

<https://doi.org/10.24182/2073-9885-2024-17-4-140-147>



Освоение Северного морского пути как пространства для предпринимательства и торговли

А. М. Новожилов

*Кандидат политических наук, доцент,
amnovogilov@mail.ru*

*Российский университет транспорта,
Москва, Россия*

Аннотация: С древнейших времён путешественники, первооткрыватели, предприниматели и торговцы стремились найти наиболее рациональный путь из одной области земного шара в другую. Сокращение расстояний в пространстве — это сокращение коммерческих операций во времени, ускорение товарооборота, экономия средств, рост прибылей. Такие обстоятельства издавна стимулировали участников экономической деятельности к поиску новых транспортных путей для осуществления торговых коммуникаций. Искали наименее протяжённые и наиболее удобные пути из стран Европы к богатствам стран Востока, Индии и Китая. Осваивались сухопутные и водные пути через районы Севера. Освоение северных путей началось с древнейших времён. Уже с VI—IX века происходило расселение восточных славян на севере Европы. С VIII века славяне начали освоение региона Белого моря. С XII века упоминаются местности района Холмогор, по западным участкам Северного ледовитого океана уже ходили кочи новгородцев и поморов. С XVI века путь на Восток через северные моря стремятся проложить англичане и голландцы, формируются торговые политические и культурные связи России со странами Запада. Возникают торговые компании, англичане и голландцы через акционерные общества привлекают к колониальной политике широкие массы людей и их капиталы, что на долгое время стало залогом эффективной колониальной деятельности. Российская империя и молодое советское государство продолжили освоение пространств Северного морского пути.

Ключевые слова: история; торговля; Северный морской путь; экспедиция; освоение.

Для цитирования: Новожилов А.М. Освоение Северного морского пути как пространства для предпринимательства и торговли. Путеводитель предпринимателя. 2024. Т. 17. № 4. С. 140–147. <https://doi.org/10.24182/2073-9885-2023-16-4-140-147>.

Development of the Northern Sea Route as a space for entrepreneurship and trade

A. M. Novozhilov

*Cand. Sci. (Polit.), Assoc. Prof,
amnovogilov@mail.ru*

*Russian University of transport,
Moscow, Russia*

Abstract: Since ancient times, travelers, discoverers, entrepreneurs and traders have sought to find the most rational route from one area of the globe to another. Reducing distances in space means reducing commercial transactions in time, accelerating trade turnover, saving money, and increasing profits. Such circumstances have long stimulated economic participants to search for new transport routes for trade communications. They were looking for the shortest and most convenient routes from European countries to the riches of the countries of the East, India and China. Land and water routes through the regions of the North were developed. The development of northern routes began a long time ago. Already from the 6th—9th centuries, the settlement of the Eastern Slavs in northern Europe took place. From the 8th century, the Slavs began to develop the White Sea region. From the 12th century, the areas of the Kholmogory region were mentioned; Kochi Novgorodians and Pomors already walked along the western parts of the Arctic Ocean. Since the 16th century, the British and Dutch have sought to pave the way to the East through the northern seas, and trade, political and cultural ties between Russia and Western countries have been formed. Trading companies emerged; the British and Dutch, through joint-stock companies, attracted broad masses of people and

their capital to colonial policy, which for a long time became the key to effective colonial activity. The Russian Empire and the young Soviet state continued to explore the Northern Sea Route.

Keywords: *history; trade; Northern Sea Route; expedition; exploration.*

For citation: *Novozhilov A.M. Development of the Northern Sea Route as a space for entrepreneurship and trade. Entrepreneur's Guide. 2024. T. 17. № 4. P. 140–147. <https://doi.org/10.24182/2073-9885-2023-16-4-140-147>.*

С древнейших времён путешественники, первооткрыватели новых земель, предприниматели и торговцы стремились найти наиболее рациональный путь из одной точки пространства или области земного шара в другую. Сокращение расстояний в пространстве — это сокращение коммерческих операций во времени, ускорение товарооборота, экономия средств, рост прибылей.

Такие обстоятельства издавна стимулировали организаторов и участников экономической деятельности к поиску новых транспортных путей для осуществления торговых коммуникаций. Шёл поиск наименее протяженных и наиболее удобных путей из стран Европы к богатствам стран Востока, в том числе осваивались сухопутные и водные пути через районы Севера.

Освоение северных путей началось с древнейших времён, уже с VI–IX века происходило расселение восточных славян на севере Европы. В X–XI веках славянам были известны области Печоры, начинали формироваться связи с Западом, жители Великого Новгорода отражали набеги норвежцев. Новгородские летописи XI века сообщают о походах новгородцев за «железные ворота», которыми тогда назывались Карские ворота — пролив между архипелагом Новая Земля и островом Вайгач, на котором уже в X веке, согласно данным археологов, находились поселения славян. С VIII века славяне начали освоение региона Белого моря, с XII века упоминаются местности района Холмогор, по западным участкам Северного ледовитого океана уже ходили кочи новгородцев и поморов, с начала XIII века упоминается Кола. В XI–XIV веках из-за потепления мореплавание стало активно развиваться, русские достигли груманта — Шпицбергена. К XIV веку относится первое летописное упоминание реки Обь¹.

В XV — начале XVI века португальцы открывают морской путь в Индию вокруг Африки через мыс Доброй Надежды и считают этот путь исключительно своим, не позволяя судам других государств осуществлять плавание в этих водах. Португальские колонизаторы грабили население Индии, создавали фактории на берегах Индии и Африки. Сформировалась монополия Португалии на овладение богатствами Индии. Англия и Голландия преодолевали монополию Португалии, они стремились проложить альтернативные маршруты и достичь Индии с её богатствами через воды северных морей, в частности открыть торговые пути вдоль побережья Северной Америки — так называемый Северо-западный проход, и вдоль Северного побережья Евразии — так называемый Северо-восточный проход, который стал фактическим прообразом Северного морского пути².

Считается, что в России идею хозяйственного использования трассы Северного морского пути впервые выдвинул в 1525 году русский ученый и богослов, писатель и переводчик, посол и дипломат Дмитрий Герасимов, под чьим руководством были созданы уникальные на тот момент издания — рукописный атлас и карта Русского царства. Карту и атлас создал знаменитый итальянский картограф Батисто Аньезе, карта в том числе содержала некоторые элементы современного Северного морского пути³.

Англичане искали путь в Страны Востока и в северо-западном направлении, в частности, итальянец на английской службе Джон Кабот исследовал берега Канады. Его сын, Себастьян Кабот также искал совместно со своим отцом северо-западный путь, а в 1551 году выступил инициатором

¹ Марков А.С., Овчинников А.В. Из истории освоения Северного морского пути до XVIII века IV пахтусовские чтения: познание арктики Сборник материалов Всероссийской очно-заочной научно-практической конференции, посвященной 190-летию окончания первой Новоземельской экспедиции под руководством подпоручика корпуса флотских штурманов Петра Кузьмича Пахтусова. Архангельск, 2023. С. 158–170.

² Головнёв А.В. Европейские мореходы на русском севере: путешествия геополитика XVI–XVII веков Вестник Северного (арктического) федерального университета. серия: гуманитарные и социальные науки: 2015 № 3. С. 11–21.

³ Федоскова П.Н., Резниченко Д.А. История, современное состояние и перспективы развития Северного морского пути Вестник Морского государственного университета 2014, № 66. С. 45–53.

ром создания акционерного общества — компании купцов предпринимателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений, неведомых и доселе морским путем не посещаемых с целью поиска северо-восточного пути. Такие акционерные общества, которые создавали англичане и голландцы, послужили в будущем важным фактором победы англичан и голландцев в колониальной политике над португальцами. Португалия осуществляла экспансию исключительно как проект королевской власти, а англичане и голландцы через акционерные общества привлекли к колониальной политике широкие массы людей и их капиталы, что на долгое время стало залогом эффективной колониальной деятельности⁴.

Англичане организовали экспедицию с участием капитанов Хью Уиллоби и Ричарда Ченслора. 11 мая 1553 года экспедиция отправилась в плавание. Затем корабли разделились по причине бури, после чего корабли Ричарда Ченслора вошли в устье реки Северная Двина. Вступив в переговоры с местными жителями Ченслор убедился, что оказался в московском царстве. Ченслор предложил местным жителям торговый обмен, но они отказались осуществлять торговлю без разрешения московского царя. Ченслор был отправлен по рекам в Москву, где произошли его встречи и переговоры с царём Иваном IV Грозным, который обещал англичанам безопасную торговлю и разрешил строить торговые дворы. Обе стороны — и русские и англичане — были заинтересованы в торговом сотрудничестве — Англия получала новые рынки сбыта для своих товаров, а Россия получала необходимые продукты в условиях Ливонской войны с Швецией и Польшей.

Начались регулярные посещения России англичанами, были установлены торговые связи между Россией и Англией. Английские купцы получили право от королевы Марии Тюдор совершать географические открытия на Северных путях, ходить под английскими королевскими флагами и штандартами, что свидетельствует о подходе англичан к северным морским путям как о важном элементе государственной политики. В тот же период с Россией торговали конкуренты англичан на морях — голландцы, которые не только привозили товары морем, но и основали собственные торговые склады в городах Новгород и Псков⁵.

Таким образом, налаживались связи, политические и торговые, русского государства со странами Запада. Начали формироваться культурные связи. В 1555 году возникла Московская компания, в которой трудился известный Джером Гарсей. Ричард Ченслор предпринял ещё одно путешествие в Россию, англичане получили от царя Ивана IV грамоту на свободную и беспошлинную торговлю на всей территории России, на обратном пути в Англию из-за бури Ченслор утонул, но торговые связи между Россией и Англией продолжались.

В надежде достичь морским путём богатств Индии и Китая, англичане не оставляли попыток пройти Северным морским путём через Баренцево и Карское моря. Путь вокруг Африки был закрыт и контролировался испанцами и португальцами, поэтому англичане решили дойти до Китая северным путём — очередную экспедицию предпринял Стивен Барроу. В 1556 году он осуществил поиск наиболее короткого пути в Индию, проделал путь от Англии до архипелага Новая Земля и острова Вайгач. Стивена Барроу остановил на его пути в Китай и Индию сплошной лёд Карского моря и сильные ветры. Стивен Барроу описывает в повествовании о своём путешествии своё взаимодействие с поморами, жителями населённых пунктов Печора и Холмогоры. Согласно его записям, поморы уже тогда передвигались на двадцативесельных ладьях с экипажем от 24 до 30 и более человек. Стивен Барроу описывает также большие поморские парусные лодки. Согласно его утверждениям, поморы осуществляли лов моржей и сёмги. Барроу описывал поморов как умелых и опытных моряков, которые очень хорошо знали водные пути, могли предсказывать погоду, были добродушными отзывчивыми людьми⁶.

⁴ Ключко В.Н. Первые европейские акционерные компании XVI-XVIII веков: особенности становления Менеджмент и бизнес-администрирование. 2014. № 2. С. 6–27.

⁵ Рукяткина Т.М. Не Индия, но тоже интересно: нечаянное открытие русских земель экспедицией сэра Хью Уиллоуби *Cursor mundi*: человек Античности, Средневековья и Возрождения. 2023. № 14. С. 97–107.

⁶ Куликов Ф.И. Русские поморы I половины XVI века в описании Стифена Бэрроу Макарьевские чтения. Материалы XVI международной научно-практической конференции. Редакционная коллегия: ответственный редактор Бабин В.Г., технический редактор Куликов Ф.И., члены редакционной коллегии: Алексеева А.А., Федосова Т.В. 2021. С. 142–145.

В 1580 году, в конце Ливонской войны, англичане направили ещё одну экспедицию на Восток через моря бассейна Северного ледовитого океана. Попытку преодолеть северные моря предприняли два небольших барка под командованием Артура Пита и Чарльза Джекмена. Мореплаватели должны были достичь столицы Сибирского ханства, перезимовать и отправиться дальше на Восток, но не смогли преодолеть сплошные льды Карского моря⁷.

В 1584 году, в период правления царя Ивана IV Грозного, был основан Архангельск, который на продолжительное время стал для русского государства наиболее важным морским торговым портом. Через Архангельск осуществлялся торговый обмен между Россией и странами Европы. Особенно активно велась торговля между Россией и Англией. В Москве в 1556 году для торговли с англичанами была открыта резиденция английской торговой компании, англичане получили право беспошлинной торговли и другие привилегии, в Лондоне открылась резиденция торговой Московской компании. Англичане поставляли на российский рынок оружие, посуду, ткани, предметы роскоши, Россия поставляла в Англию меха, воск, канаты, другие товары⁸.

В 1594–1597 годах голландские мореплаватели предприняли три экспедиции в Арктику. Все три экспедиции возглавлял голландский мореплаватель Виллем Баренц. Голландцы пытались найти путь — Северо-Восточный проход — из Атлантического океана в Тихий Океан. Баренц предполагал, что в период Полярного Лета солнце растапливает лёд и проход через море становится свободным. Баренц открыл для европейцев острова Медвежий и Западный Шпицберген, которые на тот момент уже были известны поморам, осуществил зимовку на побережье архипелага Новая Земля, составил карту Новой Земли, измерил глубины моря, которое было названо его именем — Баренцево, но в ходе экспедиции погиб. В ходе освоения побережья морей бассейна Северного Ледовитого океана складывается так называемый мангазейский морской ход, который имел характер коммерческой трассы, по которой осуществлялись перевозки многочисленных товаров, осуществлялась торговля мехами, в 1601 году был основан город Мангазея, к Мангазейскому морскому ходу начали проявлять интерес иностранцы, что продолжалось до 1619 года, когда российское государство запретило пользоваться Мангазейским морским ходом, чтобы не допускать дальнейшей возможной экспансии европейцев в Сибирь⁹.

В 1648 году русские мореплаватели и землепроходцы Семён Иванович Дежнёв и Федот Попов открыли пролив между Чукоткой и Аляской, за 80 лет до его открытия Витусом Берингом, сделали первое описание Чукотки, в честь Семёна Ивановича Дежнёва в 1898 году назвали крайнюю точку Евразии, мыс Дежнёва, переименовав мыс Восточный, названный так в 1778 году Джеймсом Куком. На протяжении XVI–XVII веков русские мореходы и землепроходцы изучали и осваивали западную часть Северного морского пути, дошли до устья реки Обь и основали в 1593 году Обдорский острог, крепость, которая в 1933 году стала городом Салехард. В 1632 году сотником Петром Бекетовым в ходе освоения территории Сибири был основан Ленский, или Якутский острог, крепость, которая в 1703 году положила начало городу Якутский, сейчас это портовый город Якутск. В ходе освоения Сибири первопроходцы изучали течения и бассейны таких северных рек, как Лена, Енисей, Яна, Индигирка. В 1742 году Семён Иванович Челюскин санным путём на собачьих упряжках дошел до самой северной точки континента Евразия, мыса, которому было присвоено имя Челюскина. В ходе экспедиции 1743–1744 годов, которую называли Великой северной экспедицией, была выполнена инструментальная опись побережья от Архангельска до устья реки Колыма. Это была вторая экспедиция из двух, осуществленных по инициативе Петра Великого¹⁰.

⁷ Грузинов В.С. Поиск северо-восточного прохода на морском пути из Европы в Китай в свете становления российской науки и государства Известия высших учебных заведений. Геодезия и аэрофотосъемка. 2015. № 2. С. 30–33.

⁸ Сидорчук И.В. Традиционная и инновационная наука: история, современное состояние, перспективы Сборник статей Международной научно-практической конференции: в 5 частях. Том Часть 5. 2018 С. 90–93.

⁹ Баландин А.В., Латыпова З.Б. История Северного морского пути Организация территории: статика, динамика, материалы XIX Всероссийской научно-практической конференции управление статья в сборнике трудов конференции 2022, С. 21–25.

¹⁰ Баландин А.В., Латыпова З.Б. История Северного морского пути. Организация территории: статика, динамика, материалы XIX Всероссийской научно-практической конференции управление статья в сборнике трудов конференции 2022, С. 21–25.

Исследования побережья бассейна Северного ледовитого океана осуществил Харитон Лаптев, он исследовал Хатангский залив, составил его карту, открыл ряд островов. Считается что первая отечественная научная программа освоения Сибири была разработана академиком Михаил Васильевичем Ломоносовым в шестидесятые годы XVIII века. Ломоносов говорил о возможности и полезности для России освоения морского пути по Северному океану В 1764 году группа судов под командованием Михаила Немтинова возвела на острове Шпицберген базу для зимовок будущих экспедиций на северо-восток.

Были построены специальные суда для плавания в северных широтах- прообразы будущих ледоколов, но экспедиция не была удачной — несмотря на несколько попыток пройти на Северо-Восток, мореплавателям из-за сложной ледовой обстановки удалось добраться только до Шпицбергена, Чичагов сделал вывод о невозможности пройти северным проходом и ошибочности предположения М.В. Ломоносова о чистом море севернее Шпицбергена.¹¹

На протяжении первой четверти XIX века трассу Северноморского пути исследовали Ф.П. Врангель и Ф.Ф. Матюшкин, они создали карту побережья от устья реки Колыма до Колючинской губы. Здесь начинается активная коммерческая эксплуатация участков трассы Северного морского пути — было совершено 122 коммерческих рейса, но плавания были исключительно сложными и опасными — из 122 рейсов успешно завершилось чуть более половины — семьдесят пять, сказывалось недостаточное развитие технических средств и практически полное отсутствие какой либо инфраструктуры¹².

Впервые преодолеть Северный морской путь на всём его протяжении удалось в 1878–1879 годах. Такое путешествие совершили шведские мореплаватели во главе с Нильсом Норденшельдом, который прошел из Гётеборга в Тихий океан через Берингов пролив, а затем вернулся в Швецию через Суэцкий канал. Путешествие стало успешным в том числе благодаря техническому прогрессу — распространению паровой тяги. Норденшельд проделал свой путь на паровой шхуне «Вега»¹³.

В 1913 году, в ходе экспедиции, которой руководил российский полярный исследователь, энтузиаст развития Северного морского пути Борис Андреевич Вилькитский, был открыт архипелаг, который был назван землёй императора Николая II, в 1926 году архипелаг был переименован в архипелаг Северная Земля. Считается, что открытие Земли императора Николая II, или Северной земли, стало последним крупным географическим открытием, которое было совершено на земном шаре, а Северная земля — последний крупный архипелаг, нанесенный на географические карты.

В период 1914–1915 годов под руководством Вилькитского по трассе Северного морского пути была осуществлена гидрографическая экспедиция, в ходе которой совершили морской переход из порта Владивосток в порт Архангельск. Переход был совершён в течение двух навигаций была осуществлена зимовка на полуострове Таймыр, в экспедиции участвовало два российских ледокола, которые назывались Таймыр и Вайгач. Борис Андреевич Вилькитский уже тогда определял трассу Северного морского пути как потенциально успешное направление для осуществления коммерческих перевозок.

В 1915 году из-за возникшей потребности России в бесперебойной доставке стратегических грузов, необходимых для ведения боевых действий начавшейся Первой мировой войны, было форсировано строительство порта, города и железной дороги к нему от Петрозаводска. Город назвали Романов на Мурмане, был основан очень важный для России незамерзающий порт, который обеспечил круглогодичный приём грузов из стран Европы. Романов на Мурмане, переименованный в апреле 1917 года в город Мурманск, стал последним городом, который был основан при самодержавном правлении.

¹¹ Бороньев А.О. М. В. Ломоносов о роли Сибири в развитии России. К вопросу о его геополитических взглядах Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 12. Психология. Социология. Педагогика. 2012. № 2. С. 210–216.

¹² Федоскова П.Н., Резниченко Д.А. История, современное состояние и перспективы развития Северного морского пути Вестник Морского государственного университета 2014, № 66, С. 45–53.

¹³ Дукальская М.В. К 180-летию со дня рождения Нильса Адольфа Эрика Норденшельда (1832–1901) Российские полярные исследования. 2012. № 4 (10). С. 69.

Исследование полярных морей экспедицией Б.А. Вилькитского продолжалось три года и было прервано Первой мировой войной, революцией, а затем наступившей гражданской войной.

Несмотря на все сложности времён революции и гражданской войны, Б.А. Вилькитский не оставлял своего проекта и делал попытки организации поставок продовольствия и разного рода сырья по трассе Северного морского пути из Сибири в голодающие центральные районы страны, он продолжал работу по популяризации полярных исследований, выступал за продолжение навигационной работы на трассе Северного морского пути, коммерческую эксплуатацию Карского маршрута, возобновление торговых отношений Запада с Россией.

В 1919 году правительством А.В. Колчака создаётся комитет для обмена товарами Сибири с Архангельском, но из-за гражданской войны и дальнейшей смены политического режима не удалось организовать регулярного движения судов с необходимыми грузами по трассе Северного морского пути¹⁴.

В этот же период советское государство принимает решение о целесообразности и необходимости развития трассы Северного морского пути, 1920 год стал годом создания комитета Северного морского пути при Сибирском революционном комитете, в том же году из Архангельска в Сибирь была отправлена морская транспортная экспедиция, в которой принимали участие 4 ледокольных парохода, 8 пароходов и 4 лихтера. Позже большевики сформировали Центросоюз, который уже в 1920 году фактически наладил торговые отношения советской России с Западом.

С установлением советской власти Бориса Андреевича Вилькитского просили вернуться из эмиграции для того, чтобы он, со своим богатым опытом, продолжил исследования трассы Северного морского пути уже для советского государства, но Вилькитский почёл за лучшее для себя не отвечать на подобное предложение¹⁵.

В 1920 году был создан уже советский комитет Северного морского пути, была организована и осуществлена первая советская карская экспедиция, с которой началось регулярное движение по западному участку Северного морского пути для организации торговых плаваний к устьям сибирских рек¹⁶.

В 1921 году, основателем советского государства В.И. Лениным был подписан декрет о создании первого плавучего морского научно-исследовательского института, который осуществлял свои исследования в морях бассейна Северного ледовитого океана, исследовал устья северных рек, острова, арктическое побережье РСФСР в целом. С 1923 по 1933 годы советское государство основало и построило девятнадцать полярных радиометеорологических станций, наконец само название Северо-Восточный проход было изменено на привычное сейчас — на Северный морской путь.¹⁷

Список литературы

1. Марков А.С., Овчинников А.В. Из истории освоения Северного морского пути до XVIII века / А.С. Марков, А.В. Овчинников. IV пахтусовские чтения: познание арктики Сборник материалов Всероссийской очно-заочной научно-практической конференции, посвященной 190-летию окончания первой Новоземельской экспедиции под руководством подпоручика корпуса флотских штурманов Петра Кузьмича Пахтусова. — Архангельск, 2023 С. 158–170.
2. Головнёв А.В. Европейские мореходы на русском севере: путешествия геополитика XVI–XVII веков / А.В. Головнёв. Вестник Северного (арктического) федерального университета. Серия: гуманитарные и социальные науки. 2015 № 3. С. 11–21.

¹⁴ Магидович И.П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий — М.: Просвещение, 1986. 84 с.

¹⁵ Карелин В.А. Последняя экспедиция адмирала Б.А. Вилькитского (из истории освоения Северного морского пути) Наука. Общество. Оборона (noo-journal.ru). 2019. № 1 (18). С. 8.

¹⁶ Баландин А.В., Латыпова З.Б. История Северного морского пути: Организация территории: статика, динамика, управление: материалы XIX Всероссийской научно-практической конференции статья в сборнике трудов конференции 2022, С. 21–25.

¹⁷ Федоскова П.Н., Резниченко Д.А. История, современное состояние и перспективы развития Северного морского пути Вестник Морского государственного университета 2014, № 66, С. 45–53.

3. Федоскова П.Н., Резниченко Д.А. История, современное состояние и перспективы развития Северного морского пути / П.Н. Федоскова, Д.А. Резниченко. Вестник Морского государственного университета. 2014. № 66. С. 45–53.
4. Ключко В.Н. Первые европейские акционерные компании XVI–XVIII веков: особенности становления / В.Н. Ключко. Менеджмент и бизнес-администрирование. 2014. № 2. С. 6–27.
5. Изюмова О.Н., Бергер Ю.А. Исторический аспект экономического районирования России / О.Н. Изюмова, Ю.А. Бергер. Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). 2015. Т. 6. № 3. С. 36.
6. Руюткина Т.М. Не Индия, но тоже интересно: нечаянное открытие русских земель экспедицией сэра Хью Уиллоуби / Т.М. Руюткина. *Cursor mundi: человек Античности, Средневековья и Возрождения*. 2023. № 14. С. 97–107.
7. Грузинов В.С. Поиск северо-восточного прохода на морском пути из Европы в Китай в свете становления российской науки и государства / В.С. Грузинов. Известия высших учебных заведений. Геодезия и аэрофотосъемка. 2015. № 2. С. 30–33.
8. Куликов Ф.И. Русские поморы I половины XVI века в описании Стифена Бэрроу / Ф.И. Куликов. Макарьевские чтения. Материалы XVI международной научно-практической конференции. Редакционная коллегия: ответственный редактор: Бабин В.Г., технический редактор: Куликов Ф.И., члены редакционной коллегии: Алексеева А.А., Федосова Т.В. 2021. С. 142–145.
9. Сидорчук И.В. Традиционная и инновационная наука: история, современное состояние, перспективы / И.В. Сидорчук. Сборник статей Международной научно-практической конференции: в 5 частях. Часть 5. 2018 С. 90–93.
10. Баландин А.В., Латыпова З.Б. История Северного морского пути / А.В. Баландин, З.Б. Латыпова. Организация территории: статика, динамика – материалы XIX Всероссийской научно-практической конференции управления, статья в сборнике трудов конференции. 2022. С. 21–25.
11. Бороноев А.О. М.В. Ломоносов о роли Сибири в развитии России. К вопросу о его геополитических взглядах / А.О. Бороноев. Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 12. Психология. Социология. Педагогика. 2012. № 2. С. 210–216.
12. Федоскова П.Н., Резниченко Д.А. История, современное состояние и перспективы развития Северного морского пути / П.Н. Федоскова, Д.А. Резниченко. Вестник Морского государственного университета. 2014. № 66. С. 45–53.
13. Дукальская М.В. К 180-летию со дня рождения Нильса Адольфа Эрика Норденшельда (1832–1901) / М.В. Дукальская. Российские полярные исследования. 2012. № 4 (10). С. 69.
14. Магидович И.П., Магидович В.И. Очерки по истории географических открытий / И.П. Магидович, В.И. Магидович. Книга. – М.: Просвещение, 1986. 84 с.
15. Карелин В.А. Последняя экспедиция адмирала Б.А. Вилькицкого (из истории освоения Северного морского пути) / В.А. Карелин. Наука. Общество. Оборона (noo-journal.ru). 2019. № 1 (18). С. 8.
16. Новожилов А.М. Северный морской путь как судоходная магистраль и инвестиционный транспортный мегапроект. Ученые записки Российской академии предпринимательства. 2024. Т. 23. № 3. С. 37–41. <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2024-23-3-37-41>.
17. Баландин А.В., Латыпова З.Б. История Северного морского пути / А.В. Баландин, З.Б. Латыпова. Организация территории: статика, динамика – материалы XIX Всероссийской научно-практической конференции управления, статья в сборнике трудов конференции. 2022. С. 21–25.
18. Федоскова П.Н., Резниченко Д.А. История, современное состояние и перспективы развития Северного морского пути / П.Н. Федоскова, Д.А. Резниченко. Вестник Морского государственного университета. 2014. № 66. С. 45–53.

References

1. Markov A.S., Ovchinnikov A.V. Iz istorii osvoeniya Severnogo morskogo puti do XVIII veka. / A.S. Markov, A.V. Ovchinnikov. IV pautusovskie chteniya: poznanie arktiki Sbornik materialov Vserossijskoj ochno-zaochnoj nauchno-prakticheskoj konferencii, posvyashchennoj 190-letiyu okonchaniya pervoj Novozemel'skoj ekspedicii pod rukovodstvom podporuchika korpusa flotskih shturmanov Petra Kuz'micha Pautusova. – Arhangel'sk, 2023. S. 158–170.
2. Golovnyov A.V. Evropejskie morekhody na russkom severe: puteshestviyai geopolitika XVI–XVII vekov / A.V. Golovnyov. Vestnik Severnogo (arkticheskogo) federal'nogo universiteta. seriya: gumanitarnye i social'nye nauki. 2015 № 3. S. 11–21.

3. Fedoskova P.N., Reznichenko D.A. Istoriya, sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya Severnogo morskogo puti / P.N. Fedoskova, D.A. Reznichenko. Vestnik Morskogo gosudarstvennogo universiteta. 2014. № 66. S. 45–53.
4. Klyuchko V.N. Pervye evropejskie akcionernye kompanii XVI–XVIII vekov: osobennosti stanovleniya / V.N. Klyuchko. Menedzhment i biznes-administrirovaniye. 2014. № 2. S. 6–27.
5. Izyumova O.N., Berger YU.A. Istoricheskiy aspekt ekonomicheskogo rajonirovaniya Rossii / O.N. Izyumova, YU.A. Berger. Izvestiya Irkutskoj gosudarstvennoj ekonomicheskoy akademii (Bajkal'skiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki i prava). 2015. T. 6. № 3. S. 36.
6. Ruyatkina T.M. Ne Indiya, no tozhe interesno: nechayannoe otkrytie russkikh zemel' ekspeditsiej sera H'y'u Uilloubi / T.M. Ruyatkina. Cursor mundi: chelovek Antichnosti, Srednevekov'ya i Vozrozhdeniya. 2023. № 14. S. 97–107.
7. Gruzinov V.S. Poisk severo-vostochnogo prohoda na morskome puti iz Evropy v Kitaj v svete stanovleniya rossijskoj nauki i gosudarstva / V.S. Gruzinov. Izvestiya vysshih uchebnyh zavedenij. Geodeziya i aerofotos'emka. 2015. № 2. S. 30–33.
8. Kulikov F.I. Russkie pomory I poloviny XVI veka v opisaniy Stifena Berrou / F.I. Kulikov. Makar'evskie chteniya. Materialy XVI mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. Redakcionnaya kollegiya: otvetstvennyj redaktor: Babin V.G., tekhnicheskij redaktor: Kulikov F.I., chleny redakcionnoj kollegii: Alekseeva A.A., Fedosova T.V. 2021. S. 142–145.
9. Sidorchuk I.V. Tradicionnaya i innovacionnaya nauka: istoriya, sovremennoe sostoyanie, perspektivy / I.V. Sidorchuk. Sbornik statej Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii: v 5 chastyah. CHast' 5. 2018. S. 90–93.
10. Balandin A.V., Latypova Z.B. Istoriya Severnogo morskogo puti / A.V. Balandin, Z.B. Latypova. Organizaciya territorii: statika, dinamika – materialy XIX Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii upravleniya, stat'ya v sbornike trudov konferencii. 2022. S. 21–25.
11. Boronoev A.O. M.V. Lomonosov o roli Sibiri v razvitiy Rossii. K voprosu o ego geopoliticheskikh vzglyadah / A.O. Boronoev. Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya 12. Psihologiya. Sociologiya. Pedagogika. 2012. № 2. S. 210–216.
12. Fedoskova P.N., Reznichenko D.A. Istoriya, sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya Severnogo morskogo puti / P.N. Fedoskova, D.A. Reznichenko. Vestnik Morskogo gosudarstvennogo universiteta. 2014. № 66. S. 45–53.
13. Dukal'skaya M.V. K 180-letiyu so dnya rozhdeniya Nil'sa Adol'fa Erika Nordenshel'da (1832–1901) / M.V. Dukal'skaya. Rossijskie polyarnye issledovaniya. 2012. № 4 (10). S. 69.
14. Magidovich I.P., Magidovich V.I. Ocherki po istorii geograficheskikh otkrytij / I.P. Magidovich, V.I. Magidovich. Kniga. – M.: Prosveshchenie, 1986. 84 s.
15. Karelin V.A. Poslednyaya ekspeditsiya admirala B.A. Vil'kickogo (iz istorii osvoeniya Severnogo morskogo puti) / V.A. Karelin. Nauka. Obshchestvo. Oborona (noo-journal.ru). 2019. № 1 (18). S. 8.
16. Novozhilov A.M. The Northern Sea Route as a shipping route and an investment transport megaproject. Scientific notes of the Russian academy of entrepreneurship. 2024. T. 23. № 3. P. 37–41. <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2024-23-3-37-41>.
17. Balandin A.V., Latypova Z.B. Istoriya Severnogo morskogo puti / A.V. Balandin, Z.B. Latypova. Organizaciya territorii: statika, dinamika – materialy XIX Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii upravleniya, stat'ya v sbornike trudov konferencii. 2022. S. 21–25.
18. Fedoskova P.N., Reznichenko D.A. Istoriya, sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya Severnogo morskogo puti / P.N. Fedoskova, D.A. Reznichenko. Vestnik Morskogo gosudarstvennogo universiteta. 2014. № 66. S. 45–53.