



## СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие (*Валерия Васильева, Ксения Гаврилова*) . . . 8

### *Введение. Что такое Северный морской путь?*

Северный морской путь: взгляд антрополога  
(*Ксения Гаврилова, Валерия Васильева*) . . . . . 27

Северный морской путь: взгляд историка  
(*Михаил Агапов*) . . . . . 45

Северный морской путь: взгляд географа  
(три с половиной пространственные модели)  
(*Надежда Замятина*) . . . . . 52

### *Раздел 1. Инфраструктуризация Севморпути*

Глава 1. Водные пути крайнего северо-востока Азии  
в XVII в. как социальная система (*Михаил Савинов*) . . . 72

Глава 2. Спор «великих северных рек»: дискуссии  
о пределах Северного морского пути во второй половине  
XIX — первой четверти XX в. (*Михаил Агапов*) . . . 102

Глава 3. Закономерности развития арктического  
города «на караванных путях»: случай Игарки  
(*Надежда Замятина*) . . . . . 150

### *Раздел 2. Социальное воображение Севморпути*

Глава 4. Пространство инфраструктуры: воображение  
Северного морского пути локальными сообществами  
Арктического побережья (*Валерия Васильева*) . . . . . 186

Глава 5. Северный морской путь в поэтических книгах  
советской эпохи: Историческая география  
инфраструктуры репрезентаций (*Федор Корандей*) . . . 223

Глава 6. Советская арктическая риторика 1930-х гг.  
(на примере журнала «Советская Арктика»)  
(*Николай Вахтин*) . . . . . 255

Глава 7. Северный морской путь и коренное население  
Севера в раннесоветскую эпоху (*Игорь Стась*). . . . . 301

### *Раздел 3. Локальные сообщества побережья Севморпути*

Глава 8. Ностальгические нарративы об инфраструктуре,  
снабжении и государстве в «великих портах» советского  
Северного морского пути (*Ксения Гаврилова*) . . . . . 358

Глава 9. Не-опорные точки? Взгляд на Севморпуть  
из Индиги и Сеяхи (*Елена Лярская*) . . . . . 407

Глава 10. Контейнеризация арктических поселков:  
таймырский сценарий (*Владимир Давыдов*) . . . . . 451

### *Раздел 4. Институциональный контекст функционирования Севморпути*

Глава 11. Комитет Северного морского пути  
(«Комсеверпуть») в истории освоения Арктики  
(*Павел Филин*) . . . . . 476

Глава 12. Ленинградское теруправление Главсевморпути:  
региональная инфраструктура развития Арктики  
(1933–1938) (*Маргарита Емелина*) . . . . . 510

Глава 13. Спасение в холодных водах: экспертные  
нарративы об организации спасания и спасения  
на Севморпути (*Анастасия Карасева*) . . . . . 548

Глава 14. Северный морской путь как опорная  
инфраструктура нового технологического уклада  
российской Арктики (*Александр Пилясов*) . . . . . 584

Заключение (*Николай Вахтин*) . . . . . 662

Благодарности . . . . . 667

Сведения об авторах . . . . . 670

*Жителям российского Севера*

*Валерия Васильева, Ксения Гаврилова*

## ПРЕДИСЛОВИЕ

### КАК ИЗУЧАЮТ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Одним из импульсов исследовательского проекта, результатом которого стала эта книга, была растущая популярность Северного морского пути (далее — Севморпуть, СМП) в дискурсе властей федерального и регионального уровней. К моменту начала проекта основную массу научных статей о Северном морском пути составляли публикации, так или иначе воспроизводящие официальную риторику развития магистрали<sup>1</sup>. Основными темами этих публикаций были влияние на развитие Севморпути изменений климата, обеспеченность грузами и рентабельность использования магистрали, рассмотрение преимуществ СМП по сравнению с другими морскими трассами (в особенности Суэцким каналом), вопросы определения границ трассы и принадлежности к ней тех или иных портов, планирование промышленных и инфраструктурных объектов в связи с развитием СМП (Батурова, Коновалов, 2015; Карпов, 2014; Куватов и др., 2014; Лукин, 2015а, 2015б; Пересыпкин, Яковлев, 2006; Плисецкий, 2016; Селин, 2013; Яковлев, Лебедев, 2010; Laguelle, 2014; перечислены лишь некоторые из авторов).

В другом корпусе исследований — объемных монографиях авторов, специализирующихся в области международной безопасности и экологической инженерии в полярных регионах (Brubaker, 2005; Østreng, 2013; Østreng et al., 2013), — представлялись результаты мониторинга современной навигационной, законодательной и геополитической ситуации вокруг Северного морского пути, зачастую с привлечением сравнительных

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

данных по Северо-западному проходу и другим арктическим путям. Для этих исследований характерны комплексность подхода и экономическое прогнозирование, а также — что отличало их от перечисленных выше — привлечение корпуса технических и юридических данных. Кроме того, недавно увидела свет комплексная историческая работа, во многом основанная на результатах большого исследовательского проекта INSROP (International Northern Sea Route Programme, 1993–1999), участниками которого были в том числе перечисленные выше авторы, и охватывающая период с IX века вплоть до современности (Nielsen, Okhuizen 2022). В силу амбициозности поставленной задачи для исследования также характерен взгляд с высоты птичьего полета и использование преимущественно вторичных источников для описания современной ситуации.

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

советологические работы об освоении Арктики, в которых использование Севморпути анализировалось как одна из составляющих этого процесса (Armstrong 2011 [1952]; Armstrong, 1958; Horensma, 1991; McCannon, 1998; Josephson, 2014; и многие другие). Несмотря на фундаментальность многих вышеперечисленных работ, они давали минимальное представление о *социальном* функционировании магистрали.

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

Эта книга выросла из трехлетней работы коллектива авторов в рамках исследовательского проекта Тюменского государственного университета (2017–2019)<sup>1</sup>. Проект представлял собой опыт междисциплинарного сотрудничества специалистов в области исторической географии и социальной антропологии: сотрудников Лаборатории исторической географии и регионалистики (ЛИГР) Тюменского государственного университета и Центра социальных исследований Севера (ЦЕСИС) Европейского университета в Санкт-Петербурге. Руководитель проекта — Н. Б. Вахтин, участники — сотрудники ЛИГР М. Г. Агапов, Ф. С. Корандей, сотрудники ЦЕСИС А. А. Болотова, В. В. Васильева, К. А. Гаврилова, А. И. Карасева, Ю. И. Ковыршина, Е. В. Лярская, а также сотрудница МГУ и Института регионального консалтинга Н. Ю. Замятина. Координация работы осуществлялась заведующим ЛИГР С. А. Козловым, без постоянной поддержки которого проект был бы невозможен.

Изначальной целью проекта было социально-антропологическое и географическое изучение современного состояния арктических городов и поселков, определяемых как «опорные точки» Севморпути, а также историко-культурный

<sup>1</sup> Государственное задание Минобрнауки РФ № 33.2257.2017/ПЧ на тему «Российские гавани Трансарктической магистрали: Пространства и общества арктического побережья России накануне новой эпохи развития Северного морского пути».

и историко-географический анализ восприятия СМП как феномена популярного географического знания. Работа по проекту включала как методы социальной антропологии — проведение интервью и наблюдение в ходе полевой работы, так и методы исторической географии — работу в архивах, исторический анализ пространства ландшафтов и регионов, в том числе в их дискурсивном и перцептивном аспектах.

Важнейшим отличием проекта от многих других были интенсивные полевые исследования: участники проекта за три года сумели объехать обширную территорию российской прибрежной Арктики, побывать практически во всех бывших, нынешних и будущих «опорных точках» СМП, а также в региональных, административных и логистических центрах, от которых зависит навигация по Севморпути. В ходе проекта были обследованы 25 населенных пунктов: работа велась в Мурманске, Архангельске, Вытегре, Индиге, Нарьян-Маре, Амдерме, Салехарде и Лабытнанги, Сабетте, Се-Яхе, Яр-Сале, Новом Уренгое, Новом Порту, Дудинке, Норильске, Игарке, Диксоне, Хатанге, Якутске, Тикси, Провидения, Анадыре, Магадане, Петропавловске-Камчатском и Владивостоке; после окончания проекта в 2021–2022 гг. были обследованы еще два населенных пункта, связанных с СМП: город Певек и поселок Черский<sup>1</sup>. Записано более 600 интервью с местными жителями, представителями районных администраций, сотрудниками портов, капитанами судов, работниками

<sup>1</sup> В Мурманске полевую работу проводили А. Болотова, В. Васильева, К. Гаврилова и Ю. Ковыршина; в Архангельске — А. Болотова, В. Васильева, К. Гаврилова и А. Карасева; в Вытегре — А. Карасева; в Индиге, Нарьян-Маре и Салехарде — М. Агапов, В. Васильева, К. Гаврилова и Е. Лярская; в Сабетте и Новом Уренгое — М. Агапов, В. Васильева и К. Гаврилова; в Се-Яхе — Е. Лярская; в Игарке — М. Агапов, Н. Замятина и Ф. Корандей; в Дудинке — М. Агапов, В. Васильева, К. Гаврилова и Ф. Корандей; в Диксоне — В. Васильева, К. Гаврилова и Н. Замятина; в Петропавловске-Камчатском — В. Васильева, К. Гаврилова и А. Карасева; в Амдерме, Хатанге, Тикси, Черском, Певске, Провидения, Анадыре и Владивостоке — В. Васильева и К. Гаврилова.



транспортных и торговых компаний. Кроме того, проведены исследования в ключевых для данной темы архивах: ГАРФ, РГАЭ, АВПРИ (Москва), ЦГА в Санкт-Петербурге, ГА Красноярского края (Красноярск), ГА Архангельской области (Архангельск), Пермском государственном архиве социально-политической истории (Пермь), муниципальных и музейных архивах г. Игарка.

Работа в рамках проекта предполагала проведение постоянных научных семинаров, в которых, помимо членов грантового коллектива, принимали участие специалисты по истории освоения Арктики в целом и Севморпути в частности: А. Н. Гончаров, М. А. Емелина, М. А. Савинов, П. А. Филин<sup>1</sup>. После формального окончания проекта и публикации некоторых его результатов<sup>2</sup> работа над темой продолжалась: важной вехой на пути к изданию книги стал семинар «Северный морской путь и водные инфраструктуры в Российской Арктике: антропологическая перспектива», прошедший 25–26 ноября 2021 г. в Европейском университете в Петербурге. Многие из участников семинара в итоге стали авторами глав данной книги.

## ЧТО ТАКОЕ СМП?

Северный морской путь — не абстрактное философское понятие, дискуссии об объеме которого выглядели бы понятными. Казалось бы, что может быть более материальным и легко определимым, чем водная инфраструктура, географические границы которой закреплены законодательно? И тем

<sup>1</sup> См. работы этих авторов, посвященные Севморпути, например (Гончаров, 2013; Емелина, Филин, 2019; Емелина, Савинов, Филин, 2019; Филин, 2020).

<sup>2</sup> По данному проекту было опубликовано несколько статей, в частности: (Gavrilova, Vakhtin, Vasilyeva, 2017; Вахтин, 2017; Корандей, 2017; Агапов, 2018; Васильева, 2020; Гаврилова, 2020; Ковырыгина, 2019; Vakhtin, 2019; Zamiatina, 2020; и др.).

не менее за три года полевой работы в российской Арктике и на Дальнем Востоке — на территории от Мурманска до Владивостока — авторы-антропологи данной монографии не встретили ни одного идентичного определения Севморпути, не записали перечня общепринятых его функций, списка общеизвестных достоинств и даже консенсуса по поводу его существования. Каждого из наших многочисленных собеседников — ледокольных капитанов, владельцев частных и государственных транспортных компаний, представителей региональной власти, жителей прибрежных поселков, сотрудников портов, метеостанций, спасательных координационных центров и авиапредприятий, экипажи морских судов и многих других — мы по-антропологически наивно спрашивали о том, как они понимают Северный морской путь. Многие, услышав вопрос, не скрывали своего раздражения: ответ для них был настолько очевиден, что мы неизбежно выглядели в их глазах исследователями, поленившимися изучить матчасть. И тем не менее все эти люди, большие профессионалы своего дела, имели очень разные точки зрения на то, что же такое Северный морской путь, как он функционирует и для чего нужен стране.

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

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

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

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

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

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

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

С этими мнениями невозможно спорить — все они верны, но при этом складывается впечатление, что речь идет об абсолютно разных явлениях. Аналогия с древнеиндийской притчей об ощупывании слона буквально напрашивается сама собой. Это ощущение еще более усиливается в диалоге антропологов с коллегами-историками: историческое развитие Северного

морского пути, особенно если его отсчитывать не от появления устоявшегося наименования, а с начала арктического мореплавания, было столь разнообразным и СМП выступал в таких разных ипостасях в коллективном воображении жителей страны, что трудно сказать, в какой момент мы делаем слишком большое допущение, называя явление одним и тем же именем. Экономическая география, могущественная соратница и наследница Госплана и традиций рационального освоения территорий, вносит еще больше неопределенности, утверждая, что единственно правомерный способ определять СМП — в контексте хозяйственно-экономической жизни страны в целом и логики освоения ресурсов (от углеводородов до водных путей) в частности.

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

*Я не вижу никаких необходимостей в опорных точках. Ну, реально, с Архангельска или с Мурманска до [восточной оконечности Севморпути] — максимум 21 день, да? Это ну, это мы говорим о судах, которые идут, там, в 12–13 узлов, для контейнеровозов тем более, если все это сейчас строить (представитель частной судоходной компании).*

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

Как и в случае с любым фрагментом социальной реальности, являющим себя по-разному разным группам, концептуализация Севморпути принципиально множественна, при этом разные понимания не воспринимаются как равноценные. Выбор «правильного» понимания, закрепление за какой-либо дефиницией статуса объективной реальности определяется властными отношениями и иерархиями, пронизывающими любое общество: иерархиями политическими (например, закрепление определения СМП на законодательном уровне), институциональными (через практики операторов ледокольного флота) или иерархиями знания (планово-экономический, ресурсно-хозяйственный взгляд на СМП будет всегда понятнее антропологического). Социальный опыт менее влиятельных групп населения — их переживание феномена Севморпути — при этом нередко нивелируется. Но можно ли утверждать, что характеристики СМП, актуальные для владельцев логистических компаний, представителей малого бизнеса или просто жителей побережья Арктики, менее важны и легитимны, чем закрепленные на бумаге официальные стратегии развития инфраструктуры? Может быть, сами противоречия во взглядах на Северный морской путь и составляют суть феномена? Правомерно ли, продуктивно ли

и возможно ли — по крайней мере, с эпистемологической точки зрения — искать единое непротиворечивое определение Северного морского пути?

## СЕВЕРНЫЕ МОРСКИЕ ПУТИ РОССИИ

В разные периоды российской истории термин *Северный морской путь* имел разную актуальность: фаза повышенного внимания к трассе в эпоху завоевания Арктики в 1930-е гг. сменилась рутинным освоением в позднесоветские годы, за которым последовало вытеснение и термина, и самого феномена Севморпути с передовой российской политики в 1990-е гг. Новый всплеск интереса к Арктике и арктической магистрали пришелся на начало XXI века, когда словосочетание *Северный морской путь* вновь стало ключевым для государственной повестки<sup>1</sup>. Формулируя название для монографии, мы работали на стыке двух очень привычных для русскоязычной аудитории словосочетаний. Выбор множественного числа для термина *Северный морской путь* позволил нам уже на обложке анонсировать ключевые для монографии вопросы о том, что, как любой социальный феномен, Севморпуть множественен и нетождественен для разных аудиторий; как инфраструктура — представляет собой открытый ряд социально-технических, материальных и политических конфигураций; как объект изучения — имеет разный концептуальный объем для представителей разных дисциплин. Выработать единое исчерпывающее определение Севморпути невозможно — именно это призван продемонстрировать наш собственный путь от единственного числа ко множественному. Аналогичный путь свойственен другому по-прежнему актуальному,

<sup>1</sup> Согласно подкорпусу «Нехудожественные тексты» Национального корпуса русского языка за период с 1800 по 2017 г., первые фиксации употребления словосочетания «Северный морской путь» приходятся на начало XX в., пик употреблений фиксируется дважды — в 1938 г. и 2009 г.

идеологически нагруженному словосочетанию — *пути России*. Не вписывая себя в контекст историософской и/или популярной традиции поиска «особого» *пути* страны и ее населения («Особый путь»... 2018), мы тем не менее продолжаем игру со значением множественности (*путей России*), начатую в первой половине XX века российскими философами и писателями и блестяще подхваченную симпозиумом специалистов по изучению России, проводимым Московской высшей школой экономических и социальных наук<sup>1</sup>.

Объединяющая всех авторов монографии перспектива — взгляд на Северный морской путь из России, с российского арктического берега, из российского федерального центра, взгляд российских регионов, портов и поселений, транспортных компаний и обслуживающих трассу организаций. Как «национальная транспортная магистраль»<sup>2</sup> Северный морской путь является одним из *водных путей России* — принципиально значимых каналов связи и инструментов связности страны. Северные морские пути России — это исторические и современные, социальные и политические, риторические и практические — множественные пути России в Арктике.

## СТРУКТУРА КНИГИ

В данной коллективной монографии Северный морской путь рассматривается с позиции разных дисциплин: социальной антропологии, истории и экономической географии. Авторы работают с разными историческими периодами и используют разный масштаб — от изучения локальных портовых сообществ до рассмотрения инфраструктурной системы в целом. Тем не менее между главами существуют значительные

<sup>1</sup> О симпозиуме «Пути России»: <https://www.msses.ru/conferences/simposium-puti-rossii/>.

<sup>2</sup> Закон о Северном морском пути (№ 132-ФЗ) от 28 июля 2012 г.

параллели. Это подсказало и логику структуры книги: редакторы отказались от композиции «по дисциплинам» в пользу тематического выделения разделов, позволяющего читателю увидеть типологически сходные процессы развития СМП как инфраструктуры и как политического проекта.

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

Второй раздел посвящен воображению феномена Севморпути различными группами: представителями локальных сообществ, профессиональными сообществами, широкой общественностью (главы В. Васильевой, Ф. Корандея, Н. Вахтина, И. Стася). Хотя образ СМП на национальном уровне в различные исторические периоды транслировался с помощью разных каналов, официальный дискурс в равной степени был конституирующим для представлений об этой инфраструктуре на локальном уровне.

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

Наконец, в четвертом разделе внимание сфокусировано на институциях, управляющих СМП и прилегающей арктической территорией: эти институции исторически изменчивы



и находятся в сложном взаимодействии друг с другом, и тем не менее именно они вырабатывают нормативное определение Севморпути и формируют практики его использования. Авторы этого раздела анализируют различные профессиональные взгляды на управление инфраструктурой, а также политическую логику проектов развития Севморпути (главы П. Филина, М. Емелиной, А. Карасевой, А. Пилясова).

## ЛИТЕРАТУРА

- Агапов М.* В поисках «выхода из тупика»: транссибирские транспортные проекты конца XIX — начала XX в. // *Quaestio Rossica*. 2018. Т. 6. № 3. С. 771–783.
- Батурова Г. В., Коновалов А. М.* Системообразующая роль Северного морского пути в развитии Арктической зоны Российской Федерации // *Современные производительные силы*. 2015. № 3. С. 50–58.
- Васильева В. В.* Ускользающий Северный морской путь и локальное сообщество Диксона: обещание инфраструктуры // *Сибирские исторические исследования*. 2020. № 3. С. 76–88.
- Вахтин Н.* Арктика: слово и дело // *Новый мир*. 2017. № 11. С. 175–182.
- Гаврилова К. А.* Репрезентация российской Арктики в дискурсе арктических форумов // *Сибирские исторические исследования*. 2016. № 4. С. 30–56.
- Гаврилова К. А.* Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ // *Сибирские исторические исследования*. 2020. № 3. С. 62–75.
- Гончаров А. Е.* История коммерческих экспедиций Северного морского пути: 1870–1890-е гг. Дис. канд. ист. наук: специальность 07.00.02. Краснояр. гос. пед. ун-т им. В. П. Астафьева. 2013.
- Емелина М. А., Савинов М. А., Филин П. А.* Карские операции 1920-х — 1930-х годов. Сборник документов из архива компании «Совфрахт». М.: Паулсен, 2019.
- Емелина М. А., Филин П. А.* Северный морской путь в романе «Два капитана» // *Энциклопедия романа «Два капитана»*. М.: Изд-во «Политическая энциклопедия», 2019. С. 359–381.
- Замятина Н. Ю., Пилясов А. Н.* Концепция близости: зарубежный опыт и перспективы применения в России // *Известия РАН. Серия Географическая*. 2017. № 3. С. 8–21.

- Замятина Н. Ю., Пилясов А. Н.* Новая теория освоения (пространства) Арктики и Севера: полимасштабный междисциплинарный синтез // Арктика и Север. 2018. № 31. С. 5–27.
- История открытия и освоения Северного морского пути: В 4 томах. М.: Морской транспорт, 1956–1969. Том 1. Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века / Под редакцией: Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова, М. Б. Черненко. М.: Морской транспорт, 1956; Том 2. Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма / Под редакцией: Я. Я. Гаккеля, М. Б. Черненко. М.: Морской транспорт, 1962; Том 3. Белов М. И. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. / Под редакцией: Я. Я. Гаккеля, М. Б. Черненко. М.: Морской транспорт, 1959; Том 4. Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг. М.: Морской транспорт, 1969.
- Картов В. П.* Северный морской путь — инструмент освоения Арктики // Уральский исторический вестник. 2014. № 2. С. 108–114.
- Ковырина Ю.* Репрезентация социально-экономических изменений 1991–2015 гг. в биографических нарративах мурманских рыбаков // Антропологический форум. 2019. № 41. С. 36–54.
- Корандей Ф. С.* Сибирский шкаф с английскими травелогами: история тюменских британцев эпохи открытия Северного морского пути и нарративы трансимперской глобализации, 1859–1925 // Ab Imperio. 2017. № 3. С. 27–76.
- Куватов В. И., Козьмовский Д. В., Шаталова Н. В.* Потенциал Северного морского пути Арктической зоны России. Факторы и стратегия развития // Интернет-журнал «Науковедение». 2014. № 6 (25). С. 1–16.
- Лукин Ю. Ф.* Анализ деятельности Северного морского пути // Вестник Мурманского государственного технического университета. 2015 а. Т. 18. № 3. С. 467–475.
- Лукин Ю. Ф.* Северный морской путь: возможности и угрозы // Арктика и Север. 2015 б. № 1. С. 58–61.
- «Особый путь»: от идеологии к методу / Сост. Атнашев Т. М., Велижев М. Б., Зорин А. Л. М.: Новое литературное обозрение, 2018.
- Пересыткин В., Яковлев А.* Северный морской путь в проблеме международных транспортных коридоров // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 3. С. 16–19.
- Пилясов А. Н., Замятина Н. Ю.* Суперорганизации в управлении Арктикой: исторический опыт и современная интерпретация // Государственные и общественные организации в управлении Арктикой: прошлое, настоящее, будущее / Полярные чтения на ледоколе «Красин» — 2019. М.: Паулсен, 2020. С. 160–173.

- Плисецкий Е. Е.* Приоритеты развития Северного морского пути в стратегическом управлении и планировании // Арктика и Север. 2016. № 22. С. 101–111.
- Селин В. С.* Третья парадигма развития российской Арктики // Региональная экономика: теория и практика. 2013. № 21. С. 17–25.
- Филин П. А.* Главное управление Северного морского пути в истории управления Арктикой // Полярные чтения — 2019. Арктика: вопросы управления. М.: Паулсен, 2020. С. 237–261.
- Яковлев А. Н., Лебедев Г.* Кто управляет Северным морским путем? // Морской сборник. 2010. Т. 1959. № 6. С. 34–43.
- Armstrong T. E.* The Northern Sea Route: Soviet Exploitation of the North East Passage. Cambridge: Cambridge University Press, 2011 [1952].
- Armstrong T. E.* The Russians in the Arctic. Aspects of Soviet Exploration and Exploitation of the Far North, 1937–57. Fair Lawn, NJ: Essential Books, 1958.
- Brubaker R. D.* The Russian Arctic Straits. Martinus Nijhoff Publishers, 2005.
- Gavrilova K., Vakhtin N., Vasilyeva V.* Anthropology of the Northern Sea Route: Introducing the Topic // The Polar Journal. 2017. Vol. 7. № 1. P. 46–57.
- Horensma P.* The Soviet Arctic. London; New York: Routledge, 1991.
- Josephson P.* The Conquest of the Russian Arctic. Cambridge, MA; London: Harvard University Press, 2014.
- Laruelle M.* Russia's Arctic Strategies and the Future of the Far North. New York; London, England: M. E. Sharpe Armonk, 2014.
- McCannon J.* Red Arctic: Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union, 1932–1939. New York: Oxford University Press, 1998.
- Nielsen J. P., Okhuizen E.* (eds) From Northeast Passage to Northern Sea Route: a History of the Waterway North of Eurasia. Brill, 2022.
- Østreng W.* (ed.) The natural and societal challenges of the Northern Sea Route: a reference work. Springer Science & Business Media, 2013.
- Østreng W., Eger K. M., Fløistad B., Jørgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlender-Larsen M., Wergeland T.* Shipping in Arctic waters: a comparison of the Northeast, Northwest and trans polar passages. Springer Science & Business Media, 2013.
- Vakhtin N.* Sovetskaya Arktika journal as a source for the history of the Northern Sea Route // Acta Borealia. 2019. Vol. 36. № 1. P. 53–74.
- Zamiatina N. Y.* Igarka as a frontier: Lessons from the pioneer of the northern sea route // Журнал Сибирского федерального университета. Гуманитарные науки. 2020. Vol. 13. № 5. P. 783–799.

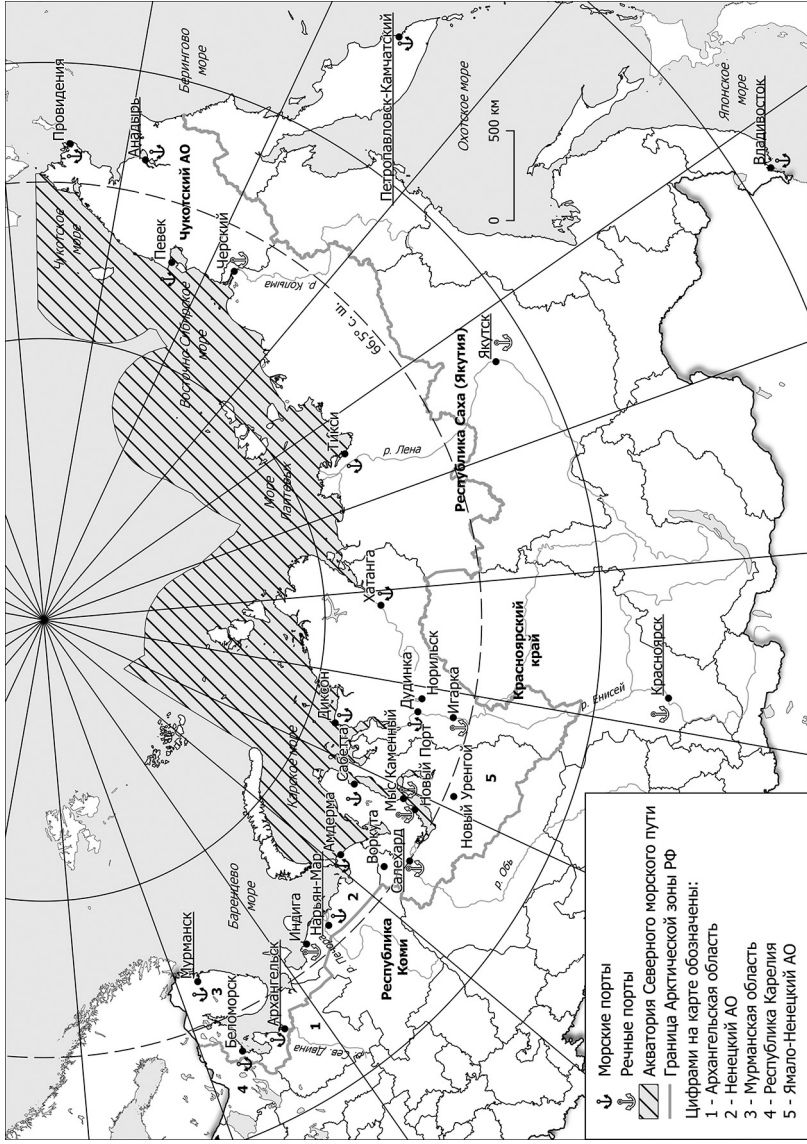


Рис. 1. Акватория Северного морского пути и Арктическая зона РФ. Населенные пункты, исследованные в рамках проекта «Российские гавани Трансарктической магистрали: пространства и общества арктического побережья России накануне новой эпохи развития Северного морского пути»