

## К 80-ЛЕТИЮ ОРГАНИЗАЦИИ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

17 декабря 1932 г. Декретом №1606 и Постановлением СНК СССР № 1873 было учреждено Главное управление Северного морского пути (ГУСМП), которому 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 по этому пути».

До 1932 г. в нашей стране не существовало единой государственной организации, осуществляющей руководство многоотраслевым народным хозяйством северных регионов. В то же время специфика освоения Севера все настойчивее ставила вопрос о создании единой государственной организации, которая занималась бы не только развитием транспортной системы, но и промышленностью, северными промыслами, строительством портовых сооружений, организацией постоянно действующих радио- и гидрометеорологических станций, созданием больниц и школ для местного населения.

Организация такого единого государственного органа была ускорена двумя важными обстоятельствами: возникновением очага войны в бассейне Тихого океана, что вызвало необходимость использования Северного морского пути (СМП) для прямой связи между Тихоокеанским и Северным флотами, и успешным сквозным переходом по СМП в одну навигацию ледокольного пароход «А. Сибиряков» в 1932 г.

Начальником ГУСМП, обладавшего правами наркомата, правительство назначило О.Ю.Шмидта, его заместителями С.С.Июффе, Г.А.Ушакова, членами коллегии – М.И.Шевелева, Ф.Н.Матвеева, Б.В.Лаврова и И.Л.Баевского.

Кроме решения главной задачи – оборудования и обеспечения безопасного плавания по СМП, ГУСМП отвечало также и за речное и каботажное судоходство в Сибири и на Дальнем Востоке, за изыскание и освоение месторождений полезных ископаемых. ГУСМП были переданы все имевшиеся в СССР ледоколы и ледокольные пароходы, ряд зверобойных и речных судов, немногочисленные самолеты. ГУСМП поручалось развитие сети полярных станций, оборудование авиабаз, портов бункеровки для судов, организация проектирования и строительства новых ледокольных судов. В ведение ГУСМП перешел Всесоюзный Арктический институт (ВАИ). В составе ГУСМП были сформированы управления воздушной службы, речного и морского транспорта, строительства, полярное и гидрографическое.

Экстенсивный рост гигантского производственного организма ГУСМП продолжался вплоть до 1937–1938 гг.

После очень сложной навигации 1937 г. в ГУСМП начался процесс разукрупнения и передачи его функций соответствующим наркоматам. К 1940 г. ГУСМП превратилось в основном в транспортную организацию по обеспечению судоходства по СМП с научно-исследовательскими задачами. В его ведении остались отрасли, связанные с развитием транспорта (угольные копи, верфи и т.д.).

Во время Великой Отечественной войны ГУСМП преобразовалось в военизированную организацию: моряки были зачислены в ВМФ, летчики – в ВВС. Во второй половине 1940-х и в начале 1950-х гг. ГУСМП реализовало накопленный потенциал, записало в свой актив уникальные походы ледоколов и транспортных судов, географические и научные открытия в Северном Ледовитом океане.

С 1954 г. ГУСМП находилось в составе Министерства морского флота. В период 1954–1964 гг. специализированные подразделения ГУСМП были переданы в ведение Министерства гражданской авиации, Министерства геологии, Главного управления гидрометслужбы и др. ведомств. В 1970 г. была учреждена Администрация Северного морского пути (АСМП) при Министерстве морского флота. Ее основными задачами стали: осуществление государственного надзора за рациональным использованием СМП, организация арктического судоходства, принятие мер

к обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения морской среды.

к обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения морской среды.

В 1990-е гг. АСМП постепенно утратила свои функции, что было связано в первую очередь с резким снижением грузопотоков. Однако в последние годы на трассе СМП наметились определенные перспективы к интенсификации перевозок. В июле 2012 г. принят закон РФ № 123 от 28.07.2012 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». Закон направлен на обеспечение выполнения задач Российской Федерации в Арктике, Морской доктрины Российской Федерации, в том числе на обеспечение национальных интересов России в отношении Северного морского пути, централизованное управление этой транспортной системой, обеспечение безопасности мореплавания и защиты окружающей среды Арктического региона, ледокольного обслуживания и предоставления равного доступа заинтересованным перевозчикам, в том числе иностранным.

*С.В.Фролов (АНИИ)*



Северный морской путь