

ПРИРОДА И ВЛАСТЬ НА СОВЕТСКОМ СЕВЕРЕ: ПРОЕКТЫ ОСВОЕНИЯ В XX в.

Рассматриваются технологические проекты, связанные с освоением северных территорий страны. Сделан вывод о том, что создание в северных регионах крупных инфраструктурных и технологических объектов было связано не только с необходимостью эксплуатации природных ресурсов, но и с демонстрацией политической власти. Вместе с тем экологические последствия этих проектов часто игнорировались государственными структурами.

Ключевые слова: экологическая история России; Север; Сибирь; модернизация; освоение Севера.

Взаимоотношения властных структур с окружающей средой занимают особое место в эколого-исторических исследованиях. Ни что так не демонстрирует мощь государства, как обладание природными ресурсами. Вне зависимости от того, рассматривалась ли природа как священный объект или как источник ресурсов, она постоянно становилась объектом политической борьбы [1. С. 716]. На протяжении XX в. менялись виды и способы, которыми люди эксплуатировали природу. С течением времени и развитием технологических возможностей менялось и понимание термина «природа» [Там же. С. 720].

На природопользовательские практики оказывали влияние и политические режимы. Бесспорно, что и демократические страны, и тоталитарные государства одинаково утилитарно подходили к природе, рассматривая её как источник экономического благополучия. Однако в СССР мичуринский лозунг о том, что человеку не стоит ждать милостей от природы и он должен взять их сам, стал неотъемлемой частью экологической политики государства. Если советская власть смогла изменить общество, то почему нельзя изменить природу? Этот вопрос руководители социалистического общества решали прямолинейно. За удивительно короткий промежуток времени подобный подход нашел своё отражение в ландшафтах: «неправильные» реки выправлялись, «бесполезные» болота осушались, а «хаотичные» леса были организованы для эффективного производства древесины. Одним из примеров такой политики государства по отношению к природе стал Советский Союз в целом и его северные регионы в частности.

Неоспорим и тот факт, что для советского государства как в период индустриализации 1930-х гг., так и во время модернизации 1960-х гг. в первую очередь было важно то, каким образом в максимально короткие сроки получить выгоду от использования природных ресурсов. Проблемы их сохранения, охраны дикой природы и тем более борьба с загрязнениями были второстепенны для советских руководителей [Там же. С. 736]. В этом плане показателен пример выступления начальника Тюменского геологического управления Ю.Г. Эрвье на заседании первой конференции Тюменской промышленной областной партийной организации в январе 1963 г., где он, говоря об открытии газовых месторождений на Тазовском полуострове, отмечал, что «можно радоваться открытию Тазовского газа с многомиллиардными запасами <...> но нельзя не огорчаться тем, что это открытие сопровождалось произвольным фонтанированием,

приведшим к большому ущербу как в денежном отношении, так и, главное, в том, что на целый год задержалась оценка этого открытия» [2]. Таким образом, становится очевидным, что для государства в первую очередь была важна утилитарная, экономическая составляющая этого открытия. В данном случае вопросы экологической безопасности и сохранности меркли перед необходимостью выполнить план по приращению нефтяных запасов, несмотря на тот факт, что уже в 1960 г. был принят закон «Об охране природы РСФСР».

Северные регионы СССР, известные своими богатыми природными ресурсами, стали объектом пристального внимания государственных структур, которые выступали по отношению к этим областям с патерналистских позиций, рассматривая их как объекты для повторной колонизации и модернизации. Здесь в XX в. на смену имперским ведомствам пришли советские партийные и народохозяйственные органы, которые, используя научную мысль, хотели освоить территорию быстро и результативно. В данном случае можно привести несколько примеров.

В 1920–1930-е гг. в научно-исследовательских кругах была популярна концепция создания крупных индустриальных объектов, которые, с одной стороны, выполняли бы свои промышленные функции, а с другой – являлись бы «проводниками» модернизационных и колонизационных идей. Так, С.В. Славин считал, что «опыт социалистического строительства на Советском Севере выдвинул как безусловно оправдавшую себя на определенных этапах развития формулу территориальных транспортно-промышленных и промышленно-транспортных комбинатов» [3. С. 232]. Разница между двумя этими организациями заключалась в следующем: основной задачей транспортно-промышленных комбинатов было развитие транспортной инфраструктуры с хозяйственным освоением прилегающих территорий; деятельность промышленно-транспортных предприятий должна была быть сосредоточена на освоении природных ресурсов, а также на развитии транспортных коммуникаций как важнейшего звена их использования. При этом примечательно и само название «колонизационный комбинат». Оно говорит нам о том, что именно с помощью промышленных технологий северные регионы должны были быть колонизированы.

В 1920-е гг. были созданы Мурманский транспортно-промышленный-колонизационный комбинат и акционерное общество «Комсеверопуть», которое занималось организацией развития производитель-

ных сил Обского и Енисейского Севера [3. С. 234]. Сфера деятельности Мурманского комбината заключалась в развитии Мурманского и Карельского регионов, в окончании строительства Мурманской железной дороги и порта, которые позволили бы в полной мере использовать природные ресурсы этого региона. Однако в связи с тем, что на первоначальных этапах работа Мурманской железной дороги сопровождалась убытками (доходы покрывали 20% убытков), она была трансформирована в комбинат. Согласно Постановлению СТО от 23 мая 1923 г. на управление нового Мурманского транспортно-промышленного колонизационного комбината возлагались развитие лесной и рыбной промышленности, использование прилегающих лесных массивов [Там же. С. 233].

Акционерное общество «Комсеверопуть», созданное в 1928 г., уже к 1934 г. также было трансформировано в территориальный транспортно-промышленный комбинат [Там же. С. 235]. Перед руководством Главного управления Северного морского пути стояла задача по развитию транспортной и промышленной составляющей экономики Севера Западной и Восточной Сибири. Благодаря деятельности управления начал свою работу Норильский никелевый комбинат, стали проводиться научно-исследовательские изыскания в этом регионе. Однако, по замечанию специалистов, эффективность подобных проектов оказалась низкой. Основная проблема заключалась в большой территориальной удаленности и отсутствии развитой инфраструктурной сети, связывающей регионы в единую транспортную систему.

Кроме того, если в первой половине XX в. приоритетными регионами для промышленного развития оставались центральные области, а также Европейский Север РСФСР, то во второй половине вектор индустриализации сместился на северо-восток. Освоение Азиатского Севера во второй половине XX в. стало важной социально-экономической задачей. С 1960-х гг. затраты на освоение этого региона удваивались каждые семь-восемь лет. Только за период 1960–1975 гг., по данным Совета по изучению производительных сил Севера при Госплане СССР, капиталовложения в хозяйство северных территорий значительно превысили их объем за весь предшествующий более чем сорокалетний период [4. С. 5]. В решениях съездов КПСС, других официальных документах подчеркивалась необходимость планирования народного хозяйства и руководства хозяйственными процессами на строго научных основах [5. С. 18]. Кроме того, по мнению С.В. Славина, «освоение новых районов в нашей стране выступает также как одно из основных звеньев в решении задачи рационального размещения производительных сил. Вся история индустриализации СССР является в то же время историей освоения новых районов» [6. С. 31].

Форсированное развитие Западно-Сибирского нефтегазового комплекса актуализировало проблему создания и развития транспортной инфраструктуры Севера Сибири. В конце 1940-х – начале 1950-х здесь уже поднимался вопрос о создании Трансполярной магистрали Чум – Салехард – Игарка, однако она была законсервирована в 1953 г. [7. С. 27]. В первой

половине 1960-х разрабатываются проекты единой транспортной системы Западно-Сибирской низменности. Предполагалось развивать Транссибирскую магистраль за счет её соединения с так называемым Вагайским ходом (Екатеринбург – Тюмень – Омск) и лесовозными дорогами Заводоуковская – Тап, Егоршино – Серов – Полуночное, Чум – Лабытнанги, а также Ивдель – Обь и Тавда – Сотник [8. С. 164].

В дополнение к этому варианту для вывоза сибирской нефти создается проект Северо-Сибирской железной дороги, которая должна была объединить ветку Ивдель – Обь со строящейся дорогой Тюмень – Тобольск – Сургут и дальнейшим выходом на Сургут-Охтеурье до створа проектируемой Осинской ГЭС на Енисее и прокладки дороги Нефтеюганск – Александровское – Колпашево. Кроме того, строительство «тобольского варианта» от Тюмени до Сургута также актуализировало вопрос целесообразности создания «города Сургута с населением 250 тыс. человек, для которого важен железнодорожный подход, или сооружение нескольких небольших городов по 40–50 тыс. человек, в том числе на левом берегу» [Там же. С. 164]. В целом же создание единой транспортной структуры дало бы возможность более эффективно использовать потенциал Соснинского и Охтетурьевского газовых месторождений, а также Бакчарского железнорудного месторождения Томской области.

Вместе с тем партийные руководители Тюменской области не отказывались от идеи продолжения строительства Трансполярной магистрали. В одном из своих выступлений в 1969 г. первый председатель Тюменского обкома КПСС Б.Е. Щербина, говоря о развитии Севера Западной Сибири, отмечал, что «в связи с открытием и предстоящим освоением газовых и нефтяных месторождений в Ямало-Ненецком округе следует возобновить строительство железной дороги Салехард – Игарка, продолжить строительство железной дороги от Сургута до Нижневартовска и далее на восток» [9. С. 34]. При этом данная магистраль должна была быть связана с проектируемой северной веткой Транссибирской магистрали, «ответвления от которой пойдут на север и северо-восток в район Уренгой – Игарка» [10. С. 67]. Таким образом, на территории севера Западной и Восточной Сибири была бы создана единая транспортная система от Ивделя до севера Томской и Красноярской областей, образуя взаимосвязанную транспортную структуру в рамках большого индустриального региона.

Однако экологические риски реализации подобных проектов практически не учитывались. С одной стороны, это было связано с отсутствием на тот момент эффективных юридических механизмов, которые регулировали бы деятельность организаций, занимающихся созданием данных проектов. С другой стороны, подобные разработки в то время не должны были проходить обязательную экологическую экспертизу, что в свою очередь приводило к появлению серьезных экологических проблем. Так, только при строительстве одного километра автодороги отсыпного типа из хозяйственного оборота выводится растительный покров площадью около 16 га. Соответ-

ственно, при прокладке железнодорожного полотна размер отчужденных земель увеличивается в несколько раз. При этом особую угрозу для северных экосистем представляют места скопления строительной техники. В данном случае есть серьёзный риск загрязнения окружающей среды утечками горюче-смазочных материалов. Кроме того, большие стройки в северных и труднодоступных регионах, как правило, являются причиной появления свалок отработанной техники, что приводит также и к техногенному загрязнению [11. С. 150]. Однако, согласно представлениям руководства страны и регионов, выгоды от реализации этих проектов перевешивали возможные экологические проблемы.

Еще одним крупным проектом советского руководства стало создание в начале 1950-х небольших гидроэлектростанций мощностью в 300–400 кВт в Восточной Сибири. Ключевой целью этого решения были обеспечение электричеством небольших поселков и колхозов, а также электрификация золотых приисков. Во многом благодаря им в Иркутской области стала развиваться золотодобыча и началась массовая электрификация сельской местности. Здесь были построены Осинская, Голуметская, Усть-Рубахинская, Пилюдинская, Полежаевская и Тагинская ГЭС [12]. Так, построенная в 1950–1954 гг. Полежаевская ГЭС имела мощность всего 800 кВт, однако полностью обеспечивала электроэнергией Черемховский и частично Заларинский районы Иркутской области. При этом принимаемые народнохозяйственные решения редко носили научно обоснованный характер, что, в конечном счете, негативно отражалось на окружающей среде [13. С. 14].

В первой половине 1960-х гг. началась эпоха «большой гидроэнергетики». В середине 1950-х дала первый промышленный ток Иркутская ГЭС, в 1961 г. в строй вошли Братская, а позднее и Красноярская ГЭС. В дальнейшем в рамках Ангаро-Енисейского каскада ГЭС были введены в эксплуатацию Усть-Илимская и Саяно-Шушенская ГЭС. При этом строительство сибирских ГЭС оказалось самым дешевым в мире. Так, Братская ГЭС полностью окупилась уже к сдаче Государственной комиссии. Каждые два года достигалась фондоотдача, равная капитальным вложениям в строительство [14. С. 77]. При этом за первые 20 лет эксплуатации она выдала

народному хозяйству около 400 млрд кВт·ч электроэнергии и 8 раз окупилась затраты на свое сооружение [14. С. 77]. Кроме того, строительство больших ГЭС ангарского каскада привело к тому, что энергосеть «колхозных» гидростанций стала нерентабельной и они были закрыты. При этом экологические последствия деятельности ГЭС Ангаро-Енисейского каскада оказались в значительной степени более масштабнее, чем от работы малых ГЭС. Как отмечает С.Б. Сутурин, «не до конца продуманное сооружение каскада мощных гидроузлов на Ангаре привело к серьёзным нарушениям природного комплекса. Грубейшие ошибки в планировании и финансировании, практические недоработки при создании Братского и Усть-Илимского водохранилищ повлекли за собой затопление миллионов кубометров древесины, ухудшение гидрохимического состава воды, нарушение экологического режима водохранилищ, ограничение их рекреационных возможностей» [13. С. 14]. Такое развитие в сочетании с массивным загрязнением воздуха, почвы и воды приводило к разрушению окружающей среды [1. С. 736].

В заключение необходимо отметить несколько моментов. Во-первых, взаимоотношения государства и природы всегда носили политизированный характер. Природа становилась инструментом государственной власти, отражая её мощь, идеологию и величие. Во-вторых, идеи об изменении природы в СССР стали в определённом смысле результатом «революционного настроения». Если коренным образом можно изменить общество, то почему нельзя изменить природу под нужды общества?

Для Советского государства освоение и экономическое развитие северных территорий Сибири стали важной политической задачей. В разное время для северных регионов предлагались различные проекты, часто связанные развитием инфраструктурной сети для получения доступа и возможности использования природных ресурсов. Однако стоит отметить, что несмотря на предполагаемые дивиденды для государства, при реализации рассмотренных проектов их экологические риски не учитывались. Разработка концепций индустриального развития территорий осуществлялась без учета местных природно-географических и климатических условий, что приводило не только к нарушению в экосистемах, но и разрушению окружающей среды.

ЛИТЕРАТУРА

1. Zelko Frank. The politics of nature // The Oxford handbook of Environmental history edited by Andrew C. Isenberg. New York : Oxford University Press, 2014. P. 716–742.
2. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области. Ф. 2010. Оп. 1. Д. 1. Л. 117.
3. Славин С.В. К вопросу о методах и формах управления процессом социалистического освоения Севера СССР // Проблемы Севера. 1958. Вып. 1. С. 229–243.
4. Ракица С.А. Природа и хозяйственное освоение Севера. М. : Изд-во МГУ, 1983. 329 с.
5. Тюрденев А.П., Андреев В.Н. Основные направления в развитии сельского и промыслового хозяйства Севера СССР // Проблемы Севера. 1968. Вып. 13. С. 7–39.
6. Славин С.В. Освоение Севера Советского Союза. М., 1982. 350 с.
7. Приходько Ю.С. Строительство Трансполярной железной дороги в контексте экологической истории Сибирского Севера // Вестник СурГУ. 2016. № 6 (45). С. 27–32.
8. Варламов В.С. Вопросы транспортного освоения Западно-Сибирской низменности // Проблемы Севера. 1967. Вып. 12. С. 164–172.
9. Щербина Б.Е. Проблемы развития производительных сил Тюменской области в связи с освоением Обского Севера // Проблемы Севера. 1972. Вып. 15. С. 26–37.
10. Белорусов Д.В. Эффективность комплексного развития хозяйства в районах нового освоения // Проблемы Севера. 1972. Вып. 15. С. 63–70.

11. Богданов В.Д., Головатин М.Г., Морозова Л.М. Экологические риски при строительстве железной дороги на территории Ямало-Ненецкого автономного округа в рамках проекта «Урал промышленный – Урал полярный» // Экономика региона. 2010. № 2. С. 147–153.
12. Шелехова Л. Малые ГЭС Сибири упустили шанс на возрождение. URL: <http://www.plotina.net/mini-ges-sibiri-upustili-shans/> (дата обращения: 10.02.2017).
13. Сутурин С.Б. Взаимодействие хозяйственного механизма с охраной окружающей среды: исторический опыт и проблема Ангаро-Енисейского региона (1960–1990 гг.) // Омский научный вестник. 2011. № 1 (95). С. 13–16.
14. Тимошенко А.И. Факторы модернизации экономики Сибири в XX столетии // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2013. № 6 (92). С. 74–79.

Статья представлена научной редакцией «История» 16 октября 2017 г.

NATURE AND THE POWER IN THE SOVIET NORTH: DEVELOPMENT PROJECTS OF THE 20TH CENTURY

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2018, 427, 144–147.

DOI: 10.17223/15617793/427/19

Maksim S. Mostovenko, Surgut State Pedagogical University (Surgut, Russian Federation). E-mail: reiseleiter@mail.ru

Keywords: environmental history of Russia; North; Siberia; modernization; developing of North.

In the article, the author discusses projects of transport and power development of the North of Western Siberia in the 1930s–1960s. The analysis of the USSR state policy on the development of its northern territories in terms of technological capabilities became the research objective. The methodological basis of the article is the theory of modernization and the concept of ecological history. A modernization approach allowed to consider the research object as gradual invasion of technologies into the environment as a reflection by the modernists of the position of Soviet authorities. The concept of ecological history gave a chance to analyse features of the perception of nature and natural resources by government institutions. The main sources of the conducted research are materials of the State Archive of Socio-Political History of Tyumen Oblast and works of experts in the field of ecology, economy and transport construction, which allows to consider the research object holistically. It is ultimate that both during the industrialization of the 1930s and the modernization of the 1960s the Soviet state primarily focused on how to receive benefit from the use of natural resources in the shortest terms. Problems of their preservation, of the protection of the wild nature and fight against pollution were minor for the Soviet leaders. The forced development of the West Siberian oil and gas complex actualized the problem of the creation and development of the transport infrastructure in the Siberian North. In the first half of the 1960s projects of a uniform transport system of the West Siberian lowland were developed. Zavodoukovskaya-Tap, Chum-Labytnangi timber transport roads were supposed to develop the Trans-Siberian Railway due to their connection with the so-called Vagaysk passage (Yekaterinburg-Tyumen-Omsk). The construction of 300–400 kW small hydroelectric power stations in Eastern Siberia in the early 1950s became another big project of the Soviet leaders. Electrification of small settlements, collective farms and gold mines was the key purpose of this decision. However, construction of big hydroelectric power stations of the Angarsk cascade resulted in the bankruptcy of “collective-farm” hydroelectric power stations and their closing. The main conclusions of the research are: (1) different projects often connected with the development of the infrastructure network to gain access to natural resources and have opportunities for their use were offered for the northern regions at different times; (2) the established legislative mechanisms were applied *ad hoc* and did not work in practice; (3) ecological problems were less important than economic.

REFERENCES

1. Zelko, F. (2014) The politics of nature. In: Isenberg, A.C. (ed.) *The Oxford Handbook of Environmental History*. New York: Oxford University Press.
2. State Archive of Social and Political History of Tyumen Oblast. Fund 2010. List 1. File 1. Page 117. (In Russian).
3. Slavin, S.V. (1958) К вопросу о методах и формах управления процессом социалистического освоения Севера СССР [On the methods and forms of management of the socialist development of the North of the USSR]. *Problemy Severa*. 1. pp. 229–243.
4. Rakita, S.A. (1983) *Priroda i khozyaystvennoe osvoenie Severa* [Nature and economic development of the North]. Moscow: Moscow State University.
5. Tyurdenev, A.P. & Andreev, V.N. (1968) Osnovnye napravleniya v razvitiy sel'skogo i promyslovogo khozyaystva Severa SSSR [The main directions in the development of agriculture and trade in the North of the USSR]. *Problemy Severa*. 13. pp. 7–39.
6. Slavin, S.V. (1982) *Osvoenie Severa Sovetskogo Soyuza* [The development of the North of the Soviet Union]. Moscow: Nauka.
7. Prikhod'ko, Yu.S. (2016) Transpolar Railway building in the context of ecological history of the North of Siberia. *Vestnik SurGPU – Surgut State Pedagogical University Bulletin*. 6 (45). pp. 27–32. (In Russian).
8. Varlamov, V.S. (1967) Voprosy transportnogo osvoeniya Zapadno-Sibirskoy nizmennosti [Issues of transport development of the West Siberian lowland]. *Problemy Severa*. 12. pp. 164–172.
9. Shcherbina, B.E. (1972) Problemy razvitiya proizvoditel'nykh sil Tyumenskoy oblasti v svyazi s osvoeniem Obskogo Severa [Problems of the development of the productive forces of Tyumen Oblast in connection with the development of the Ob North]. *Problemy Severa*. 15. pp. 26–37.
10. Belorusov, D.V. (1972) Effektivnost' kompleksnogo razvitiya khozyaystva v rayonakh novogo osvoeniya [Efficiency of integrated development of the economy in areas of new development]. *Problemy Severa*. 15. pp. 63–70.
11. Bogdanov, V.D., Golovatin, M.G. & Morozova, L.M. (2010) Environmental risks at railway construction in the Yamal-Nenets Autonomous District within the framework of the project “Ural Industrial – Ural Polar”. *Ekonomika regiona*. 2. pp. 147–153. (In Russian).
12. Shelekhova, L. (2012) *Malye GES Sibiri upustili shans na vozrozhdenie* [Small hydro-power plants in Siberia missed the chance of revival]. [Online] Available from: <http://www.plotina.net/mini-ges-sibiri-upustili-shans/>. (Accessed: 10.02.2017).
13. Sutin, S.B. (2011) The interaction of economic mechanism with environmental protection: historical experience and problems of Angara-Yenisei region (1960–1980s). *Omskiy nauchnyy vestnik – Omsk Scientific Bulletin*. 1 (95). pp. 13–16. (In Russian).
14. Timoshenko, A.I. (2013) Factors of modernization of the Siberian economy in the 20th century. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii*. 6 (92). pp. 74–79. (In Russian).

Received: 16 October 2017