

*ГОЛДИН Владислав Иванович, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры регионоведения, международных отношений и политологии Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова. Автор более 500 научных публикаций, в т. ч. 24 монографий (двух – в соавт.) и 4 учебных пособий (одного – в соавт.)**

АРХАНГЕЛЬСК В АРКТИЧЕСКОЙ ИСТОРИИ И ГЕОПОЛИТИКЕ

В статье освещаются исторические истоки, цель создания и предназначение Архангельска, его главные функции и задачи. Автор описывает основные периоды, события и наиболее значимые вехи, отражающие значение Архангельска в арктической истории страны, исследует его вклад в освоение и развитие Севера и Арктики. Характеризует М.В. Ломоносова как основоположника северной и арктической геостратегии России. Статья раскрывает роль Архангельска и его жителей в обороне северных и арктических рубежей России в пространстве веков. Особое внимание уделено событиям истории XX века, которые способствовали выявлению стратегического значения Архангельска для страны: Первая мировая война, Гражданская война и интервенция в России и на Русском Севере, Великая Отечественная война и холодная война. Изучается вклад архангелогородцев и жителей Поморья в освоение и развитие Северного морского пути на протяжении нескольких веков и в обеспечение его круглогодичной эксплуатации. Указывается на формирование Арктики как международного региона в конце XX – начале XXI века и резкое возрастание ее значения для человечества в настоящем столетии. Раскрываются основные аргументы (исторические, геополитические, экономические, научно-образовательные, интеллектуальные, культурные) в пользу особого места Архангельска в современной арктической политике страны и развитии Российской Арктики на современном этапе и в будущем. Подчеркиваются важная роль Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова и необходимость ускоренного развития архангельского научного комплекса для обеспечения инновационного развития Русского Севера и Арктики.

Ключевые слова: Архангельск, Север, Арктика, геополитика, арктическая политика, Северный морской путь, инновационное развитие.

Архангельск вошел в летопись страны как северный форпост и бастион России, первый крупный международный порт и первые «морские ворота» страны, «окно в Европу» и «ворота в Арктику». У него есть и ряд других звучных имен.

*Адрес: 163002, г. Архангельск, просп. Ломоносова, д. 2; e-mail: v.i.goldin@yandex.ru

Для цитирования: Голдин В.И. Архангельск в арктической истории и геополитике // Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2019. № 1. С. 5–14. DOI: 10.17238/issn2227-6564.2019.1.5

НАВСТРЕЧУ V АРКТИЧЕСКОМУ ФОРУМУ

Истории Архангельска посвящена обширная литература, в т. ч. немало изданий книжного формата. К сожалению, его вклад в освоение Арктики, и особенно в арктическую геополитику, находил лишь фрагментарное освещение. Целью настоящей статьи является раскрытие роли и места Архангельска в изучении и освоении Арктики, в арктической геополитике России в прошлом и сегодня.

Первые русские поселения появлялись на месте современного Архангельска с XII века. Прообразом города стал Михайло-Архангельский монастырь, по преданию находившийся тут с XII века и впервые упоминаемый в летописи в 1419 году. Выступая головным монастырем Двинской земли в период новгородского правления, он стал, по существу, точкой отсчета начальной истории Архангельского города, как справедливо полагает ряд современных историков [1, с. 9, 26, 27, 33]. Здесь существовало и монастырское поселение.

С середины XVI века на Северной Двине началась регулярная торговля с иностранцами. Возросшая угроза скандинавских набегов в 1570-е годы привела к необходимости укрепления северных рубежей России. На основании грамоты царя Ивана IV от 4 марта 1583 года воеводам Петру Нащокину и Алексею Залешанину-Волохову на следующий год на правом берегу р. Северной Двины, на высоком мысе Пур-Наволока, «круг Архангельского монастыря», в честь Архангела Михаила был создан «архангельский город деревянный».

Первыми жителями его стали ратные люди – стрельцы, присланные из Москвы и Холмогор: они заняли и обустроили «деревянную крепостницу». Это знаменовало одну из главных обязанностей нового города – обеспечивать защиту Севера от вооруженного вторжения иноземцев. Наличие военной крепости здесь в 1584 году означало, в соответствии с официальным государственным подходом той поры, что поселение получало статус города. За крепостной стеной был основан посад, торгово-ремесленная часть города. Расположение Архангельска в 30–35 км от Белого моря и необходимость прохождения

к нему по сложному фарватеру р. Северной Двины дополнительно обеспечивали защиту молодого города от чужеземных нападений.

Под стены учрежденного города, на построенную морскую пристань были переведены все торговые фактории англичан и голландцев. Создание морской пристани и Гостиных дворов в 1583–1585 годах символизировало вторую важнейшую функцию и предназначение нового города – налаживание государственной торговли с европейскими странами, которая шла через арктические воды. Архангельск как международный порт имел ключевое для страны значение в связи с утратой Нарвы в войне со Швецией в 1581 году и нарвской торговли на Балтике. Он превратился в единственное и надежно защищенное место для международной морской торговли России, стал ее «окном в Европу», приобретя таким образом общегосударственное значение.

В царской грамоте от 26 марта 1596 года новый город на Двине был впервые назван Архангельским городом, а с 1 августа 1613 года это название утвердилось в связи с установлением административной независимости Архангельска от Холмогор.

Во второй половине XVII века в Архангельске на месте прежних деревянных строятся каменные Гостиные дворы, выступившие одновременно крупнейшим торговым центром и мощным крепостным сооружением. Это должно было олицетворять могущество Российского государства, ибо Архангельск для европейского мира был своего рода витриной страны, главным ее международным торговым центром, с другой стороны – демонстрировалась прочность обороны как самого города, так и северных рубежей. Развивающийся Архангельск превращается, по большому счету, в место встречи двух цивилизаций – западноевропейской и российской православной.

Географическое положение Архангельска непосредственно влияло на его роль в российской и мировой политике, ибо XVI век и дальнейший период становятся в мире временем геополитической экспансии и великих географических открытий. Интерес к Арктике и северному

(северо-восточному) проходу из Европы в Азию с последующим движением в Китай и Индию резко усилился в XVI–XVII веках в связи с турецкой экспансией, когда традиционные южные маршруты, связывавшие европейцев с указанными странами, оказались под угрозой. Поэтому ведущими странами Европы предпринимаются попытки организации экспедиций с целью обнаружения арктического прохода в Азию.

Впервые предположение о возможности морского прохода Северным Ледовитым океаном в Тихий океан и Китай было высказано русским дипломатом Дмитрием Герасимовым. В 1525 году он составил первый проект Северного морского пути и первую карту берегов Северного Ледовитого океана и Московии. В Москве возникли замыслы организации морской экспедиции, чтобы подтвердить указанное предположение, а царь Иван IV назначил награду тому, кто пройдет Северным морским путем к берегам Индии и Китая [2, с. 41; 3, с. 10].

Растущий интерес к Арктике воплощался и в нарастании военной угрозы Русскому Северу. Так, в 1590 году шведы появились в Поморье и сожгли Колу. Смутное время в России начала XVII века резко усилило внешнюю опасность для Севера, Поморья. В 1611 году сюда трижды вторгались шведы, но были разбиты. В следующем году был сорван английский план оккупации Архангельска под предлогом помощи в борьбе с Польшей и Швецией. В декабре 1613 года нападение остатков польско-литовских войск, двигавшихся из-под Москвы на Север с целью захвата Холмогор и Архангельска, было отбито, а к 1616 году они были полностью истреблены крестьянами-поморами и стрельцами.

В XVII веке Архангельск и Поморье сыграли выдающуюся роль в освоении Сибири и примыкающих к ней морских просторов Арктики. В это время из Поморья в Сибирь ушло более 40 % населения [3, с. 8]. Эти люди несли опыт экономической деятельности, культуру и образование, которые использовали для освоения сибирских просторов, а навыки поморов в судостроении и судоходстве применялись в плавании по студеным морям.

Путь на «златокипящую» Мангазею, основанную в 1601 году, стал первой арктической магистралью из Белого моря в Карское, и она шла из Архангельска. В 1648 году участники экспедиции помора С.И. Дежнева прошли из устья р. Колымы вдоль Чукотского полуострова и вышли из Северного Ледовитого океана в Тихий океан, доказав наличие пролива между Азией и Америкой, впоследствии названного Беринговым; за это Дежнева сравнивают с Колумбом и Магелланом [2, с. 166].

В 1693, 1694 и 1702 годах в Архангельске побывал царь Петр I. Он основал здесь Соломбальскую судостроительную верфь, положив начало государственному судостроению в России. В Архангельске появилось первое в стране казенное адмиралтейство. Город стал родиной российского Военно-Морского флота, а поморы являлись ядром его кадрового состава.

Архангельск и архангелогородцы внесли выдающийся вклад в оборону Севера и страны в годы Северной войны (1700–1721). Швеция, пытаясь закрепить наметившийся перелом в войне с Россией, предприняла попытку захватить Архангельск в 1701 году, направив туда свою эскадру. Победа над шведской эскадрой в сражении под Архангельском 25 июня 1701 года, у стен Новодвинской крепости, прикрывавшей подходы к нему, стала первой крупной победой России в этой войне, символом начавшегося перелома в ней. В ходе войны в условиях новых угроз и шведских набегов были предприняты дополнительные меры для обороны Архангельска, и в июне 1720 года в городе имелось 302 пушки разных систем и калибров и 5 мортир [4; 5, с. 18–25].

Добавим, что Архангельск может считаться прародителем Санкт-Петербурга. Дело в том, что в августе 1702 года начался знаменитый поход Петра I от поморской деревни Нюхча на Белом море по «государевой дороге» (просеке, прорубленной по его указанию), когда солдаты тянули волоком два построенных на Севере фрегата, а спустив их на воду – в Онежское озеро, рекою Свирь вышли в Ладожское озеро. Этот поход завершился взятием Нотенбурга (Орешка) и Ниеншанца. В результате все

НАВСТРЕЧУ V АРКТИЧЕСКОМУ ФОРУМУ

течение Невы стало русским, и в мае 1703 года указом царя был заложен Петербург.

Петр I высоко оценивал роль Севера и Арктики, и в эпоху его царствования развернулось активное освоение арктического пространства. Перед смертью он направил очередную экспедицию на Дальний Восток. Первая, а затем Вторая Камчатские экспедиции означали колоссальный прорыв в обследовании и освоении огромных территорий, от Европейского до Тихоокеанского Севера. В рамках этой Второй, или Великой, Северной экспедиции была исключительно значима деятельность ее Двинско-Обского отряда (с 1734 по 1738 год) с базой в Архангельске.

Основоположником северной и арктической геостратегии России стал великий сын Поморской земли М.В. Ломоносов. Многие его труды соответствовали содержанию и духу геополитики, хотя и написаны были задолго до появления самого понятия. М.В. Ломоносов уделял особое внимание доказательству геополитических перспектив Арктики и Северного морского пути. Завершая свое сочинение «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию», Ломоносов пророчески писал: «Таким образом, путь и надежда чужим пресечется, российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном и достигнет до главных поселений европейских в Азии и Америке» [6, с. 498].

М.В. Ломоносов инициировал две первые полярные высокоширотные экспедиции В.Я. Чижагова (1765–1766), которые направлялись из Архангельска, и принимал непосредственное участие в их организации. С указанного времени и на века Архангельск стал опорной базой освоения Арктики. Это было обусловлено тем, что город являлся ведущим портом Севера, центром судостроения и мореплавания, местом подготовки квалифицированных кадров морских специалистов после перевода в Архангельск из Холмогор в 1786 году мореходной школы.

В 1790 году для борьбы со шведами в Архангельске была создана Беломорская (Архангельская) военная флотилия, которая в дальнейшем

периодически воссоздавалась и существовала в XIX и XX веках для морской обороны северных рубежей России.

С начала XVIII века Архангельск являлся центром Архангелогородской (позднее – Архангельской) губернии. На протяжении более двух веков, до 20-х годов XX века, Архангельск как центр губернии, граничившей с иностранными государствами (шведским, датско-норвежским, шведско-норвежским, норвежским, финляндским), отвечал за защиту северных – сухопутных и морских – границ страны и успешно с этим справлялся.

В годы Крымской войны, когда Англия и Франция в 1854 и 1855 годах отправляли свои эскадры в Белое море, артиллеристы о. Мудьюг, прикрывавшего подступы с моря к Архангельску, трижды вступали в бой с судами и десантами противника, не пропуская их к городу.

Архангельск в XIX – начале XX века оставался важным центром исследования и освоения Арктики и Северного морского пути. Красная пристань на набережной, в центре Архангельска, стала историческим местом, где провожали и встречали экспедиции мореходов. Особой вехой в морской и арктической истории Архангельска стало 16 сентября 1915 года. В этот день в его порту завершила свой исторический поход на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» гидрографическая экспедиция под руководством Б.А. Вилькицкого, которая оказалась первой российской экспедицией, сумевшей совершить сквозное путешествие по Северному морскому пути за две навигации (1914–1915).

В годы Первой мировой войны стремительно модернизовавшийся Архангельск был главным стратегическим пунктом взаимодействия и транспортных операций с союзниками по Антанте. Основные поставки грузов из-за рубежа шли через Архангельский порт, как и экспортные поставки России за границу. За 1914–1917 годы через Архангельск было ввезено 5500 тыс. т грузов из 5927 тыс. т, доставленных в Россию. Было вывезено из России в это время 4542 тыс. т грузов, в т. ч. 4460 тыс. т через Архангельск [7, с. 7].

Добавим, что архангельские губернаторы с конца XIX века прилагали большие усилия для развития Мурмана, и в годы мировой войны его стратегическое значение стало в полной мере очевидно. Развернулось строительство Мурманской железной дороги, а 21 сентября (4 октября по новому стилю) 1916 года состоялась церемония закладки г. Романована-Мурмане, в 1917 году переименованного в Мурманск. Его жители и руководство и сегодня должны помнить, что рождением города они во многом обязаны губернскому центру той поры – Архангельску.

Возросшее значение Архангельска в глобальной геополитике в условиях мировой войны привело к тому, что встревоженные последствиями революционных событий 1917 года страны Антанты приступили к разделу «сфер влияния» в России, и Русский Север был отнесен к сфере британских интересов. Под руководством Великобритании развернулась подготовка к военной интервенции на Север, и 2 августа 1918 года был захвачен Архангельск. Официально объявляемая военно-стратегическими целями, связанными с мировой войной, на деле интервенция Антанты преследовала главным образом политические, геополитические и экономические цели, связанные со свержением советской власти и установлением контроля над стратегически важным и богатым ресурсами регионом страны. Считалось, что северный лес способен окупить все займы и долги России.

В результате интервенции Север был втянут в широкомасштабную Гражданскую войну, а в Архангельске, согласно признаниям видных деятелей антибольшевистского правительства, например генерала В.В. Марушевского, сложился оккупационный режим. В декабре 1918 года в Северной области, по данным британского Генштаба, находилось 23 516 интервентов и лишь 7156 белогвардейцев, в основном насильно мобилизованных крестьян. И хотя в интервенции на Севере России принимали участие в общей сложности около 45 тыс. военнослужащих, завершилась она провалом и их эвакуацией летом-осенью 1919 года. Оказавшись без иностранной

поддержки, антисоветская Северная область пала в результате солдатских восстаний в феврале 1920 года [8, с. 340; 9, с. 120, 160].

Архангельск вновь стал «окном в Европу» для молодой Советской республики и превратился в центр лесного экспорта страны, для чего в 1921 году в городе был создан трест «Северолес». В 1920 году в Архангельске было учреждено Беломорское управление рыбных и звериных промыслов, что положило начало созданию в дальнейшем Архангельского тралового флота.

4 марта 1920 года была создана Северная научно-промысловая экспедиция при Высшем совете народного хозяйства – организация для изучения арктических территорий: одна из двух ее главных баз снабжения находилась в Архангельске. В 1922 году судостроители Архангельска завершили оборудование первого корабля науки «Персей», который в 1923 году вышел в первый рейс. За 18 лет морской службы он совершил 84 научные экспедиции в северные широты.

В 1920–1928 годах Архангельск был центром организации Карских экспедиций, ставших начальным этапом в решении исторической задачи – освоения всей трассы Северного морского пути.

В конце 1920-х – 1930-е годы в СССР разворачивается арктическая эпопея, связанная с освоением архипелагов и Северного морского пути, и Архангельск сыграл в ней выдающуюся роль. В 1929 году состоялась экспедиция под руководством О.Ю. Шмидта на ледокольном пароходе «Г. Седов» – из Архангельска на Землю Франца-Иосифа, где был поднят советский флаг и объявлено, что во исполнение решения ЦИК СССР этот архипелаг присоединяется к Советскому Союзу. Здесь была создана советская научная станция.

Выдающимся достижением и рубежной вехой в освоении Арктики стал проход ледокольного парохода «А. Сибиряков» в 1932 году по всей трассе Северного морского пути. Корабль был тщательно подготовлен к этому рейсу на Архангельском судоремонтном заводе «Красная кузница» и, выйдя из Архангельска, сумел впервые в истории Северного морского пути

НАВСТРЕЧУ V АРКТИЧЕСКОМУ ФОРУМУ

пройти его за одну навигацию – за 64 дня. Это было поистине историческое событие, положившее начало постоянной эксплуатации Северного морского пути как важной транспортной магистрали страны.

Итогом указанного похода стало постановление об образовании Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) при Совнарком, перед которым была поставлена задача «проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания на этом пути». Архангельское территориальное управление было самым важным и крупным в системе ГУСМП. В Архангельске был сосредоточен весь ледовый флот, и отсюда осуществлялось снабжение Арктики всем необходимым. В предвоенные годы из Архангельска организуются десятки полярных экспедиций, он прочно закрепляет за собой наименование «ворота в Арктику» и приумножает свою славу арктической столицы страны. К началу 1940-х годов город имел самый сильный флот Северного бассейна. В Северном государственном морском пароходстве (СГМП) насчитывалось 56 судов; кроме того, в Архангельском арктическом пароходстве – еще 13, в то время как в Мурманском пароходстве, например, их было 37 [10, с. 7; 11, с. 69].

Для научных исследований на Севере и в Арктике в 1933 году в Архангельске было создано Бюро полярной комиссии Академии наук СССР по изучению Севера. В 1936 году Бюро было преобразовано в Северную базу АН СССР во главе с почетным академиком Н.М. Книповичем, а после его смерти в 1939 году ее возглавил профессор А.И. Толмачев.

Архангельск не только внес вклад в морскую эпопею освоения Арктики, но известен и в связи с выдающимися свершениями летчиков. Самым ярким из них стал перелет из Архангельска на Северный полюс весной 1937 года с целью создания там первой дрейфующей полярной научной станции – «СП-1». Экспедицию возглавлял О.Ю. Шмидт, а дрейфующую станцию –

И.Д. Папанин. Самолеты с экспедицией вернулись в Архангельск летом 1937 года.

С началом Великой Отечественной войны Архангельск превратился в важный центр организации противодействия противнику. Здесь были сформированы 28-я и 39-я армии, а на территории Архангельской области в годы войны было создано около 120 различных воинских подразделений.

Для обеспечения безопасности плавания в Белом, Баренцевом и Карском морях 2 августа 1941 года в Архангельске была создана Беломорская военная флотилия, 90 % кораблей которой составили бывшие гражданские суда с архангельскими командами. В Архангельске развернулся набор мальчишек в Соловецкую школу юнг, созданную в 1942 году. Она дала флоту свыше 4 тыс. квалифицированных специалистов. Более 1 тыс. из них погибло в боях за Родину.

Архангельск уже летом 1941 года превратился в один из центров, где реально складывалась антигитлеровская коалиция и осуществлялось взаимодействие ее государств-участников. 31 августа 1941 года сюда пришел первый морской караван союзников: 6 английских транспортов с боевым сопровождением. Уже в первые 6 месяцев войны в Архангельск прибыло 7 союзных караванов в составе 52 судов, что составило 95 % всех грузов, поставленных в Советский Союз союзниками в 1941 году, а к берегам Великобритании из Архангельского порта ушло 4 конвоя, в состав которых входили 45 транспортов. В целом за годы войны в Архангельск пришли 13 союзных конвоев, а ушло за границу 7. Это было одним из стратегических направлений сотрудничества стран антигитлеровской коалиции, и Архангельск сыграл в нем важную роль.

Во время проводки северных конвоев и доставки грузов погибли 13 судов СГМП и 317 членов экипажей. Моряки СГМП за годы войны перевезли 4,2 млн. т грузов для фронта и народного хозяйства. Архангельские рыбаки тралового флота добыли более 600 тыс. т рыбы. Архангельские моряки и рыбаки фактически

были на передовой: в годы войны погибли 33 транспорта и 104 более мелких судна.

В Архангельске, являвшемся ближайшим тылом Карельского фронта, в годы войны работало более 30 госпиталей. Медики города вернули в строй 73 % раненых и 90 % больных, иначе говоря, столько бойцов и командиров, что на фронте они составили бы 10 полноценных дивизий.

Принимая тысячи тонн продовольствия для страны, Архангельск при этом голодал и оказался на втором месте после блокадного Ленинграда по смертности среди мирного населения. За 1941–1944 годы в городе умерло 38 тыс. жителей, или каждый 5-й архангелогородец. Каждый 3-й призванный в армию горожанин и каждый 10-й житель предвоенного Архангельска не вернулся с фронта. Имена 23 052 погибших на фронте архангелогородцев вписаны в областную Книгу Памяти [5, с. 54–59].

В послевоенный период Архангельск приступил к мирному строительству и ликвидации ущерба, нанесенного войной. Но в условиях начавшейся холодной войны и угрозы нанесения ракетно-ядерного удара по СССР по кратчайшему расстоянию, через Арктику, он становится центром территории, где размещаются современные военные объекты для отражения этой опасности: комплекс по строительству и ремонту подводных лодок в Северодвинске; первое в СССР боевое соединение межконтинентальных баллистических ракет и космодром Плесецк; Северная армия ПВО (с 1960 года – 10-я отдельная армия ПВО) с управлением, штабом и командным пунктом в Архангельске и др.

В послевоенный период Архангельск также продолжал выполнять свою морскую и арктическую миссию. Здесь действовали Северное морское пароходство, число судов в котором увеличилось с 26 (после окончания войны) до 152 в 1985 году, и Архангельское арктическое пароходство (в 1953 году вошло в состав Мурманского морского арктического пароходства) [11, с. 227]. Быстро развивался и реконструировался Архангельский порт, отметивший в 1984 году 400-летие. С 1977 года он работает

уже круглогодично. В начале 1970-х годов в Архангельске был построен контейнерный терминал – единственный на Севере России и ориентированный на обслуживание трассы Северного морского пути. Архангельский порт выступал основной базой снаряжения научных экспедиций в Арктику. В освоение Арктики и Северного морского пути большой вклад внесла архангельская полярная гидрография. В 1970–1980-е годы архангельский гидрографический флот кардинально изменился и обновился, появились специально оборудованные гидрографические суда усиленного ледового класса.

В конце XX века Арктика превратилась в международный регион с развитой инфраструктурой и многообразием акторов, в регион интенсивного освоения и развития. Сложился образ XXI века как «века Арктики», от которой во многом будет зависеть будущее и России, и всей планеты. Это открывает новые перспективы развития для расположенных здесь городов и регионов, в т. ч. для Архангельска, хотя и ужесточает конкуренцию на арктических площадках. В современных условиях, когда выходов в Арктику у России уже немало, Архангельск имеет право называться главными воротами в Арктику и одним из ведущих центров ее комплексного освоения.

Назовем основные аргументы в пользу особой роли Архангельска в ходе реализации программы развития Арктики и Арктической зоны Российской Федерации.

Во-первых, это аргументы истории, огромный опыт и богатые традиции, накопленные Архангельском и архангелогородцами на протяжении нескольких столетий при освоении Арктики, в ходе социально-экономического и культурного развития, укрепления обороноспособности арктических территорий. Свыше 300 полярных экспедиций уходили в высокие широты из Архангельска. Архангельск заслуженно называют городом морской славы России. Во вступительной речи на IV Арктическом форуме в 2017 году президент России В.В. Путин подчеркнул символичность проведения второго

НАВСТРЕЧУ V АРКТИЧЕСКОМУ ФОРУМУ

подобного форума именно в Архангельске – столице Русского Севера¹.

Во-вторых, это выгодное геополитическое положение, которое позволяет Архангельску быть хорошей площадкой для международного диалога и сотрудничества в сложных условиях современной полосы конфронтации, для поиска взаимопонимания и реализации совместных международных проектов в Арктике и в использовании Северного морского пути. Архангельск – это мощный и крупный порт России, призванный играть важную роль в развитии морских транспортных коммуникаций, без чего не может происходить успешное освоение Арктики и Северного морского пути. Строительство глубоководного района Архангельского порта могло бы кардинально расширить его возможности.

В-третьих, Архангельск – крупный транспортный узел страны, включающий в себя морской, речной, железнодорожный, авиационный и автомобильный транспорт, ориентированный на развитие Арктики, имеющий хорошие перспективы в связи с развитием транспортно-логистической системы Севера России для обеспечения эффективного транспортного коридора для освоения и развития Арктики.

Архангельск – это развитый многоотраслевой промышленный центр, во многом нацеленный именно на освоение Арктики и развитие северных территорий. Особую роль здесь играет Архангельский судостроительный кластер, куда входят и предприятия Северодвинска, занимающие лидирующие позиции в стране и мире, где имеется высокий наукоемкий потенциал, накоплен ценный опыт строительства надводных судов, ледостойких нефтегазовых платформ для Арктики и где могут выполняться заказы любой сложности для Арктики и Северного морского пути.

Архангельск обладает значительным производственным потенциалом для эффективного освоения водных биоресурсов Арктики в лице Архангельского тралового флота и Архангельского

опытного водорослевого комбината – с возможностью создания биотехнологического/биоресурсного кластера на базе последнего. Существует Архангельский лесопромышленный инновационный кластер, основу которого составляют предприятия, научно-исследовательские и образовательные организации Архангельска.

Перспективы развития Арктики в XXI веке связаны в первую очередь с наукой, высшим образованием, инновациями и человеческим капиталом. В Архангельске существует самая развитая на Российском Севере и в Арктике научно-образовательная инфраструктура в лице Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова (САФУ), Северного государственного медицинского университета, Арктического морского института имени В.И. Воронина, Федерального исследовательского центра комплексного изучения Арктики Российской академии наук имени академика Н.П. Лаверова, Северного филиала ПИИРО и др.

Само создание федерального университета в Архангельске преследовало цель превращения его в научно-образовательный центр и локомотив инновационного развития не только Архангельской области, но и Европейского Севера, и Российской Арктики. САФУ является консолидирующим ядром вышеназванных промышленных кластеров и выступает в качестве ведущего интеллектуального и экспертного центра международного сотрудничества в Арктике. Арктиковедение – главное направление исследований в университете.

Богатый исторический опыт, сложившиеся традиции истории и культуры, музейный и интеллектуальный потенциал Архангельска, развитая инфраструктура создают хорошие предпосылки для развития здесь российского и международного туризма, включения его в систему международных арктических туристических маршрутов.

¹Владимир Путин назвал Арктику территорией мира. URL: <https://rg.ru/2017/03/30/vladimir-putin-nazval-arktiku-territoriej-mira.html> (дата обращения: 09.11. 2018).

Архангельск занимает важное место в формирующейся программе Архангельской опорной зоны в рамках планирующихся к созданию опорных зон для обеспечения устойчивого социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации.

Высокий интеллектуальный потенциал Архангельска и развитая инфраструктура города способствуют регулярному проведению здесь многочисленных международных и всероссийских научных форумов, например ежегодных Ломоносовских чтений.

В силу всего вышеизложенного именно Архангельск превращался в площадку для прове-

дения международного Арктического форума «Арктика – территория диалога» с участием глав государств и правительств, ученых, представителей бизнеса, образования и культуры в 2011 и 2017 годах. Последний из них собрал более 2400 участников из 30 стран.

В рамках пятого Международного арктического форума на площадке САФУ 9–10 апреля 2019 года пройдет ряд мероприятий. Хочется пожелать их участникам плодотворного диалога и выработки решений, которые пошли бы на пользу международному сотрудничеству в Арктике и поступательному развитию Арктической зоны Российской Федерации.

Список литературы

1. Лукин Ю.Ф. Новая Архангельская летопись. Архангельск: РАСН АО, 2008. 296 с.
2. Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути: в 4 т. Т. 1. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века. М.: Морской транспорт, 1956. 592 с.
3. Булатов В.Н. Русский Север. Книга четвертая: Свет Полярной звезды. Архангельск: ПГУ, 2002. 272 с.
4. Беспятых Ю.Н. История знаменитого сражения: Шведская экспедиция на Архангельск в 1701 году. Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1990. 142 с.
5. Архангельск патриотический / гл. ред. К. Яковлев, науч. ред. В. Голдин. Архангельск: Информ.-изд. центр МО «Город Архангельск»; Дапринт, 2017. 255 с.
6. Ломоносов М.В. Полн. собр. соч.: в 11 т. Т. 6. Труды по русской истории, общественно-экономическим вопросам и географии: 1747–1765 гг. М.; Л.: Изд-во Акад. наук СССР, 1952. 690 с.
7. Санников Л.И. Архангельск и Антанта в Первой мировой войне. 1914–1918 годы // Изв. Рус. Севера. 2014. № 4(28). С. 5–8.
8. Марушевский В.В. Год на Севере (август 1918 – август 1919 г.) // Белый Север. 1918–1920 гг.: Мемуары и документы / сост., авт. вступ. ст. и коммент. канд. ист. наук В.И. Голдин. Архангельск: Правда Севера, 1993. Вып. 1. С. 170–341.
9. Голдин В.И. Интервенция и антибольшевистское движение на Русском Севере. 1918–1920. М.: Изд-во МГУ, 1993. 200 с.
10. Кучепатов Ю.Н. Огненные мили. 2-е изд., доп. и перераб. Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1978. 143 с.
11. Красавцев Л.Б. Морской транспорт Европейского Севера России (1918–1985). Проблемы развития и модернизации. М.: ПГУ, 2003. 318 с.

References

1. Lukin Yu.F. *Novaya Arkhangel'skaya letopis'* [New Arkhangelsk Chronicle]. Arkhangelsk, 2008. 296 p.
2. Belov M.I. *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti. T.1. Arkticheskoe moreplavanie s drevneyshikh vremen do serediny XIX veka* [The History of the Discovery and Exploration of the Northern Sea Route. Vol. 1. Arctic Navigation from Ancient Times to the Mid-19th Century]. Moscow, 1956. 592 p.
3. Bulatov V.N. *Russkiy Sever. Kniga chetvertaya: Svet Polyarnoy zvezdy* [The Russian North. Book Four: The Light of the Pole Star]. Arkhangelsk, 2002. 272 p.
4. Bespyatykh Yu.N. *Istoriya znamenitogo srazheniya: Shvedskaya ekspeditsiya na Arkhangel'sk v 1701 godu* [The History of the Famous Battle: The Swedish Expedition to Arkhangelsk in 1701]. Arkhangelsk, 1990. 142 p.
5. Yakovlev K., Goldin V. (eds.). *Arkhangel'sk patrioticheskij* [Patriotic Arkhangelsk]. Arkhangelsk, 2017. 255 p.

НАВСТРЕЧУ В АРКТИЧЕСКОМУ ФОРУМУ

6. Lomonosov M.V. *Polnoe sobranie sochineniy. T. 6. Trudy po russkoy istorii, obshchestvenno-ekonomicheskim voprosam i geografii: 1747–1765 gg.* [Complete Works. Vol. 6. Works on Russian History, Socio-Economic Issues and Geography: 1747–1765]. Moscow, 1952. 690 p.

7. Sannikov L.I. Arkhangel'sk i Antanta v Pervoy mirovoy voyne. 1914–1918 gody [Arkhangel'sk and the Entente in the First World War. 1914–1918]. *Izvestiya Russkogo Severa*, 2014, no. 4, pp. 5–8.

8. Marushevskiy V.V. God na Severe (avgust 1918 – avgust 1919 g.) [A Year in the North (August 1918 – August 1919)]. Goldin V.I. (comp.). *Belyy Sever. 1918–1920 gg.: Memuary i dokumenty* [The White North. 1918–1920: Memoirs and Documents]. Iss. 1. Arkhangel'sk, 1993, pp. 170–341.

9. Goldin V.I. *Interventsiya i antibol'shevistskoe dvizhenie na Russkom Severe. 1918–1920* [Intervention and Anti-Bolshevik Movement in the Russian North. 1918–1920]. Moscow, 1993. 200 p.

10. Kuchepatov Yu.N. *Ognennymi milyami* [By Fiery Miles]. Arkhangel'sk, 1978. 143 p.

11. Krasavtsev L.B. *Morskoy transport Evropeyskogo Severa Rossii (1918–1985). Problemy razvitiya i modernizatsii* [Sea Transport of the European North of Russia (1918–1985). Problems of Development and Modernization]. Moscow, 2003. 318 p.

DOI: 10.17238/issn2227-6564.2019.1.5

Vladislav I. Goldin

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov;
nab. Severnoy Dviny 17, Arkhangel'sk, 163002, Russian Federation;
e-mail: v.i.goldin@yandex.ru

ARKHANGELSK IN THE ARCTIC HISTORY AND GEOPOLITICS

This article covers the historical origins, aim and intended purpose of Arkhangel'sk foundation, its main functions and tasks. The author dwells on the key periods, events and the most important landmarks demonstrating the significance of Arkhangel'sk in Russia's Arctic history, as well as studies its contribution to the exploration and development of the North and the Arctic. Further, Mikhail Lomonosov is described as the founder of Russia's northern and Arctic geostrategy. The paper shows the role of Arkhangel'sk and its citizens in the defence of the country's northern and Arctic borders throughout the centuries. Special attention is paid to the events of the 20th century that revealed the strategic importance of Arkhangel'sk for the country: World War I, the Civil War and Allied intervention in Russia and the Russian North, the Great Patriotic War and the Cold War. Further, the paper studies the contribution of the citizens of Arkhangel'sk and Pomorye to the exploration and development of the Northern Sea Route over the centuries as well as to securing its year-round use. The author also points out the Arctic's becoming an international region in the late 20th and early 21st century and its rapidly growing role in the recent development of the humankind. The author presents key arguments (historical, geopolitical, economic, scientific-educational, intellectual, and cultural) in favour of the prominent role of Arkhangel'sk in Russia's contemporary Arctic policy and in the development of the Russian Arctic both at present and in the future. The article emphasizes the importance of Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov and significance of the Arkhangel'sk scientific complex for the innovative development of the Russian North and the Arctic.

Keywords: *Arkhangel'sk, the North, the Arctic, geopolitics, Arctic policy, Northern Sea Route, innovative development.*

Поступила: 25.11.2017

Принята: 20.01.2018

Received: 25 November 2017

Accepted: 20 January 2018

For citation: Goldin V.I. Arkhangel'sk in the Arctic History and Geopolitics. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2019, no. 1, pp. 5–14. DOI: 10.17238/issn2227-6564.2019.1.5