

ИСТОРИЯ

**Библиотека
журнала
Неприкосновенный
запас**

СЕВЕРНЫЕ МОРСКИЕ ПУТИ РОССИИ

Коллективная монография под редакцией
В. В. Васильевой и К. А. Гавриловой

НОВОЕ ЛИТЕРАТУРНОЕ ОБОЗРЕНИЕ
МОСКВА • 2023

УДК [911.3:33](268)
ББК 65.04(211)
С28

Редактор серии
А. Куманьков

С28 Северные морские пути России / Коллективная монография под редакцией В. В. Васильевой и К. А. Гавриловой. — М.: Новое литературное обозрение, 2023. — 672 с.: ил. (Библиотека журнала «Неприкосновенный запас»)

ISBN 978-5-4448-2101-5

ISSN 1815-7912

Северный морской путь, занимающий особое место в географическом воображении российской аудитории, после активного завоевания Арктики в 1930-е годы и последующего планового освоения в позднесоветский период, в 1990-е был вытеснен с передовой российской политики. Новый всплеск интереса к Арктике пришелся на начало XXI века, когда словосочетание «Северный морской путь» снова стало важным для государственной повестки. Данная коллективная монография предлагает три подхода к изучению Севморпути — с позиции социальной антропологии, истории и экономической географии. Корпус рассматриваемых тем включает связи материальной инфраструктуры Севморпути и поддерживающих ее социальных отношений; представление Севморпути жителями арктического побережья, профессиональными сообществами и широкой аудиторией; практическую и риторическую адаптацию прибрежных поселений к социально-экономическим изменениям; различные концепции управления инфраструктурой Севморпути, а также политическую логику проектов развития «национальной транспортной магистрали». Заявленное в названии книги множественное число указывает на то, что для разных аудиторий сам феномен не тождественен: Северные морские пути — это исторические и современные, социальные и политические, риторические и практические — множественные пути России в Арктике.

УДК [911.3:33](268)
ББК 65.04(211)

В оформлении обложки использованы фотографии К. Гавриловой: Обской причал Салехардского речного порта, г. Лабытнанги (ноябрь 2017); Лозунг «Трассе Севморпути — круглогодичную навигацию», поселок Диксон (апрель 2018).

© В. Васильева, К. Гаврилова, состав, 2023
© Авторы, 2023
© И. Дик, дизайн обложки, 2023
© ООО «Новое литературное обозрение», 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие (<i>Валерия Васильева, Ксения Гаврилова</i>) . . .	8
--	---

Введение. Что такое Северный морской путь?

Северный морской путь: взгляд антрополога (<i>Ксения Гаврилова, Валерия Васильева</i>)	27
Северный морской путь: взгляд историка (<i>Михаил Агапов</i>)	45
Северный морской путь: взгляд географа (три с половиной пространственные модели) (<i>Надежда Замятина</i>)	52

Раздел 1. Инфраструктуризация Севморпути

Глава 1. Водные пути крайнего северо-востока Азии в XVII в. как социальная система (<i>Михаил Савинов</i>) . . .	72
Глава 2. Спор «великих северных рек»: дискуссии о пределах Северного морского пути во второй половине XIX — первой четверти XX в. (<i>Михаил Агапов</i>) . . .	102
Глава 3. Закономерности развития арктического города «на караванных путях»: случай Игарки (<i>Надежда Замятина</i>)	150

Раздел 2. Социальное воображение Севморпути

Глава 4. Пространство инфраструктуры: воображение Северного морского пути локальными сообществами Арктического побережья (<i>Валерия Васильева</i>)	186
Глава 5. Северный морской путь в поэтических книгах советской эпохи: Историческая география инфраструктуры репрезентаций (<i>Федор Корандей</i>) . . .	223

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

Глава 7. Северный морской путь и коренное население Севера в раннесоветскую эпоху (<i>Игорь Стась</i>).	301
--	-----

Раздел 3. Локальные сообщества побережья Севморпути

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

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

Глава 10. Контейнеризация арктических поселков: таймырский сценарий (<i>Владимир Давыдов</i>)	451
--	-----

Раздел 4. Институциональный контекст функционирования Севморпути

Глава 11. Комитет Северного морского пути («Комсеверпуть») в истории освоения Арктики (<i>Павел Филин</i>)	476
--	-----

Глава 12. Ленинградское теруправление Главсевморпути: региональная инфраструктура развития Арктики (1933–1938) (<i>Маргарита Емелина</i>)	510
---	-----

Глава 13. Спасание в холодных водах: экспертные нарративы об организации спасания и спасения на Севморпути (<i>Анастасия Карасева</i>)	548
--	-----

Глава 14. Северный морской путь как опорная инфраструктура нового технологического уклада российской Арктики (<i>Александр Пилясов</i>)	584
---	-----

Заключение (<i>Николай Вахтин</i>)	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 магистралей¹. Основными темами этих публикаций были влияние на развитие Севморпути изменений климата, обеспеченность грузами и рентабельность использования магистралей, 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

¹ 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 магистрала.

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)¹. 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. Ковырыгина, 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

¹ 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 Черский¹. Записано более 600 интервью с местными жителями, представителями районных администраций, сотрудниками портов, капитанами судов, работниками

¹ 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. Филин¹. После формального окончания проекта и публикации некоторых его результатов² 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

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

² По данному проекту было опубликовано несколько статей, в частности: (Gavrilova, Vakhtin, Vasilyeva, 2017; Вахтин, 2017; Корандей, 2017; Агапов, 2018; Васильева, 2020; Гаврилова, 2020; Ковыршина, 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 соблюдать (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 повестки¹. 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,

¹ 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 наук¹.

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»² 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

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

² 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 институтах, управляющих СМП и прилегающей арктической территорией: эти институты 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

- Аганов 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. Таккеля, 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. Таккеля, М. Б. Черненко. М.: Морской транспорт, 1962; Том 3. Белов М. И. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. / Под редакцией: Я. Я. Таккеля, 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.

Ковыришина 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.

Пересыпкин 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.

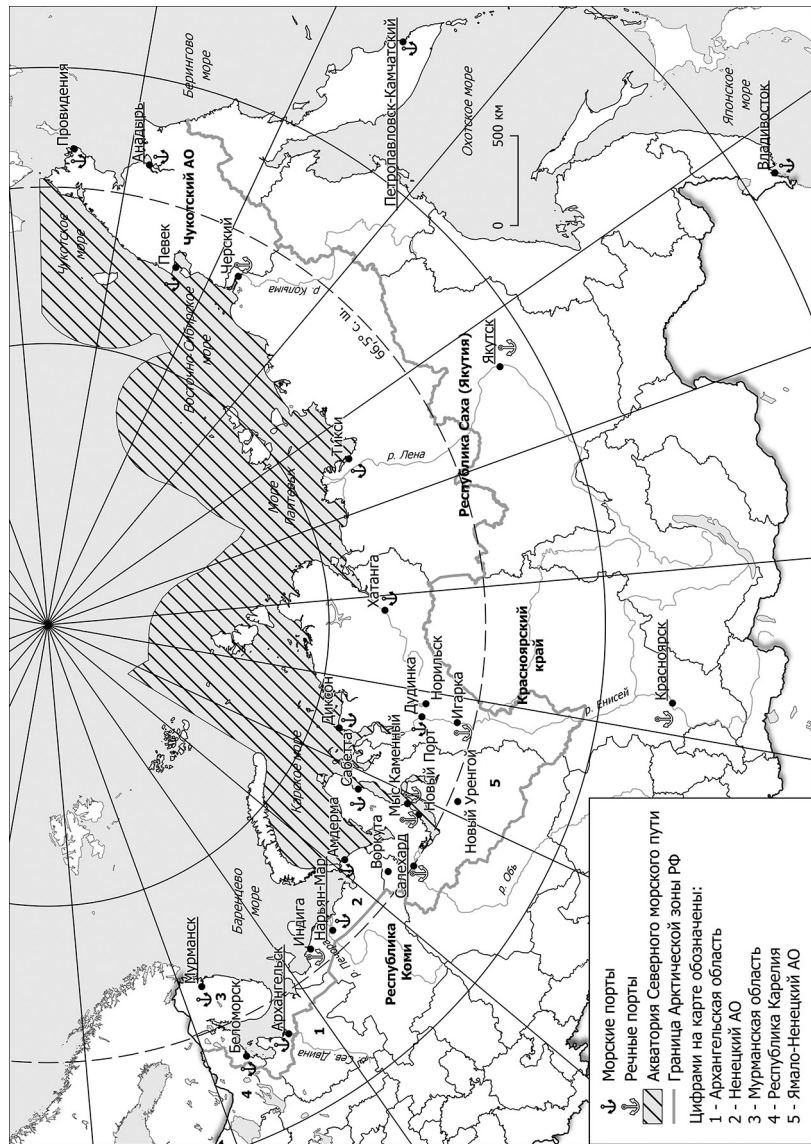


Рис. 1. Акватория Северного морского пути и Арктическая зона РФ. Населенные пункты, исследованные в рамках проекта «Российские гавани Трансарктической магистрали: пространства и общества арктического побережья России накануне новой эпохи развития Северного морского пути»