1930-е гг. сменилась рутинным освоением в позднесоветские годы, за которым последовало вытеснение и термина, и самого феномена Севморпути с передовой российской политики в 1990-е гг. Новый всплеск интереса к Арктике и арктической магистрали пришелся на начало XXI века, когда словосочетание *Северный морской путь* вновь стало ключевым для государственной повестки⁶. Формулируя название для монографии, мы работали на стыке двух очень привычных для русскоязычной аудитории словосочетаний. Выбор множественного числа для термина *Северный морской путь* позволил нам уже на обложке анонсировать ключевые для монографии вопросы о том, что, как любой социальный феномен, Севморпуть множественен и нетождественен для разных аудиторий; как инфраструктура – представляет собой открытый ряд социально-технических, материальных и политических конфигу-

⁶ Согласно подкорпусу «Нехудожественные тексты» Национального корпуса русского языка за период с 1800 по 2017 г., первые фиксации употребления словосочетания «Северный морской путь» приходятся на начало XX в., пик употреблений фиксируется дважды – в 1938 г. и 2009 г.

раций; как объект изучения – имеет разный концептуальный объем для представителей разных дисциплин. Выработать единое исчерпывающее определение Севморпути невозможно – именно это призван продемонстрировать наш собственный путь от единственного числа ко множественному. Аналогичный путь свойственен другому по-прежнему актуальному, идеологически нагруженному словосочетанию – *пути России*. Не вписывая себя в контекст историософской и/или популярной традиции поиска «особого» *пути* страны и ее населения («Особый путь»... 2018), мы тем не менее продолжаем игру со значением множественности (*путей России*), начатую в первой половине XX века российскими философами и писателями и блестяще подхваченную симпозиумом специалистов по изучению России, проводимым Московской высшей школой экономических и социальных наук⁷.

Объединяющая всех авторов монографии перспектива – взгляд на Северный морской путь из России, с российского арктического берега, из российского федерального центра, взгляд российских регионов, портов и поселений, транспортных компаний и обслуживающих трассу организаций. Как «национальная транспортная магистраль»⁸ Северный морской путь является одним из *водных путей России* – принципиально значимых каналов связи и инструментов

⁷ О симпозиуме «Пути России»: <https://www.msses.ru/conferences/simposium-puti-rossii/>.

⁸ Закон о Северном морском пути (№ 132-ФЗ) от 28 июля 2012 г.

связности страны. Северные морские пути России – это исторические и современные, социальные и политические, риторические и практические – множественные пути России в Арктике.

СТРУКТУРА КНИГИ

В данной коллективной монографии Северный морской путь рассматривается с позиции разных дисциплин: социальной антропологии, истории и экономической географии. Авторы работают с разными историческими периодами и используют разный масштаб – от изучения локальных портовых сообществ до рассмотрения инфраструктурной системы в целом. Тем не менее между главами существуют значительные параллели. Это подсказало и логику структуры книги: редакторы отказались от композиции «по дисциплинам» в пользу тематического выделения разделов, позволяющего читателю увидеть типологически сходные процессы развития СМП как инфраструктуры и как политического проекта.

Работы первого раздела объединены термином «инфраструктуризация», подчеркивающим процессуальность, перманентную незаконченность определения географического и функционального объема инфраструктуры Севморпути. Основное внимание здесь уделено исторической изменчивости материальных инфраструктур и процессу реконфигурации поддерживающих их социальных отношений (главы М. Савинова, М. Агапова, Н. Замятиной).

Второй раздел посвящен воображению феномена Севморпути различными группами: представителями локальных сообществ, профессиональными сообществами, широкой об-

ществом (главы В. Васильевой, Ф. Корандея, Н. Вахтина, И. Стася). Хотя образ СМП на национальном уровне в различные исторические периоды транслировался с помощью разных каналов, официальный дискурс в равной степени был конституирующим для представлений об этой инфраструктуре на локальном уровне.

В третьем разделе авторы обращаются к уровню локальных арктических сообществ и рассматривают переживание населением социально-экономических изменений в Арктике, практическую и риторическую адаптацию к ним (главы К. Гавриловой, Е. Лярской, В. Давыдова). Рассматривается образ СМП как единой инфраструктуры или значимое отсутствие этого образа, зависимость актуального социально-го опыта населения от Севморпути и от технологических и природных составляющих этой инфраструктуры.

Наконец, в четвертом разделе внимание сфокусировано на институтах, управляющих СМП и прилегающей арктической территорией: эти институты исторически изменчивы и находятся в сложном взаимодействии друг с другом, и тем не менее именно они вырабатывают нормативное определение Севморпути и формируют практики его использования. Авторы этого раздела анализируют различные профессиональные взгляды на управление инфраструктурой, а также политическую логику проектов развития Севморпути (главы П. Филина, М. Емелиной, А. Карасевой, А. Пилясова).

ЛИТЕРАТУРА

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

Батунова Г. В., Коновалов А. М. Системообразующая роль Северного морского пути в развитии Арктической зоны Российской Федерации // *Современные производительные силы*. 2015. № 3. С. 50–58.

Васильева В. В. Ускользящий Северный морской путь и локальное сообщество Диксона: обещание инфраструктуры // *Сибирские исторические исследования*. 2020. № 3. С. 76–88.

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

Гаврилова К. А. Репрезентация российской Арктики в дискурсе арктических форумов // *Сибирские исторические исследования*. 2016. № 4. С. 30–56.

Гаврилова К. А. Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ // *Сибирские исторические исследования*. 2020. № 3. С. 62–75.

Гончаров А. Е. История коммерческих экспедиций Северного морского пути: 1870–1890-е гг. Дис. канд. ист. наук: специальность 07.00.02. Краснояр. гос. пед. ун-т им. В. П.

Астафьева. 2013.

Емелина М. А., Савинов М. А., Филин П. А. Карские операции 1920-х – 1930-х годов. Сборник документов из архива компании «Совфрахт». М.: Паулсен, 2019.

Емелина М. А., Филин П. А. Северный морской путь в романе «Два капитана» // Энциклопедия романа «Два капитана». М.: Изд-во «Политическая энциклопедия», 2019. С. 359–381.

Замятина Н. Ю., Пилясов А. Н. Концепция близости: зарубежный опыт и перспективы применения в России // Известия РАН. Серия Географическая. 2017. № 3. С. 8–21.

Замятина Н. Ю., Пилясов А. Н. Новая теория освоения (пространства) Арктики и Севера: полимасштабный междисциплинарный синтез // Арктика и Север. 2018. № 31. С. 5–27.

История открытия и освоения Северного морского пути: В 4 томах. М.: Морской транспорт, 1956–1969. Том 1. Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века / Под редакцией: Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова, М. Б. Черненко. М.: Морской транспорт, 1956; Том 2. Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма / Под редакцией: Я. Я. Гаккеля, М. Б. Черненко. М.: Морской транспорт, 1962; Том 3. Белов М. И. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. / Под редакцией: Я. Я. Гаккеля, М. Б. Черненко. М.: Морской транспорт, 1959; Том 4. Белов М. И. Научное и хо-

зыйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг. М.: Морской транспорт, 1969.

Карпов В. П. Северный морской путь – инструмент освоения Арктики // Уральский исторический вестник. 2014. № 2. С. 108–114.

Ковыришина Ю. Репрезентация социально-экономических изменений 1991–2015 гг. в биографических нарративах мурманских рыбаков // Антропологический форум. 2019. № 41. С. 36–54.

Корандей Ф. С. Сибирский шкаф с английскими травелогами: история тюменских британцев эпохи открытия Северного морского пути и нарративы трансимперской глобализации, 1859–1925 // Ab Imperio. 2017. № 3. С. 27–76.

Куватов В. И., Козьмовский Д. В., Шаталова Н. В. Потенциал Северного морского пути Арктической зоны России. Факторы и стратегия развития // Интернет-журнал «Научное ведение». 2014. № 6 (25). С. 1–16.

Лукин Ю. Ф. Анализ деятельности Северного морского пути // Вестник Мурманского государственного технического университета. 2015 а. Т. 18. № 3. С. 467–475.

Лукин Ю. Ф. Северный морской путь: возможности и угрозы // Арктика и Север. 2015 б. № 1. С. 58–61.

«Особый путь»: от идеологии к методу / Сост. Атнашев Т. М., Велижев М. Б., Зорин А. Л. М.: Новое литературное обозрение, 2018.

Пересыпкин В., Яковлев А. Северный морской путь в про-

блеме международных транспортных коридоров // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 3. С. 16–19.

Пилясов А. Н., Замятина Н. Ю. Суперорганизации в управлении Арктикой: исторический опыт и современная интерпретация // Государственные и общественные организации в управлении Арктикой: прошлое, настоящее, будущее / Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2019. М.: Паулсен, 2020. С. 160–173.

Плисецкий Е. Е. Приоритеты развития Северного морского пути в стратегическом управлении и планировании // Арктика и Север. 2016. № 22. С. 101–111.

Селин В. С. Третья парадигма развития российской Арктики // Региональная экономика: теория и практика. 2013. № 21. С. 17–25.

Филин П. А. Главное управление Северного морского пути в истории управления Арктикой // Полярные чтения – 2019. Арктика: вопросы управления. М.: Паулсен, 2020. С. 237–261.

Яковлев А. Н., Лебедев Г. Кто управляет Северным морским путем? // Морской сборник. 2010. Т. 1959. № 6. С. 34–43.

Armstrong T. E. The Northern Sea Route: Soviet Exploitation of the North East Passage. Cambridge: Cambridge University Press, 2011 [1952].

Armstrong T. E. The Russians in the Arctic. Aspects of Soviet Exploration and Exploitation of the Far North, 1937–57. Fair

Lawn, NJ: Essential Books, 1958.

Brubaker R. D. The Russian Arctic Straits. Martinus Nijhoff Publishers, 2005.

Gavrilova K., Vakhtin N., Vasilyeva V. Anthropology of the Northern Sea Route: Introducing the Topic // The Polar Journal. 2017. Vol. 7. № 1. P. 46–57.

Horensma P. The Soviet Arctic. London; New York: Routledge, 1991.

Josephson P. The Conquest of the Russian Arctic. Cambridge, MA; London: Harvard University Press, 2014.

Laruelle M. Russia's Arctic Strategies and the Future of the Far North. New York; London, England: M. E. Sharpe Armonk, 2014.

McCannon J. Red Arctic: Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union, 1932–1939. New York: Oxford University Press, 1998.

Nielsen J. P., Okhuizen E. (eds) From Northeast Passage to Northern Sea Route: a History of the Waterway North of Eurasia. Brill, 2022.

Østreng W. (ed.) The natural and societal challenges of the Northern Sea Route: a reference work. Springer Science & Business Media, 2013.

Østreng W., Eger K. M., Fløistad B., Jørgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlænder-Larsen M., Wergeland T. Shipping in Arctic waters: a comparison of the Northeast, Northwest and trans polar passages. Springer Science & Business Media, 2013.

Vakhtin N. Sovetskaya Arktika journal as a source for the history of the Northern Sea Route // *Acta Borealia*. 2019. Vol. 36. № 1. P. 53–74.

Zamiatina N. Y. Igarka as a frontier: Lessons from the pioneer of the northern sea route // *Журнал Сибирского федерального университета. Гуманитарные науки*. 2020. Vol. 13. № 5. P. 783–799.

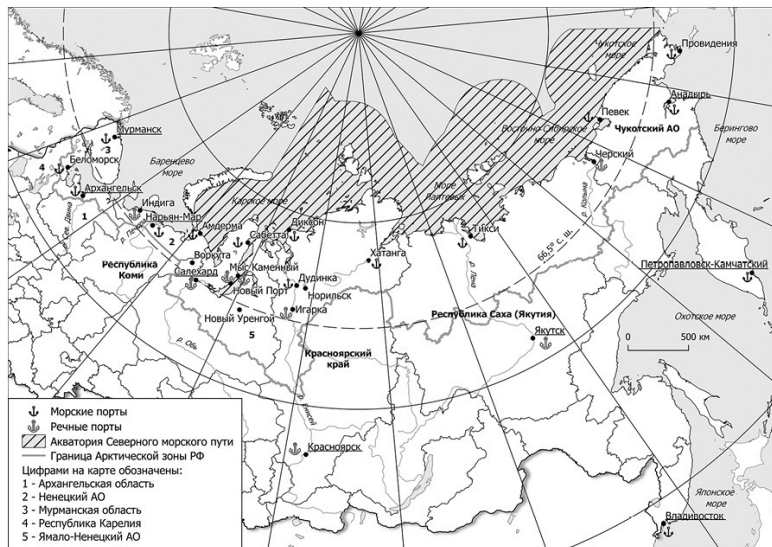


Рис. 1. Акватория Северного морского пути и Арктическая зона РФ. Населенные пункты, исследованные в рамках проекта «Российские гавани Трансарктической магистрали: пространства и общества арктического побережья России»

накануне новой эпохи развития Северного морского пути»

Введение. Что такое Северный морской путь?

Работа над проектом и над книгой в междисциплинарной команде быстро показала, что для истории, социальной антропологии и экономической географии как научных дисциплин и парадигм мышления Северный морской путь представляет собой *сущностно* разные феномены. Конфигурация того, что называется *Северным морским путем*, какие процессы, агенты или институты признаются связанными с ним, а какие считаются нерелевантными, как следует говорить о нем и как говорить неправильно, зависит не только от исторического или политического контекста, но и от того, оптика какой дисциплины в данном случае применяется. Мы приняли решение не затушевывать, а, напротив, сделать максимально явным это несоответствие и детально рассмотреть его во введении, точнее в трех введениях.

Принцип междисциплинарности в данном случае выражается не столько в намеренном отказе от навязывания материалу одной базовой оптики (антропологической, исторической или экономгеографической), сколько в решении представить введение в виде методологического и концептуального диалога. Иными словами, до того, как отвечать на исследовательские вопросы, поставленные в предисловии,

каждой из дисциплин – точнее ее скромным представителям – придется ответить на вопрос, который во время полевой работы мы терпеливо задавали всем нашим информантам: *Что такое Северный морской путь?*

Ксения Гаврилова, Валерия Васильева
**СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ:
ВЗГЛЯД АНТРОПОЛОГА**

В популярном воображении российской аудитории Северный морской путь определяется как транспортный проход через арктические моря восточного полушария, соединяющий европейскую часть России с Дальним Востоком, использовавшийся в Российской империи, Советском Союзе и ныне используемый в Российской Федерации в хозяйственных, торговых, научных и военных целях. Несмотря на законодательно закреплённые географические параметры, планомерно растущий грузопоток и укоренённость статуса СМП в правовых и политических дискурсах, определение его как когерентной социально-технической системы требует оговорок, а режимы его функционирования во многом отличны от таких «классических» транспортных инфраструктур, как железные дороги, автомагистрали или сети аэропортов. Эти особенности послужили импульсом к антропологическому осмыслению феномена Севморпути.

Концептуальным основанием исследовательского проекта, результаты которого легли в основу этой книги, были социальные исследования инфраструктур, переживавшие в 2010-е гг. пик популярности среди антропологов. Мы стави-

ли исследовательские вопросы и формировали категориальную сетку в диалоге с этой традицией, поэтому здесь необходимо сказать несколько слов об основных направлениях инфраструктурных исследований.

В рамках этого подхода к инфраструктурам принято причислять очень разнообразные явления: от систем отопления (Collier, 2011), дорог (Harvey, Knox, 2015), архитектуры общежитий (Humphrey, 2005) до модифицируемой природной среды (Carse, 2012) и далее вплоть до метафорического употребления термина, к примеру, «инфраструктуры людей» (Simone, 2004) – сети отношений, включающей людей, практики, пространства, объекты, с помощью которой в городе осуществляется поиск работы и разрешаются разного рода финансовые вопросы. Инфраструктуры рассматриваются не столько как технические артефакты, сколько как явления, конститутивные для социальных отношений и в то же время находящиеся под их влиянием, то есть принципиально *социотехнические* по своей природе (Edwards, 2003). Иными словами, в центре внимания антропологов оказываются «скучные» (Star, 1999) технические элементы, которые могут сообщить им что-то об устройстве определенного фрагмента социальной реальности.

Ключевой проблемой при рассмотрении инфраструктур представляется зависимость объема понятия *инфраструктура* от акта категоризации – определения того, что является инфраструктурой (Carse, 2012; Larkin, 2013). Прежде все-

го эта относительность проявляется в исследовательской оптике: стратегия выделения объема той или иной инфраструктуры исследователем (и выбор масштаба ее рассмотрения) оказывает влияние на то, какие социальные явления оказываются в фокусе и что именно рассматривается как единая социотехническая система. Но не в меньшей мере это актуально для категоризации инфраструктуры локальными сообществами: их представления об объеме инфраструктуры, с которой они имеют дело (ее границах, конфигурации составляющих ее частей), могут иметь реальные последствия для жизненного выбора. К примеру, циркулирующая в сообществе идея, что старый объект инфраструктуры будет реконструирован в рамках государственного проекта, заставляет людей переезжать в его окрестности и покупать там землю, даже если в реальности планы реконструкции на эту инфраструктуру не распространяются (Nielsen, Pedersen, 2015).

Мощнейшим источником определения объема и содержания того или иного инфраструктурного явления – того, как именно принято говорить о той или иной инфраструктуре – оказывается политический дискурс. Устойчивый набор представлений о географическом и функциональном содержании понятия *инфраструктура*, на которых основывается политическая риторика, оказывает влияние на воображение инфраструктуры локальными и профессиональными сообществами, а также другими связанными с этой инфраструктурой социальными группами; и случай СМП, как бу-

дет показано ниже, является ярким тому примером. В целом тесная связь с полем политического – отличительная черта инфраструктур (Rogers, O'Neill, 2012). Инфраструктура по своей природе является порождением или как минимум объектом пристального внимания государства, ареной для институционализации власти, а эстетика инфраструктуры представляет собой яркий символ развития и прогресса. Инфраструктура зачастую настолько тесно – метонимически – связывается с телом государства (Sneath, 2009), что формы ее манифестации (Hetherington, 2016; Schwenkel, 2015) оказывают огромное влияние на отношения граждан с государством: в частности, на наблюдении за инфраструктурами они основывают суждения о текущей политической ситуации. Важно, что рамка воображения инфраструктуры нередко задается именно политическими агентами (Harvey, Knox, 2015), что особенно хорошо прослеживается в случае проектов, имеющих большую значимость для формирования национальных и наднациональных идентичностей (например, Транссибирская магистраль, см. Шенк, 2016: 42–154, или Панамериканское шоссе).

В центре внимания исследователей инфраструктуры, несмотря на оперирование большим числом технических деталей, тем не менее оказываются локальные или профессиональные сообщества, связанные или представляющие себя связанными с развитием конкретной инфраструктуры. Одним из важных фокусов подобных исследований является

анализ восприятия инфраструктуры на локальном уровне: рецепция запланированной, недостроенной, «обещанной» сообществам инфраструктуры (Larkin, 2013; Harvey, 2018; Appel, Anand, Gupta, 2018), эмоциональная оценка локальными сообществами знаков присутствия или, напротив, значимого отсутствия инфраструктур (Hetherington, 2016), изменения технологий и стандартов, влекущие за собой реконфигурацию социальных отношений (Carse, Lewis, 2017). Опираясь на логику инфраструктурных исследований, изучение СМП как инфраструктуры предполагает анализ соотношения его материально-технического выражения, постоянно модифицируемой природной среды «акватории», интересов различных групп пользователей, связанных с СМП, и политических (перформативных) аспектов его существования, по-разному проявлявшихся на протяжении истории.

Отдельно мы охарактеризуем социальные измерения Севморпути как объекта антропологического исследования. Важнейшим из них является собственно акт категоризации СМП как инфраструктуры – кем он осуществляется и какой объем инфраструктуры при этом задается; особое внимание в связи с этим мы уделим влиятельным политическим (государственным, «официальным») дискурсам, утверждающим Севморпуть как инфраструктурную систему. Социальное измерение СМП формируют также профессиональные группы и локальные арктические сообщества, связанные с той или иной материальной или риторической конфигурацией СМП.

Так, одной из ключевых категорий политического дискурса о Северном морском пути являются «опорные точки» – населенные пункты, риторически включаемые в эту инфраструктуру, так что их население воспринимает (или могло бы воспринимать) себя как ее часть.

С конца первого десятилетия XXI в. значение СМП в арктической повестке России неуклонно росло, причем объем самого понятия отчасти менялся. Одно из показательных изменений зафиксировано поправками к Кодексу торгового мореплавания РФ, в рамках которого категория *трассы* применительно к СМП последовательно заменялась на категорию *акватория* (ограниченный участок водной поверхности)⁹. Такой взгляд не только свидетельствовал о поиске эффективного управления СМП как инфраструктурой, связывающей море и сушу, но и точнее отражал сложившуюся

⁹ Согласно № 132-ФЗ от 28 июля 2012 г., «под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар».

ся практику передвижения по СМП: использование судами не одной из *трасс* с заранее определенными координатами, но ситуативный выбор направления, построение и прохождение судоходного маршрута в зависимости от ледовых и погодных условий, технических характеристик судна или места его следования. В практическом смысле – для движущегося судна – СМП оказывается навигационным *проходом* (одновременно и «*участком* пространства, позволяющим перемещение», и «*процессом* прохождения»), обеспечиваемым определенными условиями природной среды и совокупностью сопровождающих судоходство информационно-технических сервисов.

Принципиальным отличием СМП от типичных «твердых» транспортных инфраструктур (например, автомагистралей) является отсутствие устойчивого, материально выраженного *канала перемещения* по нему – собственно *пути* – и невозможность его материальной «фиксации». Фактически *канал* появляется тогда, когда судно непосредственно преодолевает толщу воды или льда, большую часть года покрывающего моря акватории. Как инфраструктура в данном контексте выступает постоянно модифицируемая *природная среда* – поверхность арктических морей, в которой для обеспечения судоходства прокладывается ледовый ход при помощи ледоколов или судов ледового класса. Круглогодичная навигация обеспечивается совокупностью инфраструктурных подсистем, отвечающих за достраивание природной сре-

ды до возможности предоставления требуемых услуг (собственно *прохода*), регулярное или экстренное обслуживание пользователей СМП и обеспечение государственного контроля над акваторией.

При изменении масштаба рассмотрения СМП как мега-инфраструктура распадается на ряд конституирующих элементов (технологий, операторов, агентов, инфраструктур): ледокольный флот и арктические суда ледового класса, осуществляющие ледовую проводку или прокладывающие себе путь; аварийно-спасательный и вспомогательный флот; навигационно-гидрографическое сопровождение судоходства (лоцманская служба, навигационное оборудование, гидрографические суда); спасательные базы и центры управления кризисными ситуациями, расположенные в береговой зоне и имеющие в распоряжении технические средства срочного реагирования (вертолеты, суда); устройства спутниковой и радиосвязи; организации и технологии, осуществляющие мониторинг метеорологической и ледовой обстановки в акватории СМП (станции Росгидромета, информационные сервисы «ледовых» сводок и прогнозов); и, наконец, сеть морских портов и терминалов, как прилегающих к акватории СМП, так и связанных с ней функционально, а не географически (например, транспортных узлов западной Арктики, обеспечивающих стыковку между морскими путями и другими инфраструктурами – чаще всего железнодорожными магистралями).

Благодаря постоянной *инфраструктурной работе* (Carse, 2012), осуществляемой перечисленными выше системами, а также агентами администрирования судоходства и контроля над акваторией (например, Администрацией СМП, ФГБУ «Главсевморпуть», пограничными и военными базами), СМП функционирует как инфраструктурная система, характеризующаяся нестабильной материальностью. Фактически именно акты использования СМП «овеществляют» его как транспортную инфраструктуру, предельно выраженную в момент движения судна и каждый раз «собираемую» заново из канала в толще льда, ситуативно выбранного маршрута, ледокольного обеспечения. Такая пластичность, обусловленная прежде всего спецификой природной (водной) среды, в которую вписан СМП, коррелирует с амбивалентным статусом отдельных его структурных компонентов, в наибольшей степени арктических портов.

Вопрос о том, насколько функциональны порты, имеющие выход в акваторию СМП, для работы пути как инфраструктурной системы, по-разному решается пользователями. На государственном же уровне, прежде всего главами регионов Арктической зоны РФ, последовательно утверждается включенность в инфраструктуру СМП таких портов, как Амдерма (Ненецкий автономный округ), Сабетта (Ямало-Ненецкий автономный округ), Дудинка, Диксон, Хатанга (Таймыр, Красноярский край), Тикси (Якутия), Певек (Чукотка), а также Мурманск, Архангельск, Петропав-

ловск-Камчатский и некоторых других, которые формально в акваторию СМП не входят (см. *рис. 1*).

Масштабные инфраструктурные мегапроекты имеют особое значение как *инструмент государственного управления*: так, транспортные инфраструктуры не только приносят блага модерности на территорию (для населения прежде всего возможность мобильности и регулярной связи с центром), но и собирают («сшивают») регионы страны, делая их проницаемыми, доступными для хозяйственного освоения, а также позволяя государству утверждать собственное присутствие на территории. В рамках российского официального дискурса СМП репрезентируется как «арктическая транспортная система»: как (1) территориально-инфраструктурный комплекс, охватывающий северные регионы и взаимоувязанный с континентальными транспортными инфраструктурами (например, речным судоходством или линиями железных дорог), и как (2) северная граница государства, проходящая по изменчивым линиям территориального моря и исключительной экономической зоны РФ (то есть по водам «акватории» СМП). С точки зрения морской географии, СМП является частью Северо-восточного прохода (Northeast Passage) по арктическим морям восточного полушария¹⁰, исторически выделенной российским госу-

¹⁰ Аналогичным образом в Западном полушарии выделяют Northwest Passage, проходящий преимущественно вдоль берегов канадских архипелагов. См., например: Østreng et al. 2013.

дарством, утвержденной им как объект правоприменения и последовательно квалифицируемой как *инфраструктура* – рукотворная социотехническая система, заслуга создания (поддержания) которой принадлежит Российской империи, Советскому Союзу и Российской Федерации. В этой перспективе акты прохождения по акватории СМП, контролируемые российскими службами¹¹ и возможные благодаря российским ледоколам, актуализируют в том числе государственную границу.

В Арктической зоне российское государство утверждает свою суверенность через типичные механизмы манифестации присутствия – не только через пункты пограничного контроля и военные базы, но и через крупные инфраструктуры как знаки освоенности территории. СМП следу-

¹¹ Например, на момент начала проекта, в 2017 г., согласно «Правилам плавания в акватории Северного морского пути» (http://www.nsr.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/pravila_plavaniya/f120.html от 17 января 2013 г.), проходящим акваторию судам предписывалось информировать контролирующие инстанции о подходе к западному или восточному рубежу СМП, сообщать о расчетном времени прибытия в отчетные точки, геокоординатах, курсе и скорости судов, о заходах и выходах в порты и т. д. Администрация СМП, помимо выдачи судам разрешений на плавание и аккумуляции оперативной информации о движении судов в акватории, предлагала навигационную и гидрометеoinформацию, рекомендованные маршруты плавания, ведет учет судов-нарушителей и т. д. С 2020 г. основную работу по учету и контролю за навигацией по СМП взял на себя Штаб морских операций ФГУП «Атомфлот» (http://rosatomflot.ru/img/all/0_pravila_plavaniya_v_akvatorii_smp.pdf от 18 сентября 2020 г.). С 15 сентября 2022 г. рассмотрение заявлений и обеспечение плавания по СМП передано единой институции ФГБУ «Главсевморпуть», созданной под эгидой госкорпорации «Росатом»: <https://nsr.rosatom.ru/>.

ет рассматривать как мощное политическое заявление России в рамках глобальной арктической повестки, сфокусированной в том числе на режимах управления пространством Северного Ледовитого океана. В этом ключе вновь продуктивным оказывается рассмотрение СМП как *акватории*, не только включающей воды территориального моря, но и соприкасающейся с береговым гражданским населением России в «опорных» портах СМП. Утверждение же СМП как *инфраструктуры* не только гарантирует легитимность претензий России на участок Северо-Восточного прохода (оспариваемых рядом стран, которые требуют признать проходы по морям интернациональными¹²), но и является перформативным жестом, заставляющим *видеть* в СМП мегаинфраструктуру, работающую в соответствии с декларациями российского правительства. Политическая риторика, таким образом, не меньше, чем навигация или материально-технические системы, делает СМП инфраструктурой, несмотря на то что практическое использование СМП может расходиться с официальным дискурсом.

Разный функционал СМП коррелирует с разными пользовательскими аудиториями¹³. Если оставить за скобками

¹² Ср. о стратегиях утверждения Канадой своих прав на Северо-Западный проход, в том числе в контексте российской практики (Mifflin, 2007; Chartron, 2005–2006).

¹³ Анализ конфигураций СМП, различающихся в зависимости от пользовательских аудиторий, выполнен на материалах интервью, собранных авторами во время полевой работы по проекту. Ввиду отсутствия пассажирских перевозок по

описанные выше символические функции знака суверенной власти и обещаний развития территории («инфраструктуры как жеста», см. [Weszkalnys, 2016]), то с практической точки зрения СМП в большей степени обеспечивает движение *товаров*, чем людей; последние – как кадровое и административное сопровождение СМП – сами выступают инфраструктурой, обеспечивающей грузооборот. Грузопоток по СМП в конце 2010-х годов составляли: вывоз углеводородов и другого минерального сырья с полярных месторождений¹⁴, а также завоз строительных материалов и техники для возведения промышленных объектов, связанных с ресурсным освоением Арктики; обеспечение строительства и обслуживание военных баз; осуществление «северного завоза» – ежегодного снабжения товарами поселков, расположенных на арктическом побережье и вблизи него; транзитные перевозки, призванные связать рынки Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР); арктический туризм (преимущественно за пределами акватории СМП).

Практики перемещения по СМП, соответствующие перечисленным функциям, связаны с разными заказчиками,

Севморпути и жесткого режима регуляции доступа на суда, следующие по трассе, все интервью проводились «на берегу».

¹⁴ Среди наиболее значимых проектов следует упомянуть добычу и сжижение природного газа консорциумом «Ямал СПГ» с транспортировкой через портовый терминал Сабетта на Ямале. Ср., например, о принципиальном увеличении грузооборота в 2018 г.: <https://geoenergetics.ru/2019/02/21/perevozki-po-severnomu-morskomu-puti-za-2018-god/>.

разными судовыми операторами, различающимися моделями навигации по СМП (пакетами предоставляемых сервисов, сезонностью, временными и финансовыми затратами и т. д.), но самое главное – они различаются тем, какая конфигурация гибкой инфраструктуры СМП в итоге задействуется и какие элементы инфраструктурного комплекса оказываются видимыми в результате этого использования. Принципиальная «многоликость» СМП для разных пользовательских аудиторий особенно интересна в плоскости взаимодействия судопотока с берегом и теми локальными портовыми инфраструктурами, которые формально граничат с акваторией СМП.

Для судов, вывозящих минеральное сырье, движение по СМП представляет собой перемещение между фиксированной портовой точкой отгрузки и портами/перегрузочными терминалами/рынками сбыта, расположенными за пределами акватории СМП; одним из важнейших российских портов перевалки сырья оказывается Мурманск, где многие промышленные гиганты, осваивающие ресурсы Арктики, возводят собственные терминалы. Для вывоза сырья компании могут использовать собственный флот или осуществлять фрахтовку у таких судоходных компаний, как ПАО «Современный коммерческий флот», но так или иначе комплексное плановое обслуживание судов осуществляется ремонтными, топливными, перегрузочными и прочими базами за пределами СМП. Фактически эта группа пользователей вза-

имодействует с береговой инфраструктурой акватории СМП почти исключительно в экстренных случаях (например, со спасательными центрами МЧС или медицинскими учреждениями в случае болезни кого-либо из судового персонала). Не зависят от «берега» и такие принципиальные для работы СМП агенты, как атомные ледоколы: они не только не нуждаются в услугах портов акватории, но и – окказионально – сами могут предоставлять «опорные» услуги, вроде оказания экстренной медицинской помощи или доставки необходимого продовольствия и топлива, как проходящим по СМП судам, так и примыкающим к акватории прибрежным поселениям. Наконец, крупные контейнерные операторы, с которыми федеральный центр связывал надежды на развитие северного транзита по направлению АТР – страны Европы, видят в СМП нестабильную транспортную линию, на рентабельности использования которой отрицательно сказываются сложные ледовые условия в акватории, нехватка атомных ледоколов и стоимость их услуг, а также обусловленная этими факторами невозможность расчета времени прибытия, планирования круглогодичного графика грузооборота и т. д. В результате СМП уступает не только южным морским путям, но и таким транспортным инфраструктурам, как железные дороги, по критерию неотработанности логистических схем и прежде всего в силу собственной «ускользающей» материальности – нестабильности ледовой инфраструктуры и отсутствия той гарантированной регулярности сервисов, ко-

торая ожидается от глобальных транспортных линий. Никаких связей СМП с берегом транзитные контейнерные перевозчики, как правило, не видят.

Завоз товаров в акваторию СМП осуществляется судами, следующими из крупных портов Западной Арктики (Архангельск, Мурманск) и Дальнего Востока (Владивосток, Находка¹⁵): строительные материалы и техника доставляются на индустриальные объекты; продовольствие и топливо – в прибрежные поселения в рамках государственной программы «северного завоза». Этот судопоток ориентирован на береговую часть акватории СМП, причем эффективность и затратность выполнения его основной функции – доставки товаров – зависит от состояния портовой инфраструктуры в точках разгрузки. В случае с доставкой на строящиеся промышленные объекты требуемая портовая инфраструктура оперативно достраивается или планомерно поддерживается, причем речь идет не только о возведении специальных технических сооружений вроде причальных линий, но и о модификации природной среды, например проведении дноуглубительных работ, выборе и обустройстве новых глубоководных бухт.

Ярким свидетельством этого направления инфраструктурного развития СМП является портовый терминал Сабетта, выстроенный на западном побережье Обской губы для

¹⁵ В отдельных случаях маршруты завоза могут быть «сложносоставными» – с перевалкой грузов в региональных центрах, например в Петропавловске-Камчатском.

отгрузки сжиженного газа и приема материально-технического обеспечения комплекса «Ямал СПГ». Создание терминала потребовало прокладки судоходного подходного канала по дну Обской губы, а стабильное поддержание судоходства большую часть года зависит от ледовых проводок. Необорудованный берег – проблема для всех судов, осуществляющих завоз. Но если в тех точках акватории СМП, где присутствуют промышленники, инфраструктурная работа постоянно проводится (во всех ее аспектах: и регуляторно-правовых, и материально-технических), то в небольших береговых поселениях, подобных Амдерме или Диксону, портовая инфраструктура регулярно не обновляется, и «северный завоз» чаще всего осуществляется в короткий промежуток времени, когда навигация в порту открыта. Завоз всегда может быть серьезно осложнен недостаточной, требующей ремонта или отсутствующей портовой инфраструктурой.

Несмотря на принципиальную разницу в условиях навигации, и вахтовая Сабетта, и теряющая население Амдерма, и лежащий за пределами акватории СМП Мурманск¹⁶, а также ряд других портовых точек на уровне риторики региональных администраций репрезентируются как *опорные порты* (*точки*) СМП. Официально объем категории *опорность* для

¹⁶ Принципиальная важность таких портов, как Мурманск и Архангельск, для функционирования СМП подстегивает проекты пересмотра (административных) границ магистрали: например, через проект создания расширенного «Северного морского транзитного коридора» (<https://rusatom-cargo.com/service/transit.html>).

портов или поселений нигде не прописан¹⁷, но, как правило, управленцы арктических регионов, называя свои порты *опорными*, утверждают таким образом связь региона с развитием СМП как ключевым проектом федеральной арктической повестки и настаивают на принципиальной возможности смычки СМП с перспективными региональными промышленными объектами и континентальными инфраструктурами (Гаврилова, 2020). Идеи «углубления» СМП, укоренения его в хинтерланде, с одной стороны, обещают увеличение грузовой базы морских перевозок (например, посредством перегрузки добытого в центральной части страны минерального сырья с железной дороги на суда), а с другой – легитимируют претензии регионов на дополнительное финансирование собственных транспортных проектов (например, строительства тех самых, подходящих к портам, железных дорог; см., например, проект железнодорожной ветки «Баренцкомур» с выходом к давно проектируемому порту Индига).

Береговые сообщества акватории, в свою очередь, воспринимают связи с СМП совершенно иначе – в наибольшей степени демонстрируя зазор, существующий между дискурсивным образом СМП и его практическим использованием. Если оставлять за скобками принципиально вахто-

¹⁷ Ср. о понятии «опорной зоны» в Арктике: Проект Федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации» (подготовлен Минэкономразвития России 08.11.2017) (Дмитриева, Бурый, 2019).

вое население Сабетты или Варандея, чье пребывание на побережье полностью подчинено логике добычи, производства и отгрузки углеводородного сырья, то основной функцией СМП в жизни портовых поселков окажется уже упомянутый северный завоз. Другие актуальные связи формируются не столько функционально, сколько дискурсивно: например, на синхронном уровне жители портов разделяют ожидания роста (ремонта портов, увеличения населения), обусловленные декларируемым развитием СМП, или демонстрируют скепсис по этому поводу; на диахронном – наследники таких крупных советских портов, как Амдерма, Диксон или Тикси, ощущают ностальгию по тем важнейшим функциям, которые их поселки выполняли как часть инфраструктуры СМП (например, роль топливных баз, предоставление ремонтных или бункеровочных сервисов). Так или иначе, актуальной практической интегрированности в инфраструктуру СМП жители большинства арктических портов, примыкающих к акватории СМП, не ощущают – ни как обслуживающий персонал участков транспортной системы, ни как население логистических центров, ни как бенефициары государственных усилий по интенсификации использования СМП. Тем более портовые сообщества не являются прямыми пользователями СМП как канала навигации по морю.

Итак, специфика Северного морского пути заключается в том, что как транспортная система он создается не столько «твердой» инфраструктурой, имеющей материальное вы-

ражение, и не столько сетью постоянно действующих точек на трассе, оснащенных стандартными технологическими мощностями и выполняющих кодифицированный перечень функций. В большей степени СМП представляет собой сеть вариативных маршрутов во льдах, прохождение которых зависит от ряда факторов, и слабо интегрированную совокупность «опорных точек» (портов), которые на разных условиях включаются в реальное или воображаемое функционирование трассы. СМП как феномен создается практиками морских перевозок по Северному Ледовитому океану и, что не менее значимо, официальным дискурсом о них, то есть сложным соотношением *материального* и *политического* – и потому, методологически, правомерно говорить не столько об инфраструктуре СМП, сколько об *инфраструктурном проекте* СМП как постоянно модифицируемом (и принципиально незавершенном) государственном предприятии. Для разных пользовательских аудиторий риторически единый СМП оказывается разными *северными морскими путями*, включающими разную конфигурацию инфраструктур и сервисов; дискурсивную же работу по собиранию репертуара моделей передвижения по арктическим морям и взглядов на СМП – в согласованный нарратив – осуществляют представители российских федеральных и региональных администраций. Называя СМП «национальной транспортной коммуникацией»¹⁸, российская нормативно-правовая позиция,

¹⁸ Закон о Северном морском пути (№ 132-ФЗ) от 28 июля 2012 г.

с одной стороны, включает в поле СМП обширную территорию морской и береговой Арктики (в том числе через перспективную интеграцию СМП с континентальными транспортными сетями), а с другой – артикулирует и утверждает политические права на Арктику как территорию, достаточно освоенную российским государством и в историческом, и в функциональном, и в социальном аспектах. Таким образом, в плоскости политического, плоскости перформативных актов и обещаний развития, Северный морской путь оказывается когерентной, равномерно и круглогодично функционирующей инфраструктурой, что нередко затрудняет эмпирическую оценку его реального материально-технического состояния.

ЛИТЕРАТУРА

Гаврилова К. А. Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 62–75.

Дмитриева Т. Е., Бурый О. В. Опорные зоны развития Российской Арктики: содержание, рейтинги и проекты // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. 2019. Т. 49. № 1. С. 41–59.

Шенк Ф. Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М.: Но-

вое литературное обозрение, 2016.

Appel H., Anand N., Gupta A. Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure // The promise of infrastructure. Durham, NC; London, 2018. P. 1–38.

Carse A. Nature as infrastructure: Making and managing the Panama Canal watershed. *Social Studies of Science*. 2012. № 42 (4). P. 539–563.

Carse A., Lewis J. A. Toward a political ecology of infrastructure standards: Or, how to think about ships, waterways, sediment, and communities together // *Environment and Planning A: Economy and Space*. 2017. 49 (1). P. 9–28.

Charron A. The Northwest Passage in Context // *Canadian military Journal*. 2005–2006. Vol. 6. № 4. P. 41–48.

Collier S. Post-Soviet Social: Neoliberalism. *Social Modernity, Biopolitics*. Princeton University Press, 2011.

Edwards P. N. Infrastructure and modernity: Force, time, and social organization in the history of sociotechnical systems // *Modernity and technology*. 2003. P. 185–226.

Harvey P. Infrastructures in and out of time: The promise of roads in Contemporary Peru // *The promise of infrastructure*. 2018. P. 80–101.

Harvey P., Knox H. Roads: An anthropology of infrastructure and expertise. Cornell University Press, 2015.

Hetherington K. Surveying the future perfect: Anthropology, development and the promise of infrastructure // *Infrastructures and Social Complexity*. Routledge, 2016. P. 58–68.

Humphrey C. Ideology in infrastructure: architecture and Soviet imagination // Journal of the Royal Anthropological Institute. 2005. № 11 (1). P. 39–58.

Larkin B. The politics and poetics of infrastructure // Annual review of anthropology. 2013. № 42. P. 327–343.

Mifflin M. Arctic Sovereignty: A view from the North // Policy options. 2007. P. 55–58.

Nielsen M., Pedersen M. A. Infrastructural imaginaries: Collapsed futures in Mozambique and Mongolia // Reflections on imagination: Human capacity and ethnographic method. Ashgate Publishing, 2015. P. 237–261.

Østreng W., Eger K. M., Fløistad B., Jørgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlænder-Larsen M., Wergeland T. Shipping in Arctic waters: a comparison of the Northeast, Northwest and trans polar passages. Springer Science & Business Media, 2013.

Rodgers D., O'Neill B. Infrastructural violence: Introduction to the special issue // Ethnography. 2012. № 13 (4). P. 401–412.

Schwenkel C. Spectacular infrastructure and its breakdown in socialist Vietnam // American Ethnologist. 2015. № 42 (3). P. 520–534.

Simone A. People as infrastructure: intersecting fragments in Johannesburg // Public culture. 2004. № 16 (3). P. 407–429.

Sneath D. Reading the signs by Lenin's light: development, divination and metonymic fields in Mongolia // Ethnos. 2009. № 74 (1). P. 72–90.

Star S. L. The ethnography of infrastructure // American

behavioral scientist. 1999. № 43 (3). P. 377–391.

Weszkalnys G. Infrastructure as gesture // Infrastructures and Social Complexity: A Companion. Eds P. Harvey, C. Bruun Jensen, A. Morita. London; New York: Routledge, 2016. P. 284–295.

Михаил Агапов

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ВЗГЛЯД ИСТОРИКА

На сегодняшний день, во многом под влиянием нового «арктического бума», количество работ отечественных авторов по различным аспектам истории Северного морского пути достигло такого числа, что лишь один их перечень может породить увесистый библиографический справочник. Историк-северовед, который регулярно штудировать, а время от времени и рецензирует, наиболее важные тексты из этого ряда, не может не заметить их приверженность определенному канону. Во многих случаях, только взяв в руки книгу, на обложке которой так или иначе упоминается Северный морской путь, мы можем с большой долей вероятности угадать порядок глав, их названия, да, собственно, и выводы исследования. Усвоенный авторами историографический канон диктует свою волю. Сама по себе приверженность какой-либо историографической традиции ни в коем случае не может служить поводом для упреков. Кропотливая работа с историческими источниками, введение в научный оборот новых документов, расширение пространственных и проблемных полей исследования – пусть и в рамках канона – обеспечивает приращение знаний, позволяет корректировать сделан-

ные ранее выводы, стимулирует постановку новых вопросов, одним словом, приносит несомненный научный результат. Но вместе с тем всякая историографическая традиция – это еще и шоры на глазах исследователя. Поэтому всякий канон должен сам время от времени становиться предметом профессиональной рефлексии.

Фундаментом современной отечественной историографии Северного морского пути является четырехтомная «История открытия и освоения Северного морского пути» под редакцией Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова и М. Б. Черненко, первый том которой вышел в 1956-м, а последний – в 1969 г. Первый, третий и четвертый тома опубликованы под авторством М. И. Белова, второй – под авторством Д. М. Пинхенсона. История создания этого большого нарратива заслуживает отдельного исследования, однако важно отметить, что, возникнув в конкретной исторической ситуации, он воспроизводит характерные для нее языки описания и объяснительные модели, которые, в свою очередь, укоренившись со временем в историографической традиции, теперь зачастую воспринимаются как «естественные», единственно возможные. В целом для этой традиции характерны следующие черты.

Во-первых, история открытия и освоения Северного морского пути трактуется преимущественно как часть национальной истории. Вклад зарубежных торговцев, исследователей и путешественников в развитие арктического судо-

ходства либо замалчивается, либо представляется как конкурирующий проект, либо интерпретируется как реализация иностранцами замыслов российских ученых, предпринимателей, путешественников, которым просто не хватило средств на воплощение своих идей. При таком подходе за скобками остается интенсивное международное сотрудничество в деле освоения Арктики, обеспечившее во второй половине XIX – первой четверти XX в. установление регулярного пароходного сообщения в Северном Ледовитом океане.

Большой национальный нарратив «гипнотизирует» исследователей даже в тех случаях, когда для изучения истории Северного морского пути они применяют региональную оптику. Возьмем, к примеру, одно из новейших академических исследований – монографию К. И. Зубкова и В. П. Карпова «Развитие российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера, Урала и Западной Сибири)». Авторы пишут: «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. Востротиным, организация в августе – сентябре 1919 г. Карской экспедиции во главе с Б. А. Вилькицким и др.) предвосхищали последующие советские мероприятия. Лишь отсутствие всякой политической преемственности между двумя режимами не позволяет рассматривать на-

чатые ими северные проекты как звенья одной цепи [курсив мой. – М. А.], хотя и в этом случае уникальная ценность опыта арктических навигаций обуславливала поразительные исключения: например, участие руководителя колчаковской Карской экспедиции 1919 г., белоэмигранта Б. А. Вилькицкого в подготовке и проведении 3-й и 4-й советских Карских экспедиций» (Зубков, Карпов, 2019: 66). Однако таких поразительных исключений, как случай Б. А. Вилькицкого, было немало. 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, Комсеверпуть и как институт, и как команда профессионалов во многом прошел сквозь стихию революции и гражданской войны, не обращая особого внимания на смену политических режимов. Но интереснейшая трансформация Комсеверпути из «белого» в «красный» не укладывается в логику государствоцентристского повествования и потому редко оказывается в поле внимания исследователей. Тогда как 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. Иначе говоря, там, где национальный нарратив фиксирует разрыв «связи времен», история освоения Северного морского пути может и не прерываться (Вахтин, 2017). Логика периодизации национальной и локальной истории совпадают далеко не всегда.

Во-вторых, рассматриваемая историографическая традиция, сложившаяся в рамках марксистской версии исторического прогресса и материалистического детерминизма, мягко говоря, несвободна от телеологического искажения, в основе которого, по определению П. Бурдые, лежит склонность *«трансформировать исход истории в цель исторического действия, а объективное побуждение, выявившееся лишь в конце, после борьбы, – в субъективное намерение агентов, в сознательную и расчетливую стратегию, жестко ориентированную поиском того, что в конце концов происходит»* (Бурдые, 1993: 269–270). С этой точки зрения освоение Северного морского пути зачастую рассматривается как поэтапное решение «объективной» задачи транспортного освоения северной периферии страны. Обустройство арктической магистрали ретроспективно реконструируется в историографии как целенаправленный, организуемый преимущественно правительственным центром поступательный процесс, в котором первопроходцы словно передают друг другу эстафетную палочку. Однако при работе с источниками по истории российского освоения Арктики возникает иная картина. Из века в век звучат одни и те же высказывания о необходимости изучения береговой линии, ледовой обстановки и условий навигации вдоль «фасада России» (выражение вице-адмирала С. О. Макарова); о насущной потребности в обустройстве портов и установлении их связи с континентальными (водными и/или железнодорожными) путями.

ми; 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. Таким образом, в конкретно-историческом материале мы гораздо чаще встречаем не «объективное» вырастание новых проектов и идей 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, сформировавшийся под влиянием фундаментальных трудов М. И. Белова и Д. М. Пинхенсона историографический канон не свободен от национальной и персональной апологетики. Ему свойственна односторонняя оценка и героизация участников освоения Северного морского пути. Выдающиеся личные качества и заслуги полярных исследователей, моряков и летчиков, мужчин и женщин, не вызывают сомнений, однако персональные амбиции, карьерные соображения и межличностные конфликты нередко оказывали существенное влияние на реализацию тех или иных мероприятий (Агапов, 2021). Героизация персонажей арктической эпопеи порою мешает критическому осмыслению их роли в истории.

К сожалению, сегодня теоретико-методологической базой для многих российских исследователей Арктики и не только Арктики стала геополитика образца XIX – первой половины XX в. Почему к сожалению? Потому что геополитическая оптика позапрошлого и прошлого веков значительно упрощает материал и обедняет его анализ. Выросшая на органистической метафоре классическая геополитическая доктрина нивелирует значение и роль субъектов исторического процесса. Последний рассматривается ею как детерминированный конфигурацией природных сил путь отдельных государств, стремящихся к созданию автаркического экономического пространства. Тогда как история Северного морского пути на всех ее этапах отличалась сложностью, обусловленной разнородным составом участников, конфликтами интересов центра и регионов, соотношением пространственных возможностей и инфраструктурных ограничений, классическая геополитическая теория, заточенная на масштабные обобщения, сводит все к безличным законам «геополитического накопления» (Тешке, 2019: 282). По существу, геополитика представляет собой такую объяснительную модель, которая сама нуждается в объяснении. Однако критический подход, нацеленный на реконструкцию генезиса геополитических концептов (Tuathail, 1998), остается почти невостребованным историками Северного морского пути.

Представленные в книге исторические главы нацелены на

изучение истории Северного морского пути как крупнейшего российско-советского модернизационного проекта XX века. Реализация проектов такого типа с неизбежностью вызывает непреднамеренные политические, социальные и культурные последствия, которые по принципу обратной связи приводят к переосмыслению проекта, его демонтажу или пересборке. История освоения российской Арктики полна противоречий, случайностей, она более прерывиста, чем последовательна, лишь задним числом в генерализирующей государственной оптике она представляется заранее предзаданной и предопределенной. Опубликованные здесь исторические исследования не объединены какой-либо одной теоретико-методологической рамкой. Одни из них выполнены в рамках эмпирической традиции, другие – в жанре истории понятий и дискурс-анализа. Третьи тяготеют к конструктивистской версии глобальной истории, где *«анализируется какой-то один конкретный объект (отдельная личность или небольшая группа, город или его район) со всеми его отличительными пространственными и социальными свойствами, только помещенный в глобальные контексты»* (Конрад, 2018). Вместе с тем все главы исторического блока объединяет взгляд на историю СМП «снизу», с позиций разных конкретных мест, обстоятельств или локальных задач развития, позволяющий обнаружить и проанализировать невидимые с высоты «государственной историографии» точки бифуркации, в которых «большой проект»

Северного морского пути отменяется или обретает новый *modus vivendi*.

ЛИТЕРАТУРА

Аганов М. Г. Советская арктическая навигация 1937 года: Упущенный рекорд парохода «Моссовет» // Новый исторический вестник. 2021. № 4 (70). С. 50–76.

Бурдые П. Мертвый хватает живого. Об отношениях между историей овеществленной и историей инкорпорированной // Бурдые П. Социология политики. М.: Socio-Logos, 1993. С. 263–308.

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

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

Конрад С. Что такое глобальная история? М.: Новое литературное обозрение, 2018.

Тешке Б. Миф о 1648 годе: класс, геополитика и создание современных международных отношений. М.: Высшая школа экономики, 2019.

Tuathail G. Ó. Postmodern Geopolitics? The Modern Geopolitical Imagination and Beyond // Rethinking Geopolitics. Routledge, 1998. P. 16–38.

Надежда Замятина

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ВЗГЛЯД ГЕОГРАФА (ТРИ С ПОЛОВИНОЙ ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ МОДЕЛИ)

Среди, наверное, десятка дисциплин, претендующих на определение собственных рамок изучения Северного морского пути, особое место занимает география: именно география связана с «великими географическими открытиями», прокладкой на карте новых морских и сухопутных путей. Географы обычно торят дорогу, и затем уже, по мере обустройства инфраструктуры и остановочных пунктов, находят свое место в изучении этих путей социологи, философы, антропологи, политологи и многие другие исследователи.

Современная география, впрочем, существенно отличается от романтического образа «науки-первооткрывательницы», поэтому сделаем несколько замечаний о ее сегодняшних интересах и способностях.

Мы будем говорить исключительно об экономической географии, так как Севморпуть конструируется прежде всего как экономико-географический объект. Важнейшей кон-

цепцией экономической географии (во всяком случае, отечественной) является учение о географическом (экономико-географическом) положении (ЭГП). В современном варианте оно определяется как *«географическое положение места, объекта (предприятия, населенного пункта, района, страны) относительно внешних объектов, важных для его появления и развития»* (Социально-экономическая география... 2013: 302). В описании города географ всегда упоминает ближайших более крупных соседей, пути вывоза продукции, расстояние до морского побережья, узловых железнодорожных станций и т. д. Без знания о «соседях» характеристика объекта для географа неполна: действительно, три похожих города – но один на границе с недружественным государством, другой в глубине страны без круглогодичного автодорожного сообщения, третий – где-нибудь в Подмосковье – это три совершенно разных города, даже если у них сходится численность населения, динамика его прироста и основная специализация. Что касается Севморпути, то он, конечно, не может рассматриваться географом сам по себе: перевозимые грузы должны откуда-то возникнуть, поэтому к Севморпути обычно подвостычивается система ресурсных баз (в последнем варианте – минерально-сырьевых центров), система речных и железнодорожных перевозок¹⁹.

¹⁹ Кстати, надо думать, именно от географов политики «подцепили» мечту о стыковке системы железных дорог страны и Севморпути – в свое время вызывавшую к жизни печально известные «502-ю» стройку (на Новый порт) и «501–503» стройки (от Салехарда к Игарке, то есть между двумя речными портами,

Еще одна особенность географического подхода – это относительная «всеядность»: предметом внимания географа может быть очень широкий спектр объектов, укладываемый в формулу классика советской экономической географии Н. Н. Баранского «от геологии до идеологии»²⁰. Такая универсальность дает географии одновременно и силу, и слабость. Силу в том, что географ *«не держит на Земле своих вещей, которые бы не были разобраны другими науками. Но у географа есть свои взгляды на все земные вещи, их свойства и отношения»* (Родоман, 2007: 21), – географ видит обычно шире узких специалистов и поэтому в прикладных проектах неплохо работает на интеграции их подходов. Опытный географ привык видеть связь между социальной средой и экономической специализацией и, в свою очередь, экономической специализацией и транспортным по-

доступными для захода морских судов). Сегодня та же идея стыковки порождает аргументы в пользу то продления железной дороги Обская – Бованенково до Сабетты, то строительства порта в Индиге с соединением ее с железной дорогой в Сосногорске и т. д. Севморпуть, конечно, важная магистраль – но магистраль, питающаяся извне и питающая другие территории.

²⁰ «Экономико-географическую характеристику страны или района надо давать так, чтобы она ногами упиралась в „землю“ с геологией, геоморфологией, климатологией, почвоведением и т. п., туловищем проходила через историю, а головой упиралась в политику и идеологию», – писал Н. Н. Баранский в работе «Экономическая география в средней школе» (Баранский, 1957: 80); в издании 1957 г. она предваряется текстом Постановления СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б) – и в общем, понятно, что если геология, климатология и т. п. изучались географами, то идеология (буржуазная и марксистско-ленинская, разумеется) рассматривалась как заданная составляющая.

ложением (удаленностью). Кстати, последнее для географа зачастую и служит маркером ситуации в целом. Например, в ранние годы освоения Северного морского пути: Игарка, Тикси, Черский и т. д. – зная один из них и глядя на расположение остальных, географ может более-менее представить ситуацию в каждом. Понимание любого явления в его целостности и при этом в географическом контексте, то есть внутри системы других мест, – важнейший принцип географического мышления²¹.

Здесь-то и поджидает географа методологическая ловушка. Если понять связь между разбитыми дорогами и особенностями местного бюджета еще не составляет труда (что обычно и делают экономисты), то уловить связь настроений и удаленности – уже почти что нерешаемая задача, тем более что географы (во всяком случае, повторяю, в российской традиции) воспитываются в духе направления «науки о Земле», то есть приучены формулировать результаты в более-менее количественных, картографических и прочих осязаемых формах. Возможно, именно в силу всеядности среди географов большим уважением пользуется сравнитель-

²¹ При таких утверждениях географы обычно вновь опираются на классика советской экономгеографии Н. Н. Баранского, максимы которого определили развитие этой науки во второй половине XX века и в значительной степени определяют до сих пор: «Географическое мышление – это мышление, во-первых, привязанное к территории, кладущее свои суждения на карту, и, во-вторых, связанное, комплексное, не замыкающееся в рамках одного „элемента“ или одной „отрасли“, иначе говоря, играющее аккордами, а не одним пальчиком» (Баранский, 1980: 162–163).

но-географический метод: детально изучая развитие разных территорий, находящихся в сходных условиях, специалист может увидеть специфические, индивидуальные особенности развития каждой из них.

Особенности взгляда отечественной социально-экономической географии на Северный морской путь связаны со спецификой ее традиций: своим становлением она практически полностью обязана Госплану, где занимала положение едва ли не «царицы наук». Рациональное размещение производительных сил, исследования энергетических и прочих ресурсов, благодаря которым на карте страны загорались огни объектов ГОЭЛРО, – именно на этом возрастала отечественная география, и отсюда ее словарь: «ресурсы», «рациональное размещение», «концентрация», «транспортная сеть» и т. п. Неудивительно, что взгляд большинства российских экономгеографов на Севморпуть очень похож на взгляд политиков: и те и другие интересуются, какую роль играет эта магистраль в экономике страны. Какие производственные районы обеспечивают грузовую базу Севморпути? Является ли Северный морской путь конкурентом морскому пути через Суэцкий канал. Для большинства экономгеографов, как и для политиков, Севморпуть – это, в первую очередь, тоннаж: сколько грузов и в каком режиме можно через него пропустить. Здесь можно было бы использовать механистические метафоры, вроде машины, внутри которой что-то куда-то перетекает и крутит какие-то шестеренки, но это все же слиш-

ком упростило бы географическое видение. Не совсем подходят и биологические метафоры, хотя идея Севморпути как «артерии» вполне употребима.

Отечественным экономгеографам (наследникам Госплана) свойственна некоторая «вселенскость» мышления, когда модель подбирается неизменно на всю страну (а то и на планету) в целом: широтная зональность – так всеобщая, районирование – так страны и т. д. Буквально каждая курсовая работа мечтает стать схемой ГОЭЛРО, и это вполне явственная черта отечественной географии. Поэтому для географов свойственно рассматривать Севморпуть сразу в целом, как целостную магистраль, притом в контексте всей национальной и международной системы транспортных маршрутов, в конкуренции с Транссибом и проектом Трансполярной магистрали, путем из Европы в Азию через Суэцкий канал и «вокруг Африки», причем сам Севморпуть тоже может рассматриваться в нескольких пространственных вариантах – например, прибрежный, севернее Новой Земли, через район Северного полюса и т. д.

Думается, в этом ключе нужно понимать попытки «опознать» в функционировании СМП технологические уклады (см. главу Пилясова). В какой-то мере и в главе Замятиной об Игарке проглядывает мечта об универсальной модели размещения городов на Крайнем Севере – в точках сопряжения речного и морского транспорта у северной границы

бездорожья²². Географы, как правило, стремятся построить пространственную модель, которая бы включала наибольшее число фактов реальности, причем, в отличие от экономистов, которые могли бы построить математическую модель зависимости грузооборота от численности населения в зоне тяготения к Севморпути, географическая модель будет скорее качественной – способом отражения на карте, чем моделью в строгом смысле слова.

И тем не менее в географической модели будет учтено множество факторов. В случае Северного морского пути это:

- маршруты следования судов, более или менее строго определенные;
- сами суда (с теми или иными характеристиками) и инфраструктура обеспечения (например, полярная авиация или система спутников связи);
- транспортные узлы, прохождением грузов через которые обеспечивается загрузка следующих по Севморпути судов;
- система портов и портопунктов²³.

²² Замечу, что в этом данные главы друг другу несколько противоречат: если в главе Пилясова перевалка рассматривается как знак постиндустриального уклада, то те же факты Замятина склонна интерпретировать как вневременную особенность Севера как феномена.

²³ Любопытен видеобзор параметров основных портов Севморпути (что интересно, под этим названием выступает весь транспортный коридор от Мурманска до Владивостока) на официальном сайте Инвестиционного портала Арктической зоны России: <https://arctic-russia.ru/article/porty-severnogo-morskogo-puti/>.

При решении специальных задач в зоне анализа должны возникнуть также понятия и характеристики разных ледовых режимов, глубин (определяющие возможность прохода судов с той или иной осадкой), длины причальных стенок и иные параметры, определяющие возможности навигации, и т. д. Важнейшим показателем оценки «качества» работы СМП традиционно является продолжительность навигации и грузооборот (достижение 80 млн т годового грузооборота к 2024 г. согласно указу Президента РФ стало в последние годы важнейшим фактором, определяющим хозяйственную деятельность на Севморпути и в целом в Арктике).

Однако, помещая работы географов под общую обложку с работами антропологов и историков, нельзя не уделить «человеческой» проблематике больше внимания, чем показателям грузооборота.

В сферу компетенции географии последние лет десять активно входят институты, и, казалось бы, появляется внимание к ценностям и интересам людей, осваивающих и осмысляющих разные территории. Это явление не ново: в конце XIX – начале XX в. *человек* в географии был, была даже и так называемая «антропогеография», в том числе популярная и в России. Но примерно с 1930-х гг. по понятным причинам весь «субъективизм» (включая и субъектность) из географии выветривался.

Поразительным образом травма «десубъективизации» прослеживается в российской географии до сих пор, поэто-

му институты рассматриваются скорее как фактор «сверху», чем как порождение территории. И хотя отдельные отечественные географы пытаются увидеть связь между ландшафтом и сформированными им институтами, у большинства коллег подобные мысли вызывают фантомные боли чуть ли не из 1930-х гг., когда изучение мыслей, чувств, ценностей считалось неприемлемым в принципе, «ненаучным».

В зарубежной географии эти травмы были преодолены в 1970-е, с культурным «поворотом» Йи Фу Туана, утвердившим возможность изучать в рамках географии отношение человека к месту через «топофилию» и «топофобию» и в целом противопоставлявшим теплое, очеловеченное, осмысленное «место» – геометрически холодному «пространству»²⁴. В отечественной же традиции география пока по-прежнему не видит человека как субъекта, рассматривая человеческую составляющую *объектно*: привлечь, разместить, накормить, удержать и т. д. – во имя выполнения хозяйственных задач. Разумеется, в этой связи Севморпуть оказывается «бесчеловечен» – разве что обеспечен/не обеспечен кадрами. В этом состоит ключевое отличие экономгеографии от антропологии и других гуманитарных дисциплин, и попытка интеграции географического и гуманитарного подходов, предпринимаемая в этой книге, обещает – хочется верить – заманчивые перспективы открытия совер-

²⁴ Его книга с характерным названием «Пространство и место» стала рубежом «очеловечивания» географии (Tuan, 1977).

шенно новых граней в изучаемом явлении.

Основные коллизии осмысления Севморпути в экономической географии состоят, пожалуй, в выборе оптимальной модели его пространственного представления, которое при этом отражало бы суть изучаемого явления. Идет поиск своего рода языка – но языка графического. Переход от одной пространственной конфигурации к другой связан с сущностным переосмыслением объекта: разные территориальные границы означают разные функциональные свойства.

В качестве отправной точки возьмем формальную: юридически Севморпуть определяется через акваторию, находящуюся в ведомственной юрисдикции Федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация Северного морского пути», подведомственного Министерству транспорта РФ. Администрация Севморпути осуществляет *«выдачу, по согласованию с Государственной корпорацией по атомной энергии „Росатом“ или подведомственной ей организацией, разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути; <...> осуществление мониторинга гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки в акватории Северного морского пути; согласование гидрографических работ в акватории Северного морского пути; предоставление информационных услуг по вопросам требований к обеспечению безопасности плавания судов в акватории Северного морского пути»* и т. п. задачи. Легко заметить, что Администрация Севморпути не обладает всей

полнотой функций по управлению ситуацией на СМП – в отличие от Главного управления Северного морского пути (ГУСМП), созданного в 1932 г. и полностью отвечавшего и за обеспечение судоходства, и (в ранний период деятельности) за освоение прилегающей территории. В последние годы идет дискуссия о воссоздании организации, имеющей более широкие полномочия в сфере управления СМП, и постепенно в этом качестве укрепляется корпорация «Росатом»²⁵.

Акватория Северного морского пути



Рис. 2. Акватория Северного морского пути. Источник: официальный сайт Администрации Севморпути (http://www.nsra.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/granici_smp.html)

В территориальном отношении Северный морской путь

²⁵ См. Перечень поручений по итогам совещания по вопросу развития Арктической зоны Российской Федерации // Президент России. 22.05.2022. Источник: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/68462>.

имеет законодательно определенные границы (рис. 2).

Обратим внимание, что формально к портам Севморпути нельзя отнести ни Мурманск, ни Архангельск – равно как не соприкасается с акваторией СМП и побережье большей части Ненецкого автономного округа. Связано это, надо полагать, с международными нормами, согласно которым усиленный контроль за судоходством можно осуществлять только в зоне распространения льдов. Согласно Конвенции ООН по морскому праву (ст. 234, Районы с ледяным покровом), *«прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжёлый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его»*. Это положение международного права даёт юридическую возможность учреждать особенные Правила плавания в акватории Северного морского пути – что и было сделано Россией. И именно поэтому в акватории *«действует разрешительный порядок плавания судов. Судно, в отношении которого разрешение на плавание судна в акватории Северного морского пути <...> не получено в поряд-*

ке, предусмотренном настоящим разделом, не может входить в акваторию Северного морского пути» (действующая версия Правил утверждена Постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2020 года. № 1487). Именно эти правила, кстати, юридически отличают акваторию Севморпути от других морских путей в Балтийском и прочих омывающих территорию России морях: для того чтобы выйти на Балтику, специальных разрешений не требуется (если речь не идет о пересечении госграницы, границы территориальных вод и т. п.) – по Севморпути же нужно разрешение на движение *в пределах* территориальных вод России.

Таким образом, можно выделить в первую очередь **Севморпуть как юридическое понятие**. В юридическом отношении само определение Северного морского пути как особого правового объекта становится возможным благодаря наличию в его акватории льда на протяжении значительной части года; именно лед дает возможность претендовать на особый статус этой акватории. При этом ни незамерзающий порт Мурманск, ни, например, потенциальный порт Индига, тезисы о необходимости строительства которого внесены в целый ряд государственных документов, – это формально не Севморпуть. Такова точка зрения юристов, являющаяся для географов своего рода фоном.

Однако для географа Севморпуть – все же не столько зона действия определенных юридических норм, сколько функциональный объект, *эксплуатируемая транспортная*

магистраль. Она не может начинаться от Карских ворот, где неоткуда взяться грузам, поэтому подспудно Севморпуть осмысляется от Мурманска до Камчатки.

Разночтение границ Севморпути – одна из самых интересных тем в его изучении (данной проблеме посвящен отдельный раздел данной монографии – см.: главу Васильевой), однако на некоторых особенностях изображения Севморпути важно остановиться уже сейчас.

Очень оригинально (но точно!) отражено плавное нарастание и спад «эсэмповости» морской магистрали на карте, представленной на официальном сайте «Росатома» (*рис. 3*, вкладка): картографическим методом изящно показана связь СМП аж с Санкт-Петербургом, что, безусловно, верно функционально.

Интересно проследить, как двойственность определения Севморпути – наиболее «ледовитый» участок прилегающей к территории России акватории Северного Ледовитого океана и собственно транспортная магистраль, идущая вдоль всего северного побережья России, – отражается в официальном учете морских портов. Так, существует реестр морских портов Западной Арктики и отдельно несколько групп морских портов, входящих в другие администрации морских портов восточной части страны. В настоящее время, согласно Приказу Минтранса от 4 декабря 2013 г. № 373 «Об утверждении перечней морских портов, входящих в соответствующие администрации морских портов» (с изменениями

на 17 июня 2019 г.), выделяются:

«1. Перечень морских портов, входящих в администрацию морских портов западной Арктики: 1) Архангельск; 2) Варандей; 3) Витино; 4) Диксон (расположен на побережье акватории Северного морского пути); 5) Дудинка (расположен на побережье акватории Северного морского пути); 6) Кандакша; 7) Мезень; 8) Мурманск; 9) Нарьян-Мар; 10) Онега; 11) Сабетта (расположен на побережье акватории Северного морского пути); 12) Хатанга (расположен на побережье акватории Северного морского пути) <...>.

6. Перечень морских портов, входящих в администрацию морских портов Приморского края и восточной Арктики: 1) Анадырь; 2) Беринговский; 3) Владивосток; 4) Восточный; 5) Зарубино; 6) Находка; 7) Ольга; 8) Певек (расположен на побережье акватории Северного морского пути); 9) Посъет; 10) Провидения; 11) Тикси (расположен на побережье акватории Северного морского пути); 12) Эгвекино.

7. Перечень морских портов, входящих в администрацию морских портов Охотского моря и Татарского пролива: 1) Ванино; 2) Де-Кастри; 3) Магадан; 4) Мыс Лазарева; 5) Николаевск-на-Амуре; 6) Охотск; 7) Советская Гавань».

Обратим внимание на специфическое официальное бытование категории Севморпути «в скобочках» официальных документов. Очень примечательно и включение, допустим, Певека в одну администрацию с Владивостоком, а не с Магаданом: в данном случае очевиден принцип организации

групп портов по их связности реальными судовыми рейсами, а не географическими координатами (от Магадана до Певека ближе – но по зимникам, а не по морю).

Итак, юридическая модель Севморпути, четко очерченная законодательно, но начинающаяся и заканчивающаяся «посреди моря», не имеющая возможности функционального «оживления», – это половина модели, обозначенная в заглавии (вроде двух третей землекопа из хрестоматийной задачи). Однако и в функциональном отношении, как уже говорилось, Севморпуть предстает неоднозначно. Можно выделить три функционально разных СМП.

Первый вариант – это транзитная магистраль между Европой и Азией. Именно в этом варианте Севморпуть заявляется «Росатомом», например, в корпоративном отчете за 2018 г.: *«Северный морской путь – это стратегический транспортный коридор, который позволяет более чем на треть сократить время плавания из Европы в Азию по сравнению с традиционным Южным морским путем через Суэцкий канал»* (Государственная корпорация... 2018: 97).

Интересна заведомая контекстуальность такого определения: по сути, само определение дается через соотношение с путем через Суэцкий канал. В этом случае на память приходит определение Востока как антитезы Европы; но также и Север является «антитезой» «Материку», «Большой земле» в обиходе, «основной зоне расселения», некой «нормальной», плотно населенной территории. Именно в противовес

«обжитым, экономически развитым районам страны» определял Север классик экономико-географического изучения советского Севера С. В. Славин (Славин, 1961: 10)²⁶.

Самое интересное (и еще более сближающее концепт Севморпути в этой трактовке с концептом Востока) – это то, что собственно транзитное мореплавание по Севморпути осуществляется очень слабо, буквально в виде экспериментальных проводок, и идея альтернативы Суэцкому каналу выступает скорее как фантом. Однако необходимо помнить историю СМП: к концу 1930-х СМП прямо заявлялся как в первую очередь стратегическая транзитная магистраль – антитипод не столько Суэцкого канала, сколько Транссиба, обеспечивающего связь между западными и восточными районами не Евразии – но России. Данную трактовку Севмор-

²⁶ «Изучение опыта промышленного и транспортного освоения районов Севера за длительный период позволяет установить следующие признаки, по которым можно более четко, чем ранее, определить границы территории Севера. К этим признакам относятся: 1) географическое расположение к северу от старообжитых, экономически развитых районов страны, отдаленность от крупных промышленных центров, являющихся базами освоения природных ресурсов рассматриваемых территорий; 2) суровые природные условия, неблагоприятные для развития сельского хозяйства и создающие ряд затруднений для многих отраслей хозяйства в связи с длительными и холодными зимами, распространением вечной мерзлоты на большей части территории Севера, заболоченностью многих мест; 3) крайняя малонаселенность и более низкий уровень развития промышленности и транспортной сети по сравнению со старообжитыми районами; 4) повышенные по сравнению с южнее расположенными старообжитыми районами затраты общественного труда для освоения и эксплуатации при прочих равных условиях того же вида и качества природных ресурсов, что связано с указанными выше особенностями Севера» (Славин, 1961: 8).

пути как нельзя лучше иллюстрирует речь И. Д. Папанина на XVIII съезде ВКП(б) в 1939 г.: *«Тупоголовые царские чиновники не видели всей жизненной необходимости освоить Северный морской путь. Они чинили всяческие затруднения одиночкам-исследователям, стремившимся на свой страх и риск, наперекор льдам и туманам проложить Северный морской путь. В русско-японскую империалистическую войну царская Россия жестоко расплачивалась за свою отсталость и консерватизм, за отсутствие хорошо оборудованных баз и военных путей на Север. После Цусимского боя знаменитый русский ученый Менделеев писал: „Если бы хотя бы десятая доля того, что потеряно при Цусиме, было затрачено на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, прошла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море и Цусиму“. Времена Цусимы никогда не повторятся. И если потребуется, наши военные эскадры пройдут Северным морским путем, пройдут, чтобы уничтожить врага на его территории, на его землях и в его водах» (XVIII съезд... 1939: 333).*

В данном случае Севморпуть выступает как элемент идеологически нагруженной системы понятий, в которой стратегическая безопасность страны увязывается со связностью пространства (особенно – в контексте возможности быстрой переброски войск между театрами военных действий); и именно в этой связи бесперебойность и круглогодичность эксплуатации СМП обретают особый смысл. Соразмерными понятиями, помимо Транссиба, выступают Трансполярная

магистраль (Великий Северный путь) как своеобразный северный дублер Транссиба; и в каком-то смысле БАМ, а также различные схемы паневразийских транспортных коридоров (например, китайский проект «Один пояс – один путь»).

С точки зрения взаимосвязей с окружающей территорией и акваторией транзитную модель Севморпути можно сопоставить с караванными путями древности (см.: главу Замятиной). Это путь из точки А в точку Б через пустыню – реальную и символическую. Путь существует ради доставки груза, а расстояние, которое он преодолевает, ночевки в караван-сараях – это все вынужденные действия, подчиненные главной цели доставки. В логике транзита по СМП Арктика представляется пустыней, лишь мешающей скорости передвижения между конечными точками.

Второй вариант осмысления Северного морского пути – образ СМП как *маршрута снабжения северных территорий (центр-периферийная модель)* – в определенной мере производный от предыдущего образа СМП как транзитного коридора (и отчасти с аллюзиями на СМП как территорию, подведомственную ГУСМП). В рамках этой модели сеть северных портов, «завязанных» на Северный морской путь, понимается как общность. Интересно, что именно этот конструкт (территория, функционирование которой тесно связано с функционированием Северного морского пути) часто полагают лежащим в основе российского определения Арктики – впрочем, формально именно такая трактовка нигде

не закреплена (см., например: Жуков, Крайнов, Телеснина, 2018).

Здесь СМП конституируется уже не столько как транзит, сколько как своего рода маршрутная сеть, связующая в некий единый хозяйственный объект (организм?) цепочку прибрежных портов. Есть соблазн заменить цепочку модным образом сети, сетевого общества – и отсюда уже один шаг до концепции Арктики как «арктического Средиземноморья», однако поскольку крупных центров на Севморпути всего два (Мурманск и Архангельск), и оба они расположены в западной части пути, откуда грузы *развозятся* по восточным территориям страны, эту модель уместнее назвать центр-периферийной, или «доставочной».

Важное отличие данной модели от предыдущей (карантинной, транзитной) – в повышенном внимании к остановочным пунктам. Транзитная модель, по сути, определяется только конечными точками, перемещением из точки А в точку Б. Невнимание к пересекаемой местности не позволяет назвать это перемещение путешествием: здесь хороши аналогии с «Сапсаном» между Москвой и Петербургом, не только проскакивающим на большой скорости мелкие поселки вдоль трассы, но и создающим их жителям некоторые неудобства. Хотя функционально транзитная магистраль использует по ходу следования судов навигационные, ремонтные и прочие базы (а исторически ей требовались пункты бункеровки – загрузки углем и т. д.), Севморпуть в транзит-

ном своем варианте, по большей части, обходится без них²⁷. Кстати, плачевное состояние портовой инфраструктуры по пути следования вдоль трассы СМП, кроме конечных точек уже за пределами акватории СМП и отправных точек экспорта, словно бы претворяет эту полумифическую транзитную модель в жизнь.

В отличие от нее центр-периферийная модель СМП имеет другую пространственную структуру: осмысление СМП происходит как бы не с «птичьего полета», но с берега. Отправным пунктом служит цепочка береговых пунктов – от Мурманска и Архангельска, которые служат безусловным центром, «столицей» Севморпути (заметим, в транзитном варианте границы СМП уходят куда-то в Амстердам, в стратегическом – как минимум к Владивостоку). «Певеки» и «тикси» выступают тут получателями благ, периферией. Периферия обычно снабжает центр сырьем – так и периферия Севморпути вносит свой вклад в его функционирование (возможность пополнения воды, отдыха, наличие базы полярной авиации, обеспечивавшей ледовую разведку по пути следования ледоколов, зачастую оперативнее современных космоснимков). В прошлом те же пункты долгое время были опорными и для обеспечения авиаперелетов – пока последние не могли быть беспосадочными по техническим причи-

²⁷ Обратим внимание на изображение Севморпути и пути «через Суэц» на врезке в карте «Росатома»: на изображении глобуса протянуты только нити торговых путей, без каких-либо портов и остановок.

нам. Но здесь важнее другое. Каждый пункт на Севморпути – это путь к старинным северным поселкам и новым базам геологов, снабжение которых идет с Севморпути. Это путь-кормилец: не проносящийся мимо «Сапсан», но электричка-рабоботьяга, которой везут из города в дальнюю деревню полезные товары – причем от станции до дальней деревни приходится добираться чуть ли не трактором. Так работает центр-периферийная модель СМП: из Певека и Тикси, Дудинки и Хатанги везут грузы в удаленные поселки и на месторождения.

У центр-периферийной модели, как и у транзитной, есть внешние конкуренты – это, конечно, уже не Суэц, но, например, «Ленский диаметр»²⁸, а также десятки северных рек и сотни зимников.

После экономического краха 1990-х именно центр-периферийная модель СМП, вместе с входящими в нее населенными пунктами по побережью, пострадала в наибольшей степени – что отражено в главе А. Н. Пилясова, описавшего (кстати, на собственном опыте сотрудника Госкомсевера) скатывание северного завоза на южные маршруты: грузы стали завозиться по рекам и зимникам с юга, от далекой для севера Якутии железной дороги.

Наконец, *третий вариант Севморпути* – это модель,

²⁸ В позднесоветский период грузы в рамках северного завоза поставлялись по железной дороге до порта Осетрово (Усть-Кут), спускались водным путем по Лене – и далее довозились по восточному, суровому отрезку СМП до потребителей Северо-Востока: так было быстрее и дешевле, чем везти груз на восток полностью по СМП.

как бы ни показалось парадоксальным, *«ворот в Европу/Азию» (вывозная, веерная)*. Она очень редко заявляется в политическом контексте, однако именно по ней осуществляется хозяйственное использование Севморпути (с 1930-х – преимущественно, с начала 2000-х гг. – практически безальтернативно). Речь идет о вывозе сырья через порты Севморпути – преимущественно в Западную Европу (и далее вплоть до Африки), и в последние годы – также в Китай и другие азиатские страны. В определенной мере эта модель была заложена еще при основании Архангельска, впоследствии уступившего роль «окна в Европу» Петербургу, но наиболее активно она была развита с началом регулярного экспорта через Игарку леса (глава Замятиной), далее – норильского концентрата и, наконец, сжиженного природного газа (глава Пилясова).

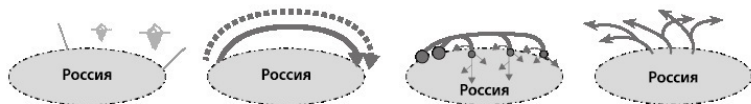


Рис. 4. Модели СМП: юридическая; географические: транзитная, центр-периферийная («северный завоз»), вывозная

Эта модель имеет сходство с обеими предыдущими (рис. 4). Как и в транзитной модели, здесь не принимается во внимание пересекаемая территория/акватория; это тоже кара-

ванный путь из точки А в точку Б, но точка А находится не на Западе, а внутри Сибири, в то время как точка Б – внешний, за пределами СМП, пункт назначения продукции. Транзитная модель представима линией, вывозная – отрезком, центр-периферийная – древовидной формой.

В рамках вывозной модели Севморпуть напоминает веер: есть исходная точка – порт вывоза сырья (Игарка, Дудинка, Сабетта, Новый Порт и др.) и уходящий в не четко определенное «зарубежье» пучок направлений вывоза. При более детальном рассмотрении «за спиной» порта вывоза выстраивается хинтерланд, или территория формирования сырьевой базы. Для Игарки это были леса по среднему течению Енисея, для Дудинки – Норильск, для Сабетты и Нового Порта – углеводородные месторождения полуострова Ямал.

В зависимости от ситуации, разумеется, происходит переключение от одной модели к другой: может подниматься вопрос о дооборудовании Сабетты как пункта судоремонта при транзитном прохождении Севморпути, а Дудинка, помимо вывоза продукции из Норильска, конечно, является важным пунктом приемки грузов северного завоза (кстати, для этого активно используются суда «Норникеля», возвращающиеся после транспортировки рудного концентрата на запад). Тем не менее определение трех моделей СМП с их различиями в пространственной структуре и конфигурациях хинтерланда позволяет лучше понимать хозяйственные контексты, механизмы и задачи, а также «слепые зоны» освоения Северного

морского пути в настоящий момент и в ретроспективе.

ЛИТЕРАТУРА

Баранский Н. Н. Экономическая география в средней школе. Экономическая география в высшей школе. М.: Географгиз, 1957.

Баранский Н. Н. Становление советской экономической географии: избр. тр. М.: Мысль, 1980.

Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом». Итоги деятельности за 2018 год // Росатом. Источник: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2018/go_2018.pdf.

Жуков М. А., Крайнов В. Н., Телеснина В. М. Основные принципы выделения Арктической зоны Российской Федерации // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. 2018. № 1. С. 82–89.

Родоман Б. Б. География, районирование, картоиды: Сборник трудов. Смоленск: Ойкумена, 2007.

Славин С. В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М.: Экономиздат, 1961.

Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник. Отв. ред. А. П. Горкин. Смоленск:

Ойкумена, 2013.

Tuan Yi-Fu. Space and Place: The Perspective of Experience.
U of Minnesota Press, 1977.

Раздел 1. Инфраструктуризация Севморпути

Михаил Савинов

ГЛАВА 1. ВОДНЫЕ ПУТИ КРАЙНЕГО СЕВЕРО- ВОСТОКА АЗИИ В XVII В. КАК СОЦИАЛЬНАЯ СИСТЕМА

В центре нашего внимания в этой главе – одна из самых первых в мировой истории арктических водных транспортных систем, сложившаяся в середине XVII в. в Восточносибирской Арктике. В результате продвижения русских «встречь солнцу» здесь была выстроена сеть водных и сухопутных путей, сформировавшая специфический социальный мир. Хронология и отдельные аспекты этой системы изучаются давно, но это изучение всегда зависело от угла зрения исследователей и конкретной проблематики – либо в фокусе оказывались открытия русских землепроходцев на северо-востоке Азии (Белов, 1956; Атлас географических открытий, 1964; Полевой, 1984; Романова, 2005) и история

развития географических знаний и картографии, либо проблемы инкорпорации коренных народов азиатского Севера в состав Русского государства и русской колонизации Сибири (Зуев, 2007; Зуев, 2002; Зуев, Игнаткин, Слугина, 2017; Никитин, 2010; Никитин, 2018; Головнев, 2015 и др.).

Поэтому основной задачей нашей работы является не столько введение в научный оборот новых фактов, сколько попытка посмотреть на восточносибирское арктическое судоходство XVII в. именно как на сложную социальную систему, выявить инфраструктурные и историко-антропологические аспекты ее функционирования²⁹, а также обратить внимание на то, как эту систему видели и описывали современники: непосредственные участники событий и люди, от которых могло зависеть принятие тех или иных решений на государственном уровне.

Под словом «система» мы будем подразумевать русскую транспортную систему на крайнем северо-востоке Азии XVII в. Для терминологического удобства сразу же определим ее географический охват. Аутентичный термин XVII в. для обозначения этого охвата звучит как «дальние заморские реки». Так в якутских документах ясачного сбора обобщенно назывались Яна, Индигирка, Алазея, Колыма и Анадырь (чаще всего в варианте «с дальних заморских рек»), эта формула использовалась для того, чтобы отличать ясак,

²⁹ Опыт комплексного обзора социального взаимодействия на севере Якутии в исторической перспективе см., например: Гончаров, 2020.

поступавший с Крайнего Севера, от ясака, который соби-
рался в центральнаякутских волостях). Это обозначение, на
наш взгляд, очень выразительно: по отношению к Якутско-
му острогу реки были именно «дальними» – путь туда мог
занимать годы, и «заморскими», то есть путь к этим рекам
связывался в сознании русских людей того времени именно
с морем, с Северным Ледовитым океаном. Так, уже самая
общая формула для обозначения региона фиксировала зна-
чение арктических водных путей в его освоении.

УРОВНИ РЕПРЕЗЕНТАЦИИ СИСТЕМЫ

Письменные источники, на которых строится изучение
жизни «дальних заморских рек», разнообразны, причем мы
не только можем делить сохранившийся массив документов
на различные группы, но и увидеть различные уровни репре-
зентации нашей системы. Можно выделить два таких уров-
ня, каждый из которых будет включать определенный набор
источников и представлять своеобразный язык описания ре-
альности (транспортных практик, социальных отношений и
др.). Особенно интересно, на наш взгляд, сравнить эти уров-
ни с точки зрения идеологии водных путей.

Первый уровень – это описания, сложившиеся внутри са-
мой системы, взгляд на нее изнутри, со стороны непосред-
ственных акторов. Именно на этом уровне сформировался

основной массив источников для ее изучения, то есть актовый материал, отложившийся в фондах Якутской приказной избы (РГАДА и СПбИИРАН, а также «портфели Миллера» из собрания АРАН) и Сибирского приказа (РГАДА). В 1930–1950-е гг. был издан большой массив якутских документов из фондов РГАДА, СПбИИРАН и АРАН (Колониальная политика Московского государства, 1936; Открытия русских землепроходцев, 1951; Белов, 1952), но на эти публикации наложила свой характерный отпечаток эпоха. Акты издавались выборочно, и отбор был связан с конкретными задачами: дать характеристику «колониальной политики» государства или показать подвиги первопроходцев и дать биографические сведения о них. Вследствие такого отбора, обусловленного либо сюжетом, либо идеологией, опубликованные документы не могли дать полной картины, а в сборниках 1950-х гг. к тому же издавались зачастую фрагментарно, с большими купюрами, в публикацию попадали лишь части текста, важные или интересные для издателей. В 1970 г. была также издана обширная серия документов РГАДА, связанных с ясачными отношениями в Якутии XVII в. (Материалы по истории Якутии, 1970).

Жанры этих документов весьма разнообразны, среди них можно выделить два основных потока текстов – из Якутска на «дальние реки» (наказы и наказные памяти якутских воевод приказным людям и начальникам казачьих отрядов) и обратно, с «дальних рек» в Якутск (отписки, расспросные

речи и челобитные). В самом Якутском остроге формировались судные дела, отражавшие различные правовые коллизии, возникавшие между русскими и аборигенами или между разными группами русского населения. Особое место среди документов занимают отписки и челобитные, связанные с открытием новых рек и путей – документы Семена Дежнева, Михаила Стадухина, Василия Бугра и других первопроходцев.

На этом уровне мы видим основную мотивацию открытий – это ресурсные поиски. В качестве ресурса выступает чаще всего пушнина, поступавшая в виде ясака, отсюда трактовка еще «необъясченных» аборигенов как еще одного ресурса, который должен быть найден, обследован (в том числе с помощью специальных опросников) и поставлен на службу государству, персонифицированному в фигуре царя (ясак и любой ресурс всегда «государевы»). Реже мы встречаемся с поисками серебра и моржовой кости, но и эти ресурсы могут выступать как стимул для организации походов, в том числе морских.

Второй уровень представляет собой взгляд на систему сверху и со стороны. Этот взгляд формировался в столицах – сибирской (Тобольске) и общегосударственной (Москве), прежде всего – в кругу людей, профессионально связанных с внешней политикой Русского государства и с управлением Сибирью. На этом уровне мы имеем дело с двумя группами памятников – географическими картами («чертежами»)

и текстовыми описаниями, которые изначально сопровождали эти карты, но потом зажили самостоятельной жизнью во множестве рукописных сборников. Прежде всего речь идет о «Чертеже всей Сибири, збиранном в Тобольске» – карте, составленной в 1667 г. при тобольском воеводе П. И. Годунове. К текстовому описанию этого чертежа восходит «Список с чертежа Сибирския земли», отличающийся рядом деталей и названий. Этот текст отражен в следующем тобольском чертеже, составленном в 1673 г. и представляющем собой расширенную и разбитую на «границы» редакцию «годуновского» описания. Более сложна зависимость между этими двумя текстами и «Описанием Сибири» (полное название памятника – «Описания Новой земли, сиречь Сибирскаго царства и Московскаго государства»), включающим не только географические описания, но и нарратив о походе Ермака и Китайском царстве. Отдельные данные «чертежных» описаний находят параллели и в «Сказании о великой реке Амуре» Николая Спафария (Милеску). Если текстология «Описания Сибири» в недавнее время была подробно исследована Т. Н. Илюшечкиной (Илюшечкина, 2015), то о «Чертеже» и «Списке...» этого, к сожалению, сказать нельзя: полная картина рукописной традиции этих сочинений неясна до сих пор, хотя оба памятника хорошо известны ученым. Отсутствие полной истории текста приводит к тому, что авторы, работавшие с «Чертежом...» и «Списком...», зачастую склонны видеть в этих памятниках непосредствен-

ное отражение реальных походов и открытий, тогда как в действительности часть информации может оказаться чисто «книжным» знанием, которое с теми или иными ошибками и трансформациями переносилось из одного текста в другой. Но для нас сейчас важна не текстология, а то видение нашей системы со стороны, которое мы находим в этих текстах.

«Чертежные» описания и связанные с ними памятники последовательно освещают сибирские речные пути, фиксируют города, остроги и ясачные зимовья, расположенные на реках, дают выкладки расстояний между различными географическими точками (обычно показывая расстояние через время пути разным транспортом – нартами, дощаниками, «малыми судами», кочами и др.). Конечно, ни один из этих памятников не рассматривает специально «дальние заморские реки» – они включены в общее описание Сибири. Но именно эта задача общего описания дает возможность составителям тобольских чертежей и «списков» подняться над характерной для первого уровня (непосредственного функционирования системы) парадигмой плавания от реки к реке в поисках новых «ясачных иноземцев» и увидеть арктические («Мангазейское», «Ленское», «студеное») и дальневосточные («Амурское», «теплое») моря именно как *путь*, тянувшийся на тысячи верст. Однако сразу же будет сформулирован и тезис о «непроходимости» этого пути на отдельных участках: *«А Амурским морем в Китайское царство ходу нет для того, что лежит камень кругом вся земля, от*

Мангазейского моря и до Амурского, и тот камень протянулся в море, и коло его обойти никто не может для того, что льды великие притискают и ростирают. А взойти на него человеку не возможно, а есть проход в Китайское царство...» («Список с чертежа...», цит. по: Титов, 1890: 44).

Во все без исключения тексты в качестве неотвратимого препятствия попадает «нос каменный» (или «камень великий»), разделяющий арктические моря и Тихий океан. Он может иметь неопределенную протяженность (*«а конца ему никто не ведает»* в традиции «Чертежа всей Сибири»³⁰) или конкретную длину в 500 поприщ (в «Описании Сибири»), но его, в любом случае, нельзя обойти, причем в «Описании Сибири» «нос» не дает проникнуть морем с Лены на Енисей: *«А в великую реку Генесею морем-океаном водою и судами нет ходу за тем камнем великим и по ту сторону носа камня за великими страшными лдами»* (Титов, 1890: 84–85). Интересно, что чуть ниже этот же памятник однозначно показывает непрерывность моря между Леной и Енисеем: *«А от Амурского устья по теплomu морю до каменна носа и от*

³⁰ В раннем (1667) описании «Чертежа» и более позднем «Списке» (1673) число и характеристики «носов» разные: тот «нос», который в описании 1667 г. можно уверенно соотнести с мысом Дежнева, в «Списке» назван «каменной преградой», при этом в редакции 1673 г. появляется еще один «нос» между «Нанаборой и Ковычей», который «насилу обходят». Второй «нос» редакции 1667 г. перекрывает путь в «Китайское царство», в редакции 1673 г. он превращается в *«камень кругом вся земли»*. Такая запутанная ситуация с преградами еще больше убеждает в том, что перед нами – книжная, литературная конструкция, возможно – имеющая под собой какие-то показания реальных путешественников.

каменна носа по студеному морю-океану до устья великия реки Лены и от Лены тем же океаном-морем до рек устья Енисея и Мангазейки по морю-океану, по берегу много рыбьей кости зверя моржа лежит...» (Титов, 1890: 85). Заметим – речь в этом отрывке идет о морских ресурсах, но не о плаваниях из Енисея на Лену или обратно, то есть в отношении моря как *пути* текст непротиворечив. «Каменный нос», таким образом, оказывается некоей иррациональной преградой, возникающей под пером ученого книжника там, где не ходили мореходы-практики, чьи рассказы служили источниками «чертежей» и сопутствующих описаний.

До сих пор не выявлены письменные источники, способные что-то поведать о таинственной экспедиции, археологические следы которой были обнаружены и затем изучены у восточных берегов Таймыра, на о. Фаддея и в заливе Симса (она относится к первой четверти XVII столетия), нет и документов о других плаваниях вокруг северной оконечности Азии. Сам термин же «каменный нос» с большой вероятностью восходит к показаниям тех, кому как раз удалось его обойти – Семена Иванова Дежнева и его спутников, но и этим путем после Дежнева не пользовались или почти не пользовались (сухой путь на Анадырь был проще и безопаснее). Таким образом, «каменный нос» в описаниях Сибири, на наш взгляд, представляется не столько реальным объектом, сколько аллегорическим обоснованием невозможности прохода морем в ту или иную сторону.

С лексикой чертежей и сопутствующих описаний тесно связана проблема языка (и, шире, мышления) самих русских первопроходцев Северо-Востока – ведь составители тобольских карт опирались именно на тот понятийный аппарат, который использовали для описания окружавшего их мира служилые и торговые люди Якутского уезда. Источником для изучения этого аппарата являются документы, происходящие непосредственно с мест, а одним из наиболее сложных для понимания терминов оказывается, на наш взгляд, именно «нос». Легче всего определить его значение как «мыс», или, шире, «полуостров»: именно в этом смысле использует его Дежнев. Сложнее обстоит дело с конструкциями «за Нос» или «заносный», где «нос» выступает не только и не столько как конкретный объект, сколько как некий условный разделитель пространства на большие области. В этих случаях значение «носа» становится, на наш взгляд, близким к географическому значению термина «камень»: «горный хребет, водораздел, перевал».

Использование в отписках первопроходцев тех или иных терминов позволяет, на наш взгляд, сделать определенные выводы об их пространственном мышлении. Можно заключить, что это мышление строилось не только от реки к реке, но также включало и скрытую за определенными словами идею подвижной границы. Русские люди на «дальних реках» осознавали себя находящимися на краю освоенного пространства, которое обозначалось как «русское». «Русь»

воспринималась, с одной стороны, как пространство за Якутском на запад (служилого можно было отпустить «к Русе»³¹), с другой – как вообще любое пространство, оставшееся за спиной землепроходца. В момент открытия Дежневым «Каменного Носа» этот естественный разделитель мира сразу же получил «русскую сторону», обращенную к уже освоенной Колыме: *«А с рускую сторону Носа признака: вышла речка, становье тут у чухочь делано, что башни из кости китовой...»* (Дополнения к актам историческим, 1851: 26)³². «Русскому» противопоставлено «новое»: «новые реки» (иногда – «сторонние реки»), «новые землицы», которые надлежит «проведать», а живущих там иноземцев – «объясачить», то есть не только обложить ясаком, но и включить в условную Русь. Сам Якутский уезд в документах – это тоже Новая земля, например, в формулах, сопровождающих печати Якутска на документах: *«Новая земля Сибирской великой реки Лены»*³³ или *«Царства Сибирского новой земли»*³⁴.

³¹ См., например: архив СПбИИРАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 400. Л. 1.

³² «Башни из кости» традиционно трактуют как остовы жилищ (см., например: Никитин, 2018: 93), но эту версию нельзя ни доказать, ни опровергнуть – с таким же успехом это может быть, например, Китовая аллея – эскимосское святилище на о. Ыттыгран.

³³ Архив СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 126.

³⁴ Там же. Д. 175.



Рис. 5, Чертеж Сибири Петра Годунова. 1667 (Багров, 1914: 11). Здесь океан непрерывен, а из восточносибирских рек, впадающих в Северный Ледовитый океан, подписана только Лена, а Яна, Индигирка и Колыма изображены в виде маленьких, единообразно нарисованных рек

Если говорить о самих картах-чертежах, то «необходимый нос» получил свое графическое воплощение далеко не на всех из них – его нет, например, на «годуновском» чертеже 1667 г., где океан непрерывен не только вокруг всей Сибири,

но и вокруг Китая и Индии. Но мы видим этот нос в «Чертежной книге Сибири» С. У. Ремезова (1701), где он растет за рамку карты, начинаясь сразу за устьем Лены, и разделяя не Колыму и Анадырь, а Лену и Яну. К носу прилагается и «море ледовитое», точно отражая формулировку «Описания Сибири»: *«за тем камнем великим и по ту сторону носа камня за великими страшными лдами»*.

Интересно, что на отдельном листе «Чертежной книги», посвященном Якутскому уезду («Чертеж земель Якутского города»), Каменного Носа нет вообще: берег между Алазеей и Колымой (в районе регулярных рейсов кочей!) выходит за рамку карты, но это место не имеет дополнительных указаний. Зато на этой карте есть Поморье – так называется район «дальних рек» от Яны до Анадыря, все они показаны равно маленькими, а расстояние между Яной и устьем Лены – нереалистично большим, что еще сильнее подчеркивает «заморское» положение «Поморья». Этот чертеж «Книги» замечателен подробными текстовыми описаниями местностей с выкладками расстояний в днях и неделях, явно восходящими к текстам круга «Списка с чертежа Сибирския земли».

В «чертежной» традиции текстов мы встречаем не только описание маршрутов и расстояний внутри нашей системы, но и яркую оценку северосибирского мореплавания, которое «Чертеж» и, вслед за ним, «Список» связывают прежде всего с торговыми людьми: *«И в тех во всех зимовьях живут Якуцкого острогу служилые люди для государева ясаинного*

сбору. А в те реки, которые под зимовьями, заходят кочами с моря для торгу русские торговые люди, а на море ездят из Якуцкого острога Леною рекою» (Титов, 1890: 33). Служилые просто «живут», об их транспортных практиках ничего не говорится, а торговые – «заходят кочами с моря» и «на море ездят». Конечно, и «государевы» люди постоянно пользовались кочами, но целый ряд свидетельств показывает, что коч торговца в среднем был качественнее построен, и хорошо известны эпизоды вынужденных пересадок служилых на торговые кочи вследствие плохого состояния казенных судов. Отметим, что расцвет рукописной традиции этих текстов приходится на последнюю четверть XVII в., то есть на период упадка морского судоходства и его фактического прекращения.

ХРОНОЛОГИЯ СИСТЕМЫ

Система морского сообщения на восточном участке будущего Севморпути сложилась в 1640-х гг. и с точки зрения мореходных практик (судостроения, судовождения, терминологии) была генетически связана с более ранней морской системой, сложившейся на западе Сибирской Арктики в начале XVII в. и восходящей, в свою очередь, к мореходству Русского Севера еще более раннего времени. Речь идет о Мангазейском морском ходе, который активно действовал до правительственного запрета 1619 г. (причиной запре-

та стала угроза возможного иностранного проникновения в Сибирь через Север). Город Мангазея, основанный в 1601 г. на реке Таз, существовал еще долгое время, но неуклонно терял свое значение как центр экономической жизни Западной Сибири. Именно мангазейцы, двинувшиеся на поиск новых перспективных рек, стали, наряду с казаками Енисейского острога, первооткрывателями Якутии в 1630-х гг. Поначалу отряды служилых людей агрессивно конкурировали друг с другом, но эта проблема была решена на рубеже 1640-х гг. созданием на Лене нового уезда с центром в Якутске. Теперь организацией освоения новых земель на востоке занималась отдельная воеводская власть.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.