

JEL classification: E65, F18, L98, N73
УДК 656.6(98)(091)
DOI 10.17150/2308-2488.2021.22(2).248-278

А.А. Распопина

*Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Российская Федерация*

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ КООРДИНАТ XVII — НАЧАЛА XX ВЕКА

Аннотация. В статье рассматривается влияние экономических и политических факторов на процесс формирования государственной политики в отношении освоения и использования Северного морского пути. Именно успех России во внешней политике определял то, насколько осторожно или наоборот достаточно открыто она может действовать в Арктических морях. В статье кратко характеризуется навигационно-гидрографические условия плавания в Арктических морях, отмечаются самые труднопреодолимые участки Северного морского пути и то как век за веком Россия предпринимала все новые попытки установления здесь судоходного сообщения. Активная деятельность в северных широтах, даже научно-исследовательская, определялась в первую очередь интересами экономики — это возможность развивать морскую торговлю, сокращать транспортные пути и политики — защита собственных территорий, желание закрепиться на новых землях. В качестве одного из интереснейших источников, наглядно демонстрирующих накопление знаний о северных широтах, привлекаются европейские и русские географические карты XVIII — XIX вв., на которых постепенно становилось все меньше «белых пятен» и четче вырисовывалась линия арктического побережья России. Несмотря на суровые условия, оставившие мало надежд на то, что Северный морской путь может стать важной транспортной коммуникацией, Россия стремилась сохранить здесь свое влияние и обеспе-

чить защиту своих владений, особенно когда начинали ощущаться возможные угрозы ее национальным интересам в Арктическом регионе.

Ключевые слова. Северный морской путь, северо-восточный проход, экспедиции, Арктика, Россия, картография, навигация, внешняя политика, купечество, экономика.

Информация о статье. Дата поступления 26 марта 2021 г.; дата принятия к печати 22 мая 2021 г.; дата онлайн-размещения 7 июня 2021 г.

A.A. Raspopina

Baikal State University,
Irkutsk, the Russian Federation

THE NORTHERN SEA ROUTE IN POLITICAL AND ECONOMIC FRAME OF REFERENCE IN THE 17TH AND EARLY 20TH CENTURY

Abstract. The article considers the influence of economic and political factors on development of the state policy on the Northern Sea Route and its effective use. The success that Russia reached in the foreign policy, has determined the cautiousness or openness of its actions in the Arctic Seas. The article briefly describes the navigational and hydrographical traffic conditions in the Arctic Seas, the dangerous areas for sailing are noted in the text, as well as the new attempts that Russia made to establish navigation in the area. The intense activity in the North Polar Region, including research activity, was determined by economic interests, such as opportunities for maritime trade and transport routes development, as well as political interests, which include defense of own territories and development of new lands. The research is based on valuable sources of information on the North Polar Region, one of which is European and Russian geographical maps of the 18th and 19th centuries, which managed to cover many blank spots, that resulted in delineating a clearer Arctic shoreline of Russia. Although the Northern Sea Route could hardly become a major trans-

port channel due to the severe natural conditions, Russia tried to sustain its influence and defend its territories, especially when real threats to its national interests in the Arctic region arose.

Keywords. The Northern Sea Route, the Northeast Passage, expeditions, the Arctic, Russia, cartography, navigation, foreign policy, merchant class, economics.

Article info. Received March 26, 2021; accepted May 22, 2021; available online June 7, 2021.

В 2020 г. впервые за одну навигацию парусное судно – барк «Седов», которому в 2021 г. исполняется 100 лет, совершило переход по Северному морскому пути. Барк вышел из Владивостока 19 августа и уже через два месяца – 19 октября пришвартовался в Мурманске. «Седов» прошел всю северную морскую трассу с востока на запад в автономном режиме, ледокольного сопровождения не понадобилось. Уникальность прохождения этого маршрута еще и в том, что Чукотское и большую часть Восточно-Сибирского моря, а это свыше 600 миль «Седов» прошел под парусами, чему благоприятствовали погода и ледовая обстановка. Он был вторым после «Веги» парусником, который преодолел этот путь, но в 1878 г. экспедиция Норденшельда на «Веге» вынуждена была встать на зимовку не далеко от Берингова пролива. В 2020 г. климатические условия благоприятствовали, не было ледовых препятствий даже на наиболее опасных участках пути – в проливе Лонга (отделяющем остров Врангеля от Чукотки) и находящимся в более высоких широтах проливе Вилькицкого, соединяющем Карское море и море Лаптевых.

Ситуация с ледовой обстановкой в августе-сентябре в арктических морях, в разные годы может кардинально отличаться. К примеру, в первой половине августа 1978 г. шестеро студентов из Новосибирского института инженеров водного транспорта на тримаране под парусом пытались обогнуть мыс Челюскин

и финишировать в устье Хатанги, но им удалось преодолеть только половину маршрута, поломка судна и большое скопление льда не дали возможность завершить маршрут. Тяжелой оказалась ситуация в проливе Вилькицкого и в августе 2013 г., когда по обеим сторонам пролива скопилось много судов, ожидающих ледокольной проводки. «Седов» проходил пролив Вилькицкого — самую северную точку на Северном морском пути уже осенью но, не смотря на это, льды барку не угрожали, причиной тому — климатические изменения, но это не означает, что маршрут абсолютно безопасен и пригоден для рейсирования любых судов. Движение по арктическим морям всегда, даже сегодня сопряжено с целым рядом трудностей и рисков.

Северный морской путь — это кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком, который проходит в суровых арктических водах. Что он собой представляет? Чем так привлекал он на протяжении столетий промышленников, первопроходцев, русских и иностранцев? В чем проявлялся интерес государства и проявлялся ли вообще? Кто финансировал научные экспедиции? Какие цели преследовали эти экспедиции? Что лежало в основе всех этих рискованных предприятий, только ли желание разведать новые земли? Как часто основным стимулом выступал экономический интерес, погоня за богатством — пушниной, моржовой костью? Каковы этапы исследования Северного морского пути? Какие мнения бытовали относительно возможности его использования? Чем был вызван интерес к использованию восточной части Северного морского пути? Что думали сами участники экспедиций? Почему, несмотря на поистине непреодолимые препятствия, буквально на пределе человеческих возможностей, постоянную угрозу гибели, север продолжает манить отважных?

Северный морской путь не одно столетие привлекал предприимчивых людей. Не только русские пыта-

лись преодолеть льды Арктических морей. Из европейцев одними из первых здесь были голландцы с англичанами, а за ними и французы. Рискнуть отправиться в северные широты, особенно для иностранцев, для которых эти воды были чужими, можно было руководствуясь исключительно экономическим интересом — поиском более короткого пути в Индию, или впоследствии — поиском новых рынков сбыта товаров. Позже, когда мысль о возможности добраться Северным морским путем до Индии уже не являлась центральной, открываются новые экономические возможности использования этой водной магистрали, которая должна была связать богатую Сибирь с Европой благодаря разветвленной сети сибирских рек, бегущих с юга на север. Иностранцы, которым посчастливилось довольно легко пройти через Карское море в Енисей, что случалось в силу благоприятной ледовой обстановки в отдельные годы, были преисполнены оптимизма немедленно наладить экономическое сообщение Европы с сибирскими территориями, которые должны были стать новым выгодным рынком сбыта европейских товаров. Большая часть проектов так и осталась на бумаге. Активные действия по налаживанию экономически выгодных контактов предпринималась время от времени и с русской стороны, но все мероприятия, организуемые русскими купцами, мало что могли изменить.

Весь Северный морской путь (начиная от Карских ворот и до бухты Провидения), идущий вдоль береговой линии России, расположенный в арктических широтах, доступен для судоходства лишь от двух до четырех месяцев в году. Здесь и сегодня по-прежнему сложные условия судоходства, несмотря на то, что год от года площадь ледового покрова Арктики сокращается, уменьшается процентное соотношение многолетних льдов, сам лед становится тоньше, но это по-прежнему чрезвычайно сложный для навигации район. Большую часть года трасса Северного морского

пути скована льдом. Так, в Карском море льдообразование начинается уже в сентябре в северных районах и в октябре — ноябре южнее, освобождается ото льда оно не раньше последней декады июля, за что его нередко именовали «Ледяным», но и начало навигации не гарантировало отсутствия встречи с ледяными массивами. Для судов, шедших Северным морским путем, вне зависимости от того парусники это были или пароходы, огромное значение имело (в настоящее время ситуация аналогичная) направление ветра. Так, южные ветра, дующие с материка, отгоняли лед в океан, освобождая воду, если же в направлении ветра появлялись северные румбы, то лед из Северного ледовитого океана и северных бассейнов арктических морей пригоняло к берегу, делая невозможным проход судов и буквально запечатывая отдельные проливы такие, как: Карские ворота, Югорский шар, Вилькицкого и Лонга. Норденшельд, проходивший в 1878 г. на «Вега» Карское море писал: «Югорский шар и Карские ворота рано освобождаются от сплошных льдов, но проход здесь затруднен значительными массами плавучих льдов, которые перемещаются взад и вперед приливно-отливными течениями. Нельзя рассчитывать, чтобы уже в начале августа прямой путь отсюда к гавани Диксона, расположенной при устье Енисея, был свободен; наоборот, нужно быть готовым на значительный обход к югу, чтобы избежать льдов, держащихся в Карском море до начала сентября» [1, с. 18].

Карское море мелководное, в нем преобладают глубины до 100 м, а около 40 % площади — менее 50 м. Судоходство в Карском море всегда было чрезвычайно непростым: большое количество подводных опасностей из-за мелководья, частые туманы, слабая изменчивость течений, почти постоянное наличие льда, отсутствие укрытых якорных стоянок. Все арктические моря Северо-Восточного прохода не отличаются большими глубинами, которые в среднем составля-

ют 50–55 м, такая ситуация в море Лаптевых, Восточно-Сибирском (его считают самым холодным) и Чукотском морях.

Несмотря на суровые навигационные условия, Северный морской путь представлял и представляет интерес как наиболее короткое морское сообщение с Азией, гораздо короче маршрута через Суэцкий канал, или как альтернативный путь, связывавший сибирские территории с Европой. Последнее оказывалось возможным благодаря меридиональному направлению крупнейших сибирских рек — Оби, Енисея, Лены. Западный участок Северного морского пути, включающий в себя Карское море и далее к устью Енисея, был наиболее исследованным к последней четверти XIX в., здесь работали многочисленные экспедиции русских, англичан, норвежцев. Вторая часть пути, включающая в себя путь от Таймыра и далее на восток к Берингову проливу, была менее посещаемая. Вопрос о возможности использования Северного морского пути неоднократно рассматривался на государственном уровне: он, то становился предметом пристального внимания государства, то к нему терялся, казалось, всяческий интерес.

Информация о восточной части Северного морского пути стала накапливаться уже с первой половины XVII в., когда русские полярные мореходы, осваивая морские просторы северо-востока, получили первые сведения о значительном отрезке восточной части Северного морского пути от реки Оленек до реки Колымы и далее на восток к Чукотскому полуострову — знаменитое открытие Семеном Дежневым пролива между Азией и Америкой. В 1680-х гг. экспедиция Ивана Толстоухова, огибая полуостров Таймыр, предприняла попытку достичь устья реки Лены. Все эти предприятия землепроходцев и мореходов были непосредственно связаны с процессом присоединения и освоения сибирских земель.

С ростом государственного интереса, находившегося в зависимости и от внешнеполитической ситуации, и от активизации иностранных держав, деятельности иностранных торговых компаний и рыбопромышленников в северных акваториях, снаряжались новые экспедиции в Сибирь, расширялись их задачи. Особенно показателен в этом отношении XVIII в. Так, идеи Петра I о поиске «дороги через Ледовитое море в Китай и Индию» нашли свое отражение в инструкции, данной Берингу. В XVIII в. в исследовании новых земель преобладает явно выраженный государственный интерес, руководство экспедициями возложено на Сенат и Адмиралтейств-коллегию — высшие органы государственной власти, активную роль играют сибирские губернаторы — Пиль, Мятлев, Соймонов. В результате за десятилетие Великой северной экспедиции было картографировано побережье Северного Ледовитого океана от устья Печоры до Чукотки, протяженностью 13 000 км. Стараниями отважных мореходов на картах появились очертания полуостровов Таймыр и Ямал, были составлены описания нижнего и среднего течения всех крупных рек, впадающих в бассейн Ледовитого океана.

Топографические названия — яркие свидетели арктической эпопеи нашей страны: море Лаптевых (братьев Харитона и Дмитрия), пролив Дмитрия Лаптева, пролив Санникова, мыс Прончищева, бухта Марии Прончищевой, мыс Челюскина, названий, данных в честь русских полярных исследователей много на карте. Картографирование, изучение, хозяйственное освоение и закрепление за собой сибирских территорий было важным направлением деятельности русского правительства в Сибири. При низкой плотности населения, слабом развитии сухопутной дорожной сети, меридиональном направлении основных сибирских рек, выполнение поставленных правительством задач представлялось чрезвычайно сложным. Содей-

ствие оказывалось не только экспедициям организуемым государством, но и частным промышленникам, плавания которых использовались и в государственных интересах.

Идеи, высказанные еще Ломоносовым, об использовании северной морской дороги для доставки грузов и достижения Камчатки вместо неудобных и растянутых транспортных коммуникаций Сибири, долгое время оставались нереализуемыми. Так, в начале 1760-х гг. М.В. Ломоносов разработал план сквозного плавания через Северный Ледовитый океан: предполагалось, минуя Шпицберген, дойти до Камчатки, что было короче, чем путь вдоль береговой линии континента, тем более, что на картах тех лет (к примеру, на карте Николая Байоля, 1750 г.) в районе северного полюса земля не изображалась, в отличие от карт Меркатора конца XVI в., на которых в районе самого полюса возвышается магнитная гора, окруженная четырьмя огромными островами [2, с. 234, 242, 245, 306]. Подтвердить теорию Ломоносова должны были организованные одновременно две экспедиции: из Архангельска должна была выйти экспедиция под командой В.Я. Чичагова и через северные широты (на максимальном удалении от берега) направиться к Камчатке, навстречу ей с востока должна была двигаться экспедиция под командованием П.К. Креницына и М.Д. Левашова. Предполагалось, что обе экспедиции встретятся ориентировочно в Тихом океане, при этом у каждой был свой объем работ.

Экспедиции Чичагова и Креницына – Левашова готовились в чрезвычайной секретности, что нашло отражение в «Секретном высочайшем указе Е.И.В. Адмиралтейской коллегии 1764 г.», в котором отмечается, что «Все сие предприятие содержать тайно и потому сего нашего указу до времени не объявлять и нашему Сенату» [3, с. 335]. Только что закончилась Семилетняя война, борьба за господство в море к началу второй по-

ловины XVIII в. выиграна Англией, которая становится доминирующей морской державой и, хотя военные действия завершены, но подготовку предстоящей экспедиции Россия проводит скрытно. В секретном приложении к инструкции от 28 июня 1764 г. учитываются варианты встречи в северных морских широтах судов иностранных государств и «когда они будут сильны и опасны, то вам ответствовать, когда вас спросят, откуда вы идете и куда и зачем, что вы российские, шли от Камчатского устья к Анадырску, но отхвачены от Камчатки западным штурмом и отнесены так далеко, как вы находиться будете» [3, с. 337]. К сожалению то, ради чего задумывалась экспедиция, осуществить не удалось, неоднократные попытки В. Чичагова пройти через Арктический бассейн к Камчатке оказались безуспешны, но географические результаты экспедиций П.К. Креницына и М.Д. Левашова в северной части Тихого океана, связанные с завершением открытия Алеутских островов и их картографирования сложно переоценить. Секретной была и экспедиция штурмана Розмыслова (1768–1769 гг.), отправленная для описания Новой Земли и одновременно поиска возможного пути в Северную Америку [4, с. 7].

Почему так осторожничала Россия? В это время в поиске морского пути вдоль побережья Северного Ледовитого океана была заинтересована не только Россия. Морскую дорогу из Атлантики в Тихий океан активно искали европейские государства, больше всего преуспели здесь англичане, предпринявшие в 1742 и 1761 гг. экспедиции по поиску возможного прохода к китайским и японским берегам [3, с. 287]. Европейцы полагали, что такой Северо-Западный проход из Атлантического в Тихий океан существует и, возможно даже, он начинается в одном из заливов на западном побережье Северной Америки, об этом писал С. де Шомплен, а француз Г. Делиль изобразил на карте Северной Америки внутренний водный путь от

Великих озер к Беринговому проливу [2, с. 315]. В этой связи частое появление иностранных судов в северной части акватории Тихого океана не могло не настораживать русское правительство. Так, в 1790 г. в донесении Екатерине II И.А. Пиль писал о появлении вблизи Камчатки шведского капера, а затем в 1792 г. о заходе в Петропавловскую гавань английского торгового судна [3, с. 406, 408]. Чтобы сохранить за собой открытые земли, Россия должна была продемонстрировать здесь свое военное присутствие. Именно поэтому отмена первой русской кругосветной экспедиции под командованием Г.И. Муловского, на которую помимо сугубо стратегических задач возлагались дипломатические и научно-исследовательские задачи, безусловно была большим упущением, после чего русский флот еще надолго оставался «заперт» на Балтике.

В XVIII в. России, занятой почти непрерывными войнами на западе, нелегко было снаряжать исследовательские экспедиции, в этой связи самостоятельная деятельность промышленников, на свой страх и риск отправлявшихся в неизведанные северные широты, поощрялась государством. Сибирские власти ссужали средства на постройку судов, составляли инструкции, хлопотали о командировании на суда промышленников шкиперов или штурманов, на каждом корабле находился представитель власти для сбора ясака. На вторую половину XVIII в. приходится увеличение количества вояжей русских промышленников в Охотском и Беринговом морях. С 1743 по 1764 гг. было осуществлено 44 экспедиции, в результате которых стали известны многие острова Алеутской гряды и Аляски [там же, с. 287]. Тем не менее, несмотря на такую активную деятельность, все северо-восточные и восточные территории России оставались еще очень уязвимыми.

На протяжении XVIII–XIX вв. береговая линия материков обретает все более знакомую нам форму, четче изображается арктическое побережье России, с геогра-

фических карт постепенно исчезают «белые пятна». Обновляются не только русские карты, новейшие открытия и результаты геодезических съемок, выполненных русскими мореходами, практически моментально находят отображение на иностранных картах. Значительный интерес к картографии проявляет Парижская Академия наук [3, с. 18]. Все точнее вырисовывается линия арктического побережья Евразии на французских и английских картах. Так, на карте французского картографа Жана Батиста Нолена, составленной в 1700 г. относительно точно прорисовано побережье Баренцева и Карского морей до устья Енисея, но полуостров Таймыр и земли, лежащие к востоку, изображены пока не совсем верно. На вышедшей через 50 лет карте другого француза — Николя Байоля уже обозначена Камчатка и четче выглядит линия побережья. Чрезвычайно интересна Карта мира 1782 г. Жана де Борайна — на ней северное побережье Северной Америки представляет собой пока *terra incognita*, тогда как «арктическое побережье “дикого востока” России», — как называет эту географическую часть света Т. Нурминен, — нанесено весьма подробно [2, с. 313]. Тщательно на той же карте 1782 г. прочерчен полуостров Таймыр, при этом северная широта его самой северной точки соответствует действительности, немного не совпадает лишь восточная долгота. Обозначены бухты и впадающие в арктические моря сибирские реки: Обь, Енисей, Хатанга, Оленек, Лена с разветвленной на множество протоков дельтой, Кольма. Вся прибрежная полоса от Карского моря до Чукотки обозначена как территория, где в изобилии встречается дрейфующий лед, а значит представляющая опасность для судоходства. Не менее интересна вышедшая в 1794 г. карта английского картографа Аарона Эрроусмита, на ней уже просматриваются очертания Новосибирских островов [там же, с. 316–317].

На всех этих картах примечательно то, что береговая линия северных российских земель весьма

детализирована, в отличие от северного побережья Северной Америки. В интереснейшем иллюстративном финском издании — замечательном образчике европоцентричной картографии нет ни слова об открытиях, сделанных русскими в этих полярных широтах, единожды лишь упоминается датчанин Витус Беринг и то мимоходом. Честь картографирования северной части Тихого океана, правильного расположения Берингова пролива и формы побережий принадлежит, по мнению Т. Нурминена, исключительно Куку [2, с. 318]. Ни слова о том, что Дж. Кук был знаком с русскими картами исследуемого им региона. Кроме того, на о. Уналашка Дж. Кук встретил русского морехода Измайлова, который исправил ошибки в составленных Куком картах и разрешил скопировать два русских чертежа Охотского и Берингова морей [5, с. 415].

На протяжении всего XVIII в. Россия продолжает исследовать северные территории, ищет возможность судоходства в арктических морях, она еще не предпринимала кругосветных плаваний, в которых весьма и уже очень давно преуспели европейские страны. Первая русская кругосветка планировалась на 1787 г., но ее пришлось отменить из-за начавшейся русско-турецкой, а затем и русско-шведской войны. Движимая тем же интересом, что и европейцы — в поиске морского северного пути в Тихий океан Россия в эпоху правления Екатерины II вынуждена осторожничать. Научных знаний об арктическом регионе еще чрезвычайно мало, продолжается соперничество за колонии. Неизвестно пока какая из стран преуспеет и станет первооткрывателем морской дороги через Арктику в Тихий океан, какие земли по пути будут найдены, какие богатства там могут быть обнаружены и какие народы приведены в подданство, на какие территории смогут распространить свое влияние страны-первооткрыватели. Некоторое время считалось, что на аркти-

ческих островах могут быть найдены залежи серебра, можно охотиться здесь и на пушного зверя.

В недолгом перерыве между двумя русско-турецкими войнами русское правительство организует очередную секретную экспедицию в северную часть Тихого океана. Все большее беспокойство вызывают восточные окраины империи, их отдаленность, малонаселенность и незащищенность. Вновь готовятся секретные инструкции руководителям экспедиций. Перед И.И. Биллингсом и Г.А. Сарычевым в 1785 г. ставятся масштабные задачи и среди них – осуществление морского перехода с р. Колымы в Тихий океан, но вновь из-за сложной ледовой обстановки выполнить именно эту задачу оказалось невозможно.

К концу XVIII в. Россия, казалось, уже прочно утвердилась на севере Тихого океана, но этот северный регион по-прежнему привлекателен не только для России. Тихий океан становится ареной соперничества Англии, Франции и Испании. Только что потерявшая свои американские колонии, Англия испытывает повышенный интерес к северной акватории Тихого океана: в 1778 г. здесь появляется экспедиция Дж. Кука, искавшая северный проход к Гудзонову или Баффинуву заливам. В 1786 г. в районе Сахалина и Камчатки появляются фрегаты «Буссоль» и «Астролябия» экспедиции Ж. Лаперуза. Все чаще в этих водах и гораздо севернее – в Чукотском море, встречаются иностранные китобои и рыболовы. Столь активные действия иностранных держав в регионе, который Россия уже считала своим, настораживали. В 1786 г. президентом Коммерц-коллегии А.Р. Воронцовым и членом Коллегии иностранных дел А.А. Безбородко на имя Екатерины II была составлена записка о правах России на открытые русскими мореходами острова и побережья Северной Америки [3, с. 371]. Авторы записки предлагали: «...не допускать чужих туда мореходов и судов, равно как и прочие морские державы в

свои селения вне Европы чужих народов не допускают, почитая оное внутренним промыслом и принадлежностью для торгу собственных своих подданных» [3, с. 372]. Прекрасно понимая, что находившиеся в таком отдалении российские территории необходимо защищать, Воронцов и Безбородко предлагали создать на Тихом океане военно-морской флот, но в очередной раз резко изменившаяся международная обстановка не позволила осуществить эти планы. Новая русско-турецкая война 1787–1791 гг., в которую Англии удалось втянуть Россию, переключила внимание страны с освоения Арктики на решение наиболее насущных в тот момент проблем.

От успеха России во внешней политике, ее военных побед напрямую зависели успехи русского мореплавания в северных морях и северной акватории Тихого океана, а те шаги, которые Россия предпринимала на Тихом океане, отражались и на ее внешней политике. Весь XVIII в. для России — это войны за Балтику, Черное и Азовское моря. Из сухопутной Россия стремится стать морской державой и поиск морской дороги в Тихий океан — важная для нее задача. Приостановив на время организацию исследовательских экспедиций, правительство передает инициативу созданной в 1799 г. Русско-Американской компании (РАК), силами которой ведется дальнейшее хозяйственное освоение северо-восточных территорий Тихого океана. РАК действует по примеру Ост- и Вест-Индских компаний Англии, Франции, Голландии. Это не означает, что интерес к поиску Северного морского пути и организации исследовательских экспедиций у русского правительства угас.

В первой четверти XIX в. Россия не оставляла надежд на осуществление возможности судоходства по северным морям с выходом в Тихий океан. С завершением наполеоновских войн, исход которых обеспечил России солидный вес в мировой политике, Россия

начинает действовать открыто. В 1803 г. состоялась первая русская кругосветная экспедиция, после чего кругосветки становятся регулярными, что обеспечивает не только постоянное присутствие русских военно-морских экипажей в Охотском и Беринговом морях, но и открывает новые возможности для решения задач, связанных с выяснением возможности судоходства по Северному морскому пути. Так, одной из важнейших целей кругосветной экспедиции под руководством О.Е. Коцебу (1815–1818) был поиск пути из Берингова моря в Атлантический океан. В 1820–1821 гг. еще одна экспедиция уже под командованием капитан-лейтенанта М.Н. Васильева дважды предпринимает попытки открыть северо-западный проход от берегов Аляски, но обе не увенчались успехом. Интересно то, что обе экспедиции предпринимают попытки движения по Северному морскому пути на этот раз с востока на запад.

Таким образом, вся первая четверть XIX в. ознаменована целой серией экспедиций в Арктику, организуемых русским правительством практически ежегодно. Россия уже открыто снаряжает экспедиции для изучения островов в Баренцевом и Карском морях. Так, в 1819 г. Андрей Петрович Лазарев – старший брат первооткрывателя Антарктиды М.П. Лазарева, возглавляет экспедицию для описи Новой Земли. В инструкции, данной Лазареву, предписывалось выполнить съемку всей Новой Земли и острова Вайгач, определить географические координаты Канина Носа и острова Колгуева. Для выполнения всех работ отводилось только одно лето [4, с. 8]. Из-за сложных ледовых условий выполнить задачи экспедиции оказалось невозможным. Полученный отрицательный результат способствовал более тщательной подготовке дальнейших экспедиций в район Новой Земли. С 1821 по 1824 гг. сюда четырежды отправляется на бриге «Новая Земля» Федор Петрович Литке. В ходе четы-

рехлетней работы было проведено описание большей части береговой линии Новой Земли, острова Колгуева и пролива Маточкин Шар, уточнены координаты мыса Канин Нос и велось наблюдение за ледовой обстановкой. Для организации дальнейших работ в Арктике, Федор Петрович предлагал использовать суда «построенные и снабженные всем необходимым по примеру судов, посылаемых в последние времена английским правительством для искания северо-западного пути» [4, с. 242].

Одновременно с Лазаревым и Литке на северо-востоке Сибири работают экспедиции Ф.П. Врангеля и Анжу (1820–1824), направленные сюда для описи северо-восточного побережья Сибири и поисков новых земель в Северном Ледовитом океане. Уже в 1826 г. выходит довольно подробный атлас северо-восточного побережья Сибири, в котором детализирована береговая линия не только арктического побережья, но и Камчатки и Охотского побережья [6].

В 1825 г. английское адмиралтейство предпринимает активные исследования северных берегов Америки, здесь одновременно с восточной (от Берингова пролива) и западной (со стороны Баффина залива) оконечности Северной Америки работают экспедиции под началом Ф. Бичи, В. Парри и Жд. Франклина [7, с. 223]. В конце 1840–1850-х гг. в северной части Тихого океана и Чукотском море все чаще появляются не только иностранные китобои, но и военные гидрографические корабли, принадлежащие разным странам. Иностранцев интересует побережье не только на запад от Берингова пролива, но и на восток. К примеру, в 1855 г. американский военный корабль под командованием Дж. Роджерса дошел до пролива Лонга, прошел его, а затем вернулся в Америку. Во время русско-крымской войны ситуация с обороной крайнего востока России была очень драматичной.

К середине XIX в. по-прежнему не получалось установить сообщение европейской России с Камчаткой через Берингов пролив. Так, при движении с запада на восток преодолеть почти постоянно загроможденное льдами Карское море казалось практически невозможным. В 1830-х гг. в Карском море работает несколько экспедиций, участник одной из них — академик К. Бэр отозвался о Карском море как о «ледяном погребке», что на долгое время распространило мнение среди ученых и мореплавателей о практически полной недоступности Карского моря для плавания [8, с. 5]. При попытке пройти от Берингова пролива на запад ситуация выглядела аналогичным образом. Неудачи, постигшие экспедиции, работавшие как с восточной, так и с западной стороны северо-восточного прохода, несколько ослабили интерес к возможности осуществления сквозного плавания. В 1862 гг. под руководством П.П. Крузенштерна была предпринята еще одна попытка пройти в Сибирь морским путем, которая вновь ни к чему не привела. Карское море в середине августа, а именно в это время здесь проходила шхуна экспедиции «Ермак», было все сплошь покрыто дрейфующим льдом [9, с. 65].

С конца 1860-х гг. в связи с хищническим ловом китов, наблюдается резкое сокращение их популяции на северо-западе Баренцева моря и в районе Шпицбергена, что заставляет иностранных промышленников искать новых мест лова, все чаще они занимаются промыслом у берегов Новой Земли и в Карском море. С 1871 г. в Карском море замечено большое число норвежских промысловых судов [10, с. 9]. К этому времени государство уже оставило попытки, связанные с организацией судоходства по Северному морскому пути, но интерес появился у предпринимателей как русских, так и иностранных. На основании отдельных удачных плаваний в Карском море в среде предпринимателей возобладало мнение, подкрепленное в дальнейшем Ви-

ггинсом, что представление о трудностях и опасностях преувеличено и для «хорошо оснащенных судов такое плавание должно считаться ни страшным, ни опасным, а может быть названо сравнительно легким» [9, с. 77].

В пореформенный период в России начинаются серьезные социально-экономические перемены. Интенсивное промышленное развитие переживает Европа, необходимы новые рынки сбыта, идет поиск новых морских торговых путей, которые могут сократить время в пути и издержки. Европейские предприниматели, европейский капитал стремятся проникнуть на новые территории. Возможность использования Северного морского пути (первоначально только западной его части) и речной системы Западной Сибири, а с конца XIX в. в дополнение к этому и транссибирской железной дороги, открывала предпринимателям заманчивые перспективы.

Начиная с 1870-х гг. можно говорить о становлении коммерческого судоходства в северных широтах (первоначально русского, а через несколько лет и иностранного), но интерес предпринимателей ограничивался только западной частью Северного морского пути — через Карское море к устьям Енисея и Оби. Именно активная деятельность, как писал Л.В. Брейтфус, «Сидорова и Сибирякова способствовала англичанину Виггину предпринять с коммерческими целями морское путешествие в Енисейскую губу, а Норденшельду — совершить свое знаменитое плавание» на “*Verge*”» [11, с. 7]. Интересно то, что подобные вояжи и коммерческие и научные не побудили русское правительство к активным действиям. Россия пока не видела в них ни особого преимущества, ни, очевидно, угрозы — как с военной стороны, так и с экономической. И. Виггинс, удачно пройдя столь часто представлявшее основную преграду Карское море, воодушевившись своим предприятием, писал о необходимости «завести торговлю в большом размере между Сибирью и Западной Евро-

пой посредством Карского моря и двух больших рек Оби и Енисея... кроме того, можно бы открыть дорогу в Японию, посредством Байкальского озера и рек Селенги и Амура, при помощи которых Россия ведет уже довольно обширную торговлю водным путем» [12, с. 2]. Иностранцы предполагали, что отсутствие хорошо поставленного здесь торгового дела возможно исключительно из-за недостатка самой обыкновенной предприимчивости. Потребности организации торговли, используя Северный морской путь, если не всю его протяженность, то хотя бы Западную часть — до полуострова Таймыр в последней четверти XIX в. уже отчетливо ощущались как русским, так и иностранным купечеством. Именно экономическая выгода в большей мере преобладает в основе всех снаряжаемых в район Карского моря экспедиций, преследующих на первый взгляд сугубо научные цели. За исследователями, чьи экспедиции щедро оплачены европейскими или русскими предпринимателями, наступает период проникновения на территорию Западной и Восточной Сибири европейских товаров. Виггинс так и писал: «...между тем Карский морской торговый путь, сверх пушнины, дает множество других продуктов и, кроме того, внешний рынок для английских мануфактурных товаров» [там же, с. 5]. Бурное развитие золотопромышленности в сибирском крае стимулировало спрос на доставку на прииски необходимого оборудования и других товаров.

В устьях Оби и Енисея начинает действовать режим порто-франко, но в отличие от одесского и приамурского порто-франко, здесь все так и не сложилось в систему правительственных мероприятий, оставаясь локальным в географическом и временном отношении. «Суровые природно-климатические условия Сибири, огромный риск доставки товаров через Северный Ледовитый океана, общая ориентация местного рынка преимущественно на товары отечественно-

го производства — все это лишало “сибирское порто-франко” серьезных перспектив» [13, с. 9]. Экспедиции А.Э. Норденшельда, Ф. Нансена, Э.В. Толя еще не являлись веским доказательством возможности открытия регулярных рейсов в северных широтах. Тем не менее, Норденшельд писал: «Я даже совершенно убежден, что плавание вдоль северного побережья Азии, если только не встретятся чересчур неблагоприятные условия, не только возможно, но и будет очень важно в практическом отношении, не непосредственно как торговый путь, а как доказательство применимости морского сообщения между портами северной Скандинавии и Обью-Енисеем, с одной стороны, и между Тихим океаном и Леной — с другой» [1, с. 30].

Только с началом строительства Транссибирской железной дороги, морское министерство обратило внимание на возможность использования Северного морского пути для ускорения подвоза громоздких и тяжелых грузов, предназначенных для строительства железной дороги. С 1893 г. государство вновь приступает к организации гидрографических экспедиций, они работают в Карском море, на реках Оби и Енисее, исследуются проливы: Югорский Шар, Карские ворота, Маточкин Шар. Именно в проливах чаще всего встречаются основные затруднения в пути, вызванные скоплением ледовых масс и наличием мелководных мест. В результате составлена карта и лоция Карского моря. Но вновь внимание обращено в первую очередь на западный участок Северного морского пути, восточная часть пути пока не представляет интереса, в первую очередь из-за своей труднодоступности. А.И. Вилькицкий приводит данные, согласно которым с 1874 по 1905 гг. было «совершено 174 попытки плавания через Карское море, не считая норвежских промысловых судов» [10, с. 29]. Движение далее на восток вокруг мыса Челюскин удалось осуществить в конце XIX — начале XX вв. только четырем судам,

это были суда экспедиции Норденшельда в 1879 г. — «Вега» и «Лена», Ф. Нансена в 1893 г. — «Фрам» и в 1900–1902 гг. Э.В. Толя — «Заря». Таким образом, с движением по восточному участку Северного морского пути ситуация складывалась менее благоприятная. Проход судов в обратном направлении практически не предпринимался «...если не считать судов, занимающихся китовым промыслом, нам известна только злосчастная экспедиция «Жанетты» [11, с. 18].

К началу XX в. обстановка в мире достаточно накалилась, ожидалась большая война, которая, как представлялось тогда, должна была решить накопившиеся проблемы. Научно-исследовательская деятельность России в это время в северных широтах согласуется с ее дальнейшими геополитическими планами. Именно в это время готовится русская полярная экспедиция под руководством Э.В. Толя, которая действовала с 1900 по 1902 гг. В ее задачи входило описание Новосибирских островов (ранее здесь были обнаружены запасы бурого угля) и поиск лежащей где-то на севере загадочной Земли Санникова. Это одна из первых, после длительного перерыва, экспедиций по исследованию Северного морского пути восточнее Таймыра. Экспедиции Норденшельда, Нансена и Русская полярная экспедиция барона Толя занимались сбором разнообразных данных: метеорологических, о состоянии льдов, о течениях, приливах и отливах. Составленные участниками экспедиции Толя инструментальные съемки побережья Таймыра, планы с промерами гаваней на острове Котельном и в бухте Тикси, дали основание для продолжения исследований и организации в скором будущем регулярных рейсов если не на всем протяжении северо-восточного прохода, то хотя бы в восточной его части — от Владивостока до устьев рек Колымы и Лены [14, с. 3]. Судоходство на этом восточном отрезке пути торгово-промышленным кругам России представлялось весьма привлекательным. По

завершению работ русской полярной экспедиции стало очевидно, что для осуществления постоянного судоходства необходимо организовать на всем пути следования угольные склады, в противном случае — без пополнения угольных запасов движение Северным морским путем невозможно [15, с. 31]. Для того чтобы появилась возможность осуществлять безопасное движение по этой северной морской трассе предстояло осуществить еще солидный комплекс подготовительных работ, на который требовались время и средства.

К моменту втягивания России в 1904 г. в русско-японскую войну она еще не готова была к открытию регулярного судоходства по северо-восточному проходу, о чем очень сожалел Д.И. Менделеев. По его словам: «если бы десятая доля того, что потеряли при Цусиме, была затрачена на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, прошла бы во Владивосток, минувя и Немецкое море и Цусиму» [16, с. 43]. Незадолго до русско-японской войны Д.И. Менделеев предлагал, используя ледокол «Ермак», пройти от Шпицбергена до Берингова пролива используя высокоширотный маршрут (то, о чем в свое время мечтал М.В. Ломоносов), но этот проект не был поддержан правительством. Интересно то, что в 1904 г. вопрос, связанный с необходимостью подготовки к использованию Северного морского пути поднимался не правительством, а общественностью. Так, в марте и апреле 1904 г. состоялись заседания Общего собрания Императорского общества судоходства под председательством А.И. Вилькицкого. Среди присутствующих были известные исследователи Севера, среди них сам Вилькицкий, а также Матисен (участник экспедиции Толя), Брейтфус, как раз и выступавший 19 марта с докладом о «Морском сибирском пути на Дальний Восток». Именно в это самое время — в апреле, в Санкт-Петербурге принимается решение об отправке на Дальний Восток Второй Тихоокеанской эскадры, приведшее к

катастрофе. Использование короткого северного морского пути могло представляться наилучшим выходом, но только в том случае, если он будет оборудован телеграфной линией, соответствующим количеством портов с запасами угля, для всего пути будет составлена точная лоция, а фарватер обставлен маяками и знаками. Если не выполнить все эти работы, то и сам путь не будет иметь никакого практического значения. Перечисляя весь предстоящий объем работ, без которых эта магистраль была бесполезна, Брейтфус восклицал: «Можно ли ... рекомендовать для перехода военной эскадры из Отечественных вод на Дальний Восток этот совершенно не исследованный, открытый для навигации, в лучшем случае, в осеннее время в течение 6–8 недель путь, который с сотворения мира пройден лишь одним судном с углублением в 16,4 фут и водоизмещением в 300 т, между тем как наши броненосцы достигают водоизмещения до 15 000 т при углублении в 26 фут» [11, с. 19]. Заседая 14 апреля 1904 г. участники определились с основным объемом необходимых работ, подсчитав возможные затраты. Было намечено 16 мест, где удобнее всего было бы расположить постоянные станции, на которых велись бы метеорологические, инструментальные, магнитные, гидрологические и гидрографические наблюдения. Первая станция из этого списка – на востоке Югорского Шара появилась только в 1913 г., а в 1914 здесь стал работать телеграф [16, с. 86]. В 1910–1914 гг. продолжается исследование района Карского моря здесь работают три экспедиции: Г.Л. Брусилова, В.А. Русанова и Г.Я. Седова, все три закончившиеся трагически.

Катастрофа под Цусимой и неотвратимо приближающаяся война, которая станет Первой мировой, подготовка к ней уже давно интенсивно велась многими иностранными державами, со всей очевидностью показали необходимость для национальных интересов России, продолжения научно-исследовательских ра-

бот в Арктике. На этот раз в зоне внимания государства только восточный отрезок Северного морского пути. Здесь в 1908–1909 гг. между Беринговым проливом и устьем р. Колымы проводятся изыскательные работы И.П. Толмачевым и Г.Я. Седовым, исследуется вопрос установления морского сообщения с Колымским краем (взамен неудобного и сложного сухопутного).

В 1911–1912 гг. для описи побережья от мыса Дежнева до устья р. Лены задействованы построенные в 1909 г. ледоколы «Таймыр» и «Вайгач». С 1912 г., трижды предпринимались попытки осуществить переход на ледоколах из Владивостока в Архангельск. Дважды, руководивший экспедицией Б. Вилькицкий был вынужден командовать возвращение во Владивосток и только на третий раз, после зимовки у полуострова Таймыр, в сентябре 1915 г. ледоколы прибыли в Архангельск, когда уже шли сражения на полях Первой мировой. По словам В.Ю. Визе: «это конечно не способствовало установлению радужных перспектив на будущее Северного Морского пути, практическое значение которого стало отрицаться большинством моряков и знатоков Арктики» [16, с. 44]. В то время как русские ледокольные суда пытались пробиться сквозь дрейфующие льды с востока на запад, буквально накануне войны в 1912 г., в Петербург в Академию наук был подан проект арктической экспедиции германских предпринимателей под руководством лейтенанта флота Шредер-Штранца. Экспедиция планировалась на три года, в сферу «научных» интересов входил полуостров Таймыр, проход от него далее на восток к Берингову проливу и в Тихий океан. Предполагалось составление подробных карт Таймыра, устройство на нем переносных радиостанций [9, с. 405]. Эта экспедиция не состоялась но, несомненно, подобного рода предложения не могли не настораживать.

Начавшаяся Первая мировая война приостановила масштабные арктические работы. Тем не менее, несмо-

тря на не слишком большой успех ледокольного движения по трассе Северного морского пути, уже в 1915 г. планировалось продолжение гидрографических работ в устье реки Лены и «были даже доставлены в селение Быково на Быковском полуострове материалы для промера и установки береговых знаков, а в 1917 г. прибыло в Иркутск полное снаряжение по исследованию дельты р. Лены, но в силу политических событий оба эти предприятия Главного Гидрографического управления» остались не реализованными [14, с. 4].

Таким образом, признавая безусловную необходимость использования Северного морского пути для России, не только в геополитическом, стратегическом, но и в экономическом отношении, в начале XX в. еще рано было говорить о скором открытии регулярного движения судов по арктической трассе, несмотря на единичные относительно успешные рейсы в северных широтах. Преобладавший на протяжении нескольких веков в большей мере купеческий интерес к использованию Северного морского пути, основанный на собственных экономических выгодах, в последней четверти XIX – начале XX в. сменился устойчивым государственным интересом, ориентированным на сокращение издержек в доставке громоздких грузов. Такие грузы были необходимы в первую очередь для строительства Транссиба и ее чрезвычайно сложного участка пути – Кругобайкальской железной дороги, для набравшей силу сибирской золотопромышленности. Интенсивное развитие Сибири в период проведения столыпинских реформ гарантировало наличие грузов, которые можно было перевозить речным и морским транспортом в Европу, разгрузив тем самым железную дорогу. Через Карское море были доставлены на Байкал знаменитые ледоколы «Байкал» и «Ангара», а также несколько судов Байкальской паромной переправы. В экономическом плане использование трассы Северного морского пути, хотя бы только За-

падной его части демонстрировало ощутимые выгоды, но только в том случае, если движение по ней будет хорошо организовано и благоприятны будут навигационно-гидрографические условия.

Россия неоднократно демонстрировала наличие государственного интереса к решению вопроса, связанного с освоением Северного морского пути, снаряжая и финансируя экспедиции, вводя в отдельные периоды своей истории ограничительные меры для проникновения и закрепления здесь иностранцев, а в некоторых случаях (как в конце XIX в.) наоборот поддерживая начинания иностранных научно-исследовательских экспедиций и предпринимателей. Россия начинала предпринимать более активные действия в этом регионе, когда видела возможную угрозу своим национальным интересам, тем самым стремясь сохранить свою территориальную целостность и обеспечить защиту своих владений. При огромных пространствах, растянутости коммуникаций, редкости людских ресурсов, частых военных кампаниях заниматься исследованием новых территорий и обустройством арктического морского пути при тех технических возможностях было чрезвычайно затруднительно. Тем не менее, многочисленные данные, которые были собраны во время работы этих арктических экспедиций, дали возможность уже в советское время открыть постоянное движение через арктические моря России. Но этому способствовало не только накопление массива знаний об арктическом регионе, совершенствование судостроения и мастерства судовождения, наличие навигационных карт и обустройство пути, здесь надо обратить внимание еще на один важный аспект — цикличность таяния и увеличения морских льдов. Успешные экспедиции — в частности Норденшельда в 1878 г. — пришлось как раз на то время, когда наблюдалось наибольшее таяние льдов, а уже в 1879 г. пройти по такой же свободной воде не удалось. Этим же объясняются и сложности ледовой

обстановки во время экспедиции барона Э.В. Толя. Известно, что «разрастание льдов происходило в 1900–1918 и в 1938–1968 гг., а уменьшение в 1918–1938 гг. и с 1968 по настоящее время» [17, с. 16]. Сегодня, безусловно, мы можем говорить о влиянии цикличности климатических изменений и солнечной активности на возможности осуществления судоходства по Северному морскому пути. Таким образом, когда очередной экспедиции вновь не удалось преодолеть ледяные массивы арктических морей, Россия, казалось, понимала безрезультатность новых попыток, но в тоже время эти ледяные препятствия служили надежной защитой от проникновений извне, давая России выиграть время и лучше подготовиться к закреплению за собой столь обширного северного региона.

Список использованной литературы

1. Норденшельд А.Е. Плавание на «Вега» / А.Е. Норденшельд. — Ленинград : Изд-во Главсевморпути, 1936. — Т. 1. — 478 с.
2. Нурминен Т. Мир на карте. Географические карты в истории мировой культуры / Т. Нурминен. — Москва : Paulsen, 2018. — 352 с.
3. Русская Тихоокеанская эпопея / сост. В.А. Дивин. — Хабаровск : Кн. изд-во, 1979. — 608 с.
4. Литке Ф.П. Плавания капитана флота Федора Литке вокруг света по Северному Ледовитому океану / Ф.П. Литке. — Москва : Эксмо, 2013. — 512 с.
5. Магидович В.И. Географические открытия и исследования XVII-XVIII вв. / В.И. Магидович, И.П. Магидович. — Москва : Центрполиграф, 2004. — 495 с.
6. Атлас северной части Восточного океана, составленный в Чертежной государственного адмиралтейского департамента с новейших описей и карт / под. руководством Г.А. Сырочева. — Санкт-Петербург, 1826. — 36 с.
7. Визе В.Ю. Моря Советской Арктики: очерки по истории исследования / В.Ю. Визе. — 3-е изд. — Москва ; Ленинград : Изд-во Главсевморпути, 1948. — 413 с.
8. Северный морской путь / сост. Д.Ф. Котельников, В.М. Смирнов. — Омск : изд. Морского министерства, 1919. — 40 с.

9. Пинхенсон Д.М. История открытия и освоения Северного морского пути / Д.М. Пинхенсон. — Ленинград : Мор. транспорт, 1962. — Т. 2. — 766 с.

10. Русская полярная экспедиция (1901-1902 гг.): страницы из архива рудно-петрографического музея ИГЕМ РАН и фондов библиотеки геологической литературы БЕН РАН / А.Я. Докучаев, Г.-Р. Крехан, А.В. Каргин [и др.] // Вестник Владикавказского научного центра. — 2018. — Т. 18, № 4. — С. 27-32.

11. Брейтфус Л.В. Морской сибирский путь на Дальний Восток: краткая история плаваний Карским морем и Сибирским Ледовитым океаном : протоколы Комитета по вопросу о морском сибирском пути на Дальний Восток / Л. Брейтфус. — Санкт-Петербург : Тип. И. Гольдберга, 1904. — 30 с.

12. Виггинс И. Морское сообщение с Сибирью. Составил капитан британской экспедиции на пароходе «Феникс» Виггинс / И. Виггинс. — Томск : Тип. «Сибирского Вестника», 1887. — 27 с.

13. Беляева Н.А. Порто-франко в устьях сибирских рек в конце XIX — начале XX столетия / Н.А. Беляева // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. — 2012. — № 1. — С. 5-9.

14. Матисен Ф.А. Экспедиция к устью реки Лены в связи с использованием Северного морского пути / Ф.А. Матисен. — Иркутск, 1921. — 58 с.

15. Вилькицкий А.И. Северный морской путь / А.И. Вилькицкий. — Санкт-Петербург : тип. Морского министерства, 1912. — 40 с.

16. Визе В.Ю. Северный морской путь / В.Ю. Визе. — Москва ; Ленинград, 1940. — 92 с.

17. Коньшев, В.Н., Сергунин А.А. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? / В.Н. Коньшев, А.А. Сергунин. — Москва : РИСИ, 2011. — 194 с.

References

1. Nordenskiöld A.E. *The Voyage of the Vega Round Asia and Europe*. Vol. 1. London, 1881. (Russ. ed.: Nordenskiöld A.E. *Plavanie na «Vega»*. Leningrad, Glavsevmorput' Publ., 1936. Vol. 1. 476 p.).

2. Nurminen M.T., Nurminen J. *The Mapmakers' World: A Cultural History of the European World Map*. London, 2015. 360 p. (Russ. ed.: Nurminen T. *Mir na karte. Geograficheskie karty v istorii mirovoi kul'tury*. Moscow, Paulsen Publ., 2018. 352 p.).

3. Divin V.A. (ed.). *Russkaya Tikhookeanskaya epopeya* The Russian Pacific Epic. Khabarovsk, Knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1978. 608 p.

4. Litke F.P. *Plavaniya kapitana flota Fedora Litke vokrug sveta po Severnomu Ledovitomu okeanu* The Fleet Captain Feodor Litke's Arctic Sailing Around the World. Moscow, Eksmo Publ., 2013. 512 p.

5. Magidovich V.I., Magidovich I.P. *Geograficheskie otkrytiya i issledovaniya XVII–XVIII vv.* Geographic Discoveries and Research of the 17–18th Centuries. Moscow, Tsentrpoligraf Publ., 2004. 495 p.

6. Syrychev G.A. (ed.). *Atlas severnoi chasti Vostochnogo okeana, sostavlennyi v Chertezhnoi gosudarstvennogo admiralteiskogo departamenta s noveishikh opisei i kart* [The Atlas of Northern Part of the Eastern Ocean, Made by State Office of Line Drawings at Admiralty Department Based on the Newest Inventories and Maps. Saint-Petersburg, 1826. 36 p.

7. Vize V.Yu. *Morya Sovetskoj Arktiki: ocherki po istorii issledovaniya* [The Soviet Arctic Seas: Feature Articles on the History of Research. 3rd ed. Moscow, Leningrad, Glavsevmorput Publ., 1948. 413 p.

8. Kotelnikov D.F., Smirnov V.M. (eds). *Severnyi morskoi put'* The Northern Sea Route. Omsk, Morskoe ministerstvo Publ., 1919. 40 p.

9. Pinkhenson D.M. *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti* The History and Development of the Northern Sea Route. Leningrad, Morskoi transport Publ., 1962. Vol. 2. 766 p.

10. Dokuchaev A.Ya., Krehahn G.-R., Kargin A.V., Kulakov F.V., Kurdyukov E.B. The Russian Polar Expedition (1901–1902): Materials from the Archive of the Ore and Petrographic Museum of IGEM RAN (Institute of Geology of Ore Deposits of the Russian Academy of Sciences) and the Library Collection of Geological Literature of BEN RAN (The Library on Natural Science of the Russian Academy of Sciences). *Vestnik Vladikavkazskogo nauchnogo tsentra = Vestnik of Vladikavkaz Scientific Centre*, 2018, vol. 18, no. 4, pp. 27–32. (In Russian).

11. Breitfus L.V. *Morskoi sibirskii put' na Dal'nii Vostok: kratkaya istoriya plavanii Karskim morem i Sibirskim Ledovitym okeanom* The Sea Siberian Route to the Far East: the Short History of Sailing in the Kara Sea and the Siberian Arctic Ocean. Saint-Petersburg, I. Gol'dberg Publ., 1904. 30 p.

12. Viggins I. *Morskoe soobshchenie s Sibir'yu* The Sea Communications with Siberia. Tomsk, Sibirskii Vestnik Publ., 1887. 27 p.

13. Belyaeva N.A. Porto-Franco in the Mouths of the Siberian Rivers at the end of XIX Century and the Beginning of XX Century. *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoi Sibiri i Dal'nem Vostoke = Humanities Research in the Russian Far East*, 2012, no. 1, pp. 5–9. (In Russian).

14. Matisen F.A. *Ekspeditsiya k ust'yu reki Leny v soyazi s ispol'zo-vaniem Severnogo morskogo puti* The Expedition to the Mouth of the Lena River Along the Northern Sea Route. Irkutsk, 1921. 58 p.

15. Vil'kitskii A.I. *Severnyi morskoi put'* The Northern Sea Route. Saint-Petersburg, Morskoe ministerstvo Publ., 1912. 40 p.

16. Vize V.Yu. *Severnyi morskoi put'* The Northern Sea Route. Moscow, Saint-Petersburg, 1940. 92 p.

17. Konyshhev, V.N., Sergunin A.A. *Arktika v mezhdunarodnoi poli-tike: sotrudnichestvo ili sopernichestvo?* The Arctic in International Politics: Cooperation or Rivalry? Moscow, RISI Publ., 2011. 194 p.

Информация об авторе

Распопина Алена Александровна – кандидат исторических наук, доцент, кафедра международных отношений и таможенного дела, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: alen_a77@mail.ru. SPIN-код: 3288-1060; AuthorID: 418906.

Author

Alena A. Raspopina – Ph.D. in History, Associate Professor, Department of International Relations and Customs, Baikal State University, the Russian Federation, e-mail: alen_a77@mail.ru. SPIN-code: 3288-1060; AuthorID: 418906.

Для цитирования

Распопина А.А. Северный морской путь в политико-экономической системе координат XVII – начала XX века / А.А. Распопина. – DOI: 10.17150/2308-2488.2021.22(2).248-278. // Историко-экономические исследования. – 2021. – Т. 22, № 2. – С. 248–278.

For Citation

Raspopina A.A. The Northern Sea Route in Political and Economic Frame of Reference in the 17th and Early 20th Century. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2021, vol. 22, no. 2, pp. 248–278. DOI: 10.17150/2308-2488.2021.22(2).248-278. (In Russian).