



Историческая культурология

Ельчанинов А.И.

По Великому шелковому пути – Ледовому шелковому пути – дороге мира и экономического сотрудничества

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

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

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

Реализация проекта проходила в несколько этапов, одним из которых в 1991 г. был этап «Степной путь» протяженностью 12,5 тыс. км.

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

В 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул концепцию «Нового шелкового пути» под лозунгом «Один пояс – один путь», включающую проекты «Экономический пояс Шелкового пути»

(ЭПШП) и «Морской Шелковый путь XXI века». В стратегию «Нового шелкового пути» включен проект развития Северного морского пути.

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

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

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

В статье представлена карта Северного морского пути, на которой показаны объекты, сооруженные в 1930-е – 1940-е гг.

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

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

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, Северный морской путь, Ледовый Шелковый путь, дорога мира, экономическое сотрудничество, культурное наследие, картографирование.

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

Проект по организации торговых отношений между Китаем и другими странами возник во второй половине II века до н. э. В 121 г. до н. э. первый верблюжий караван с шелком и бронзовыми зеркалами направился к Ферганскому оазису. Начинаясь этот путь в столице Древнего Китая Лояне [1]. Караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и

в средние века, использовалась, в первую очередь, для вывоза шелка из Китая, секрет изготовления которого в Европе был еще неизвестен. Другие товары, такие как чай, фарфор, лаковые изделия, также пользовались большим спросом в Европе, но главным товаром все же оставался шелк. В 1877 г. немецкий географ Ф. Ф. фон Рихтгофен (1833-1905) впервые дал название торговому маршруту, соединяющему три континента Азию, Европу и Африку – «Шелковый путь» [2]. «Шелковый путь», пересекавший степи, моря и пустыни в древние века, давал прекрасную возможность для деловых встреч и установления деловых контактов, культурного диалога, способствовал взаимному обогащению крупных цивилизаций. Поэтому эту караванную дорогу, связавшую центральные районы Китая с Европой, и назвали «Великий шелковый путь». Постепенно дороги уходили все дальше на запад и восток, север и юг, охватывая все новые и новые территории. Образовалась единая магистраль, соединившая две великие цивилизации – Западную и Восточную.

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

Этот путь всегда являлся проводником не только торговли, но и культуры. С караванами ходили не только торговцы, но и поэты, художники, философы, ученые, паломники. Великий шелковый путь сыграл большую роль в развитии экономических и культурных связей народов Передней Азии, Кавказа, Средней Азии и Китая. Он служил проводником распространения идей и инноваций, в том числе, в искусстве, религии, технологии (производство шелка, а также пороха, бумаги и т.п.).

К XV в. сухопутный Шелковый путь пришел в упадок из-за военных конфликтов в Средней Азии, которые стимулировали развитие морской торговли и мореплавания у берегов Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии, приведшее в перспективе к Великим географическим открытиям.

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

По решению, принятому на XXIV сессии Генеральной конференции ЮНЕСКО в 1987 г., осуществлялся международный проект по комплексному изучению Великого шелкового пути. Он действовал по двум крупным программам ЮНЕСКО: «Окружающая человека среда, ресурсы земли и моря» и «Культура и будущее». Мероприятия проводились в рамках Всемирного

десятилетия развития культуры, проходившего по решению ООН. Реализация проекта проходила в несколько этапов. Ранее были экспедиции по Китаю, морская, которая начиналась в Венеции и закончилась в Осаке (Япония), и несколько коротких сухопутных экспедиций. Этап «Степной путь» экспедиции ЮНЕСКО «Великий шелковый путь» был самым протяженным из всех ранее пройденных сухопутных маршрутов.

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

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

Проект предусматривал 2 большие экспедиции – морскую и сухопутную, во время которых планировалось проведение научных семинаров, встреч с общественностью, выставок и национальных праздников. Завершился проект большой международной конференцией и выставкой в Париже, в штаб-квартире ЮНЕСКО, выпуском научных и популярных публикаций, теле- и кинофильмов.

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

Экспедиция по этапу «Степной путь» проходила с 19 апреля по 18 июня 1991 г. За 60 дней пути пройдено 12,5 тыс. км, посетили 35 крупных городов от Ашхабада до Алма-Аты, осмотрено около 100 памятников, проведено два крупных международных семинара в гг. Хиве и Алма-Ате и около 40 ежевечерних минисеминаров, обсуждались различные вопросы и проблемы, в том числе, значение Шелкового пути как градообразующего фактора Центральной Азии и др. В составе экспедиции работало 115 советских ученых разных специальностей, а также 79 иностранных граждан, в том числе 55 ученых различных направлений из 24 стран.

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

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

В частности, в Казахстане возлагали особые надежды на реализацию программы ЮНЕСКО «Десятилетие развития культуры». В республике был создан национальный комитет Казахской

ССР «Великий шелковый путь» во главе с премьер-министром республики У.Карамановым), а также специальный фонд и эстетический центр «Шелковый путь». Эти организации были призваны способствовать возобновлению диалога на Великом шелковом пути на качественно новом уровне.

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

Для решения вопроса картографического обеспечения Шелкового пути в процессе работы экспедиции была создана международная рабочая группа по созданию карты Великого шелкового пути, куда был включен и автор этих строк. Автором было предложено вместо карты вести работы по созданию Туристского атласа Великого шелкового пути, что и нашло понимание среди организаторов экспедиции со стороны ЮНЕСКО [4].

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

В сентябре 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин во время выступления в «Назарбаев Университете» (Астана) выдвинул концепцию «Нового шелкового пути» под лозунгом «Один пояс – один путь». Это – глобальная стратегия, включающая проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». В стратегию «Нового шелкового пути» включен проект развития Северного морского пути (СМП) [5].

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

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

С 24 сентября по 15 октября в пекинском Музее изобразительных искусств Китая проходил 7-й Международный Пекинский фестиваль – выставка изобразительного искусства-2017. В ней

приняли участие 567 художников из 102 стран. Экспонировалось более 600 произведений и 190 из них – работы китайских мастеров.

Выставка была призвана стимулировать строительство «Одного пояса – одного пути» с помощью современного искусства. Главной на выставке стала тема «Шелковый путь и мировая цивилизация».

Шелковый путь был не только дорогой, по которой шла торговля между Востоком и Западом, но также был каналом, духовно объединяющим представителей различных религий, культур и национальностей. Караваны верблюдов не только везли с Центральной равнины шелк, фарфор, бумагу и глубокие дружественные чувства народов Китая, но также доставляли в Китай из западных областей буддийские каноны, необычные музыкальные инструменты, изделия прикладного искусства и пряности. «Проходящая в Пекине выставка призвана популяризировать дух Шелкового пути, активизировать межкультурный обмен между странами мира и обмен знаниями чтобы, используя формы современного искусства стимулировать строительство «Одного пояса и одного пути», а также ускорить процесс реализации всеобщей мечты человечества – развития и мира во всем мире» [5].

14-15 мая 2017 г. в Пекине прошел первый международный экономический форум «Один пояс – один путь», где присутствовали представители более 100 стран, среди которых были главы стран и правительств. На открытии форума президент России В.В.Путин сказал: «Этот исторический опыт сотрудничества и человеческого взаимопонимания важен для нас и в XXI веке. Инфраструктурные проекты, заявленные в рамках ЕАЭС и инициативы «Один пояс – один путь», в связке с Северным морским путем способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента» [6].

11-13 сентября 2018 г. во Владивостоке прошел 4-й Восточный экономический форум. Си Цзиньпин сказал: «Дух Великого шелкового пути – это ценнейшее наследие человеческой цивилизации. Оно содержит в себе такие понятия, как мир и сотрудничество, открытость и инклюзивность, взаимное обучение, взаимная выгода и всеобщий выигрыш». В круг обсуждавшихся проблем участники форума включили вопросы развития Арктики и ресурсов Мирового океана, трансграничную торговлю, т.к. развитие – это универсальный ключ к разрешению всех проблем. Взаимосвязанная инфраструктура – это основа развития сотрудничества [7].

Северный морской путь (СМП) – до начала XX в. Северо-Восточный проход – главная судоходная магистраль, проходящая по морям Северного Ледовитого океана, соединяющая европейские и дальневосточные порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему Арктики. СМП включает в себя все пригодные для судоходства пути плавания из Баренцева моря в Чукотское море и Берингов пролив и охватывает полностью акватории арктических морей и частично Северного Ледовитого океана в пределах исключительной экономической зоны Российской Федерации, которая простирается на 200

морских миль к северу от крайних северных пунктов архипелагов и островов российского сектора Арктики [8].

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

В 1-й пол. XVI в. началось освоение западного участка СМП – от Северной Двины до Тазовской губы и в устье Оби, получившего название «мангазейского морского хода».

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

Следующие страницы в историю освоения СМП и изучения северных морей вписали организованные по инициативе Петра I две Камчатские экспедиции. Вторая, во главе с В.И.Берингом и А.И.Чириковым, известная как Великая Северная экспедиция (1733-1743), выполнила съемку и опись побережья от Архангельска до устья Колымы. М.В.Ломоносов в 1750-х гг. первым в России теоретически доказал возможность прохода с севера на восток из Атлантического в Тихий океан. По его проекту в 1765–1766 гг. была снаряжена 1-я русская высокоширотная экспедиция под руководством В.Я.Чичагова. В 1820-1824 гг. экспедиции Ф.П.Врангеля и П.Ф.Анжу составили карты северного побережья Чукотки. 1878-1879 гг. – экспедиция А.Норденшельда на барке «Вега» впервые прошла весь маршрут по Северо-Восточному проходу.

Первое российское сквозное плавание в направлении с востока на запад, с зимовкой у полуострова Таймыр, совершила гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана под руководством Б.А.Вилькицкого на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в 1914-1915 гг.

После Октябрьской революции 1917 г. Советское правительство стало уделять большое внимание научному изучению природных богатств Арктического региона и совершенствованию мореплавания по трассе Северного морского пути. С 1920 г. по указанию В.И.Ленина крупные гидрографические работы проводились в районе Баренцева и Карского морей. Возглавлял их профессор Военно-морской академии Н.Н.Матусевич. Первое советское научное учреждение для изучения Арктики было организовано в Петрограде 4 марта 1920 г. при научно-техническом отделе Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) и получило название Северная научно-промысловая экспедиция. 10 марта 1921 г. Лениным подписан декрет о создании Плавающего морского научно-исследовательского института. В 1922 г. в Архангельске было оборудовано судно «Персей», приспособленное для плавания во льдах. На этом судне работники института

совершили в северных широтах 84 плавания. В 1925 г. Северная научно-промысловая экспедиция была преобразована в Институт по изучению Севера, а в 1930-м – во Всесоюзный арктический институт (ВАИ). Директором института стал известный ученый и государственный деятель О.Ю.Шмидт.

В начале 20-х гг. появились попытки аннексировать отдельные острова в советском секторе Арктики, в том числе остров Врангеля и архипелаг Новая Земля. Эти попытки были решительно пресечены как специальным заявлением Советского правительства, так и рядом мероприятий, к которым, в частности, относится строительство в 1923 г. радиостанции Маточкин Шар, сыгравшей большую роль в обеспечении Карских экспедиций, и организация в 1926 г. поселения на острове Врангеля.

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

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

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

В 1932 г. ледокольный пароход «Александр Сибиряков» совершил сквозное плавание по всей трассе СМП от Архангельска до Берингова пролива за одну навигацию. Начальником экспедиции был О.Ю.Шмидт. Этим рейсом была доказана практическая возможность судоходства по всей трассе СМП и использования ресурсов Севера [9].

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

навигационными картами, созданию современной инфраструктуры на протяжении всего этого пути.

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

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

Систематическая эксплуатация Северного морского пути началась в 1935 г.

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

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

Экономическое значение СМП резко возросло в 1930-е гг. в связи с необходимостью включения в промышленный оборот арктической зоны северо-восточной части России. Открытие различных месторождений полезных ископаемых на русском Севере окончательно закрепило за регионом место источника сырьевых ресурсов в экономике страны. Этот период отмечен всесторонним планомерным научным изучением Арктики, приоритетным изучением и освоением трассы СМП, созданием первых промышленных объектов, успешным развитием арктического мореплавания.

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

На судах ледокольного типа Арктического научно-исследовательского института и Гидрографического управления Главсевморпути в 30-х гг., вплоть до 1941 г., работали различные, в том числе специальные океанографические экспедиции. Большие работы этими отрядами были

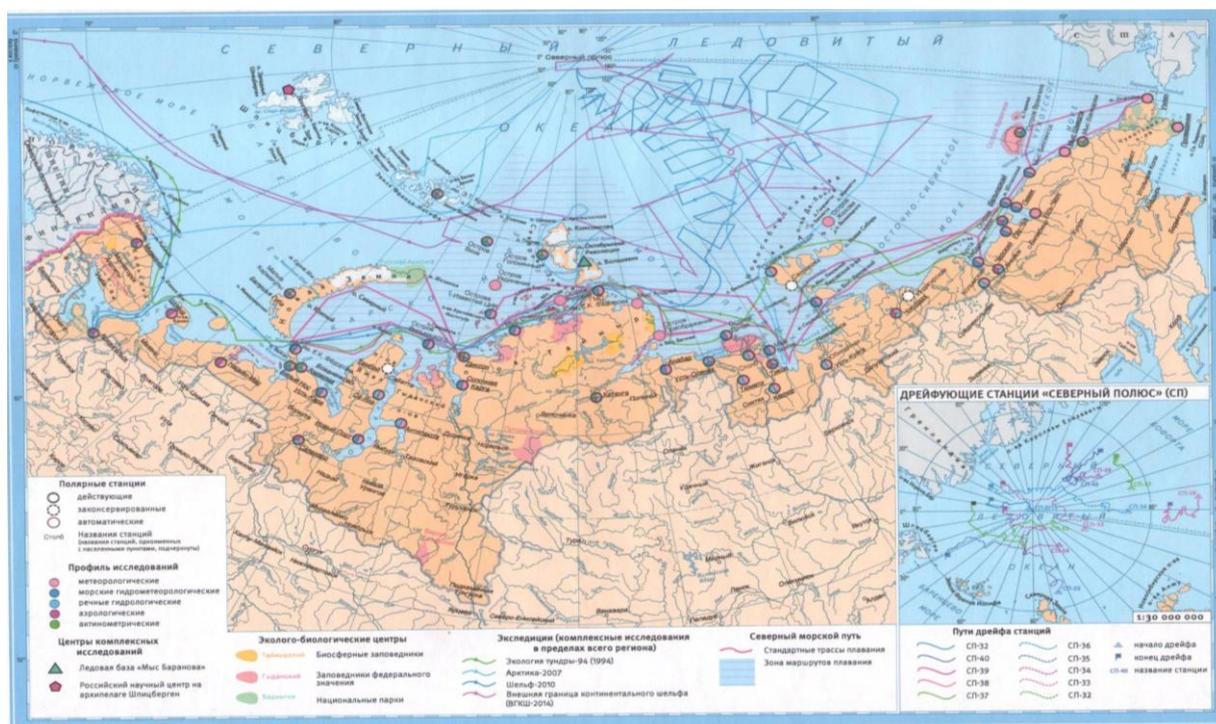
выполнены на л/п «Малыгин» в 1935, 1937 и 1939 гг. под руководством И.А.Киреева. С созданием ледокольного флота навигация в районе СМП заметно расширилась по времени.

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

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

Война изменила довоенную практику проведения навигации в Северном Ледовитом океане. В Баренцевом и Карском морях осуществлялись проводки по двум направлениям. Внешние, по которым проходило плавание союзных конвоев из США и Англии через северную Атлантику и Баренцево море в порты Мурманска и Архангельска, а также внутренние, обеспечивающие доставку грузов в порты и населенные пункты на побережье и островах арктических морей [10].

Освоение Российской Арктики в 1992-2015 гг.



Источник: Национальный атлас Арктики, 2017

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

Постоянно совершенствовалось и укреплялось Северное морское пароходство. В августе 1977 г. на Северный полюс совершил свой поход ледокол «Арктика». С помощью ледоколов типа «Арктика» был осуществлен переход к круглогодичной навигации в западном районе Арктики. Потребность в переходе к круглогодичной навигации была обусловлена, прежде всего, необходимостью обеспечения жизнедеятельности и развития Норильского промышленного района. С учетом мелководности подходов к расположенному на реке Енисей порту Дудинка были спроектированы и построены специализированные атомные ледоколы с малой осадкой – «Таймыр» и «Вайгач». В это же время для перевозки грузов Норильского комбината строились суда усиленного ледового класса: атомное судно «Севморпуть», серии судов типа «Норильск», «Дмитрий Донской»; проводилось навигационно-гидрографическое переоснащение работы флота, расширение и реконструкция Дудинского порта.

Параллельно с открытием круглогодичной навигации в западной Арктике шел процесс увеличения продолжительности навигации в восточном районе Арктики до шести месяцев с участием мощных линейных атомных ледоколов. Осваивались новые трассы плавания ледоколов и проводки судов по высокоширотным и приполюсным маршрутам, в том числе, за пределами исключительной экономической зоны в российском секторе Арктики. На основании указа Президента Российской Федерации «О мерах по созданию Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» № 369 от 20 марта 2008 г. ФГУП «Атомфлот» вошло в состав Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом». Ему были переданы надводные корабли с ядерными энергетическими установками и суда атомного технологического обслуживания. На базе предприятия действует единый ледокольно-технологический комплекс гражданского атомного флота Российской Федерации.

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

СМП обеспечивает, прежде всего, функционирование транспортной инфраструктуры государства в особо труднодоступных районах архипелагов, островов, морей и побережья Крайнего Севера, центральных районах Восточной и Западной Сибири, связывая в единую систему водные пути великих сибирских рек и морские трассы перемещения грузопотоков на запад и восток страны. СМП, как национальная транспортная коммуникация России в Арктике, необходим для обеспечения дальнейшего развития экономики северных регионов и государства в целом. Перспектива его превращения в высокоширотную транзитную арктическую судоходную магистраль – это альтернатива существующим межконтинентальным транспортным связям между странами Атлантического и Тихоокеанского бассейнов через Суэцкий и Панамский каналы [11].

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

Основы государственной политики России в Арктике были утверждены Указом Президента Российской Федерации 18 сентября 2008 г. «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу». В документе дана оценка состояния в Арктической зоне РФ, сформулированы приоритетные направления ее устойчивого развития [12].

В Центре картографии и геоинформационных систем Института Наследия накоплен большой опыт по картографированию северных территорий нашей страны. В частности, разработана и составлена карта Северного морского пути (Кулиев А.Н., Парамонова А.А.), на которой показаны следующие объекты, сооруженные в 1930-е – 1940-е гг.:

- Северный морской путь; порты и даты их основания; полярные станции, их названия, даты основания; радиометеоцентры и даты их основания; радиостанции; аэродромы; культуры;
- центры промышленного освоения Арктики;
- речное судоходство;
- железные дороги: Дудинка-Норильск, Ручьи-Алакуртти-Куолярви, Пинозеро-Уполокша-Кодорово, Нордвик-бухта Кожевникова, Зеленый Мыс-Ваенга (не выражаются в масштабе карты);
- месторождения: олово, графит, полиметаллы, нефть, медно-никелевые, соль, апатиты, железные руды, уголь, флюорит;
- территории, подчиненные государственному тресту «Дальстрой»;
- исправительные трудовые лагеря (ИТЛ ОГПУ): Аллуйвстрой, Белореченский, Енское, Заимандровский, Мончегорский, Апатит, Соловецкий, Сорокский, Ягринлаг, Архангельский, Северо-Печорский, Воркутинский, Вайгачская экспедиция, Югорский, Обский, Горнолаг, Норильский;
- населенные пункты, построенные во время освоения побережья Северного Ледовитого океана с 1933 по 1941 гг.: Кировск, Апатиты, Мончегорск, Белушье, Волонга, Выучейский, Каратайка, Нельмин-Нос, Осколково, Хонгурей, Хорей-Вер, Черная, Тобседа, Варандей, Усть-Кара, Варнек, Лабытнанги, Харсаим, Пангоды, Гыда, Мыс Каменный, Новый Порт, Сеяха, Нордвик, Юрюнг-Хая, Кюсюр, Найба, Таймылыр, Нижнеянк, Апапельгино, Амбарчик, Анюйск, Чкалов, Чокурдах, Нычалах, Саскылах, Угольный, Зеленый Мыс, Уэлькаль, Андрюшкино, Снежное, Канчалан и др.;

- граница СССР в Арктике по Постановлению Президиума ВЦИК СССР от 15.04.1926 г.

Северный морской путь в 1930-е – 1940-е гг.



Историческая информация на обеих представленных выше картах позволяет глубже познакомиться с историей становления, использования и трансформации Северного морского пути в Ледовый шелковый путь.

* * *

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

В 2017 г. главы Китая и России поддерживали тесные контакты и провели несколько встреч во время Форума международного сотрудничества в рамках «Один пояс – один путь», встречи лидеров стран БРИКС в Сямэне, 25-й неофициальной встречи лидеров стран АТЭС и др.

Ледовый Шелковый путь. В июле 2017 г. во время визита в Россию председатель КНР Си Цзиньпин с президентом В.В.Путиным достигли важной договоренности о развитии и

использовании арктического морского пути и создании Ледового шелкового пути. В ноябре премьер-министры двух стран вновь обменялись мнениями о создании Ледового шелкового пути.

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

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

В настоящее время Китай и Россия обсуждают «Меморандум о сотрудничестве между Китаем и Россией на море в полярном бассейне», чтобы далее улучшать политическую и правовую основу для развития и сотрудничества в Арктике. Предприятия двух стран активно сотрудничают в процессе разведки нефти и газа в Арктике. Ведутся переговоры о проектах строительства транспортной инфраструктуры вдоль арктического морского пути [13].

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

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

8 декабря 2017 г. Президент России В.В.Путин принял участие в церемонии отгрузки 1-й партии сжиженного газа в порту Сабетта на самый крупный в мире танкер-газовоз «Кристоф де Маржери». Выступая на торжественной церемонии, он отметил, что объект содействует развитию российской газовой отрасли и является фундаментом дальнейшего высокоэффективного развития Северного морского пути. «Ямал СПГ» поможет укрепить сотрудничество между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, особенно с Китаем. В.В.Путин отметил, что первая партия СПГ – это успех всех сторон сотрудничества. Сжиженный газ северных широт России, подчеркнул он, – одно из важных направлений развития сферы российских энергоресурсов [14].

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

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

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



Причалы Сабетты

Протяженность северного морского маршрута почти на треть короче, чем традиционная артерия через Суэцкий канал, а время в пути почти на 20 дней меньше. Таким образом, значительно снижается стоимость всех перевозок [15].

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

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

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

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

ПРИМЕЧАНИЯ

- [1] *Радкевич В.А.* Великий шелковый путь. – М.: Агропромиздат. 1990. – С. 72.
- [2] *Ван Фан.* Шелковый путь и мировая цивилизация // Китай, 2017. № 10. – С. 64-67.
- [3] URL: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Передняя Азия](http://ru.wikipedia.org/wiki/Передняя_Азия) (дата обращения: 12.09.2019).
- [4] *Ельчанинов А. И.* По Великому Шелковому пути – дороге мира и туризма // Туризм: управление, экономика, наука. Вып. 2. – М.: ВНИЛТЭ ЦСТЭ, 1991. – С. 90-96.
- [5] URL: <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> (дата обращения: 12.09.2019).
- [6] Там же.
- [7] URL: <https://codex-cumanicus.livejournal.com/104083.html> (дата обращения: 12.09.2019).
- [8] Атомный ледокольный флот России и перспективы развития Северного морского пути / *Рукша В.В., Смирнов А.А., Кашка М.М., Бабич Н.Г.* // Арктика. Экология и экономика. –2011. – № 1. – С. 53-54, 58.
- [9] Национальный атлас Арктики. – М.: Росреестр, 2017. – С. 94-113.
- [10] Там же.
- [11] Атомный ледокольный флот России и перспективы развития Северного морского пути...
- [12] *Пилясов А.Н.* Арктика России: состояние и перспективы // Российский Север: модернизация и развитие. – М.: Центр Стратегического Партнерства, 2012. – С. 21.
- [13] *Цзун Хэ.* Проект в рамках «Ледового шелкового пути» // Китай. – 2018. – № 1. – С. 46-48.
- [14] URL: <http://neo-logistics.net/blog/logistika-v-mire/pervuyu-partiyu-gaza-s-yamala-spg-pogruzili-na-tanker-v-prisutstvii-putina.html> (дата обращения: 12.09.2019).

[15] Цзун Хэ. Указ соч.

© Ельчанинов А.И., 2019.

© Ельчанинов А.И., илл., 2019.

Статья поступила в редакцию 10.09.2019.

Ельчанинов Анатолий Иванович,

кандидат географических наук,

руководитель Центра картографии и геоинформационных систем,

Российский научно-исследовательский институт

культурного и природного наследия им. Д.С.Лихачева (Москва),

e-mail:aelchaninov@mail.ru

Elchaninov A.

On the Great Silk road – to the ice silk route – to peace way and economic cooperation

Abstract. The project on the organization of trade relations between China and other countries arose in the second half of the 2nd century BC. The caravan road connecting East Asia with the Mediterranean in the ancient time and to the Middle Ages was used, first of all, for export of silk from China. Therefore in 1877 the German geographer F.F. von Richtgofen called this route giving the chance for establishment of business contacts, cultural dialogue, promoting the relative enrichment of large civilizations, – "A silk road". By 15th century the overland Silk road fell into decay, sea trade and navigation began to develop.

At the real stage of development the mankind realized need of restitution of the interstate and international interaction inherent in the period of existence of the Great silk road.

At the XXIV session of the UNESCO General conference in 1987 the project on complex studying of the Great silk road was developed. This international project worked according to two large programs of UNESCO: «The environment surrounding the person, resources of the ground and sea» and "The Culture and the future".

Implementation of the project took place in several stages, one of which in 1991 was a stage "Steppe Road", length 12.5 thousand km.

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

In 2013 the Chinese President Xi Jinping put forward the concept of "A new silk road" under the slogan "One Belt — One Road" including the "Economic Belt of the Silk Road" and "Sea Silk Road of the 21st Century" projects. The strategy of "A new silk road" included the project of development of the Northern Sea Route.

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

History of the Northern Sea Route begins with the first swimmings of Pomors. Development, studying and the description of maritime routes of the Russian Arctic continued further. Development of the Arctic navigation promoted the beginning of the industrial development of natural resources of the region. The large-scale industrial development of the Arctic territories began in the 1930th.

During the Great Patriotic War of 1941-1945 ice breakers played a large role in conducting of northern convoys. The existing ports were specially converted, new polar stations are built and also additional airfields are developed. In post-war years the Arctic navigation gained further development thanks to the commissioning of icebreaking vessels of new classes.

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

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

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

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

Elchaninov Anatoly Ivanovich,

PhD in Geography,

Russian Scientific Research Institute for Cultural

and Natural Heritage named after D.Likhachev (Moscow)