

АРКТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР НАУЧНОГО ПОИСКА

В. П. Карпов

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ — ИНСТРУМЕНТ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

УДК 338.47(470+571)

ББК 63.3(21)

В статье показано, что и юридически, и фактически Северный морской путь (СМП) является историко-географическим и политическим достоянием России. Рассмотрены основные этапы в изучении и освоении полярной трассы, ее роль в укреплении политических, экономических, военных позиций страны. Обоснована необходимость восстановления советского масштаба грузовых перевозок по СМП как важного показателя присутствия государства в регионе. Представлены современные проблемы развития СМП, попытки концептуализации государственной политики его возрождения. Подчеркивается, что эффективность решения поставленных задач будет определяться степенью интеграции полярных и приполярных районов в единое экономическое пространство России. Показано, что наиболее развитая инфраструктура для продвижения в Арктику находится на Ямале. Строительство морского порта Сабетта может придать мощный импульс развитию СМП и российской Арктики в целом. Возрождение Северного морского пути — важнейшее условие решения стратегических задач государства в Арктике.

Ключевые слова: *Северный морской путь, северная политика, Россия, Арктика, освоение, Ямал*

Арктика — центр притяжения мировой политики, экономики и науки. Интерес к региону объясняется в первую очередь его колоссальными богатствами — водными, минерально-сырьевыми, энергетическими. По мере исчерпания природных ресурсов планеты экономический центр мира перемещается на Север. По оценкам экспертов, общая стоимость минерального сырья Арктического региона превышает 30 трлн долл. Из них более 60 % составляют топливно-энергетические ресурсы.¹ Нельзя переоценить также геополитическое и военно-стратегическое значение региона.

Проблемы освоения отечественного Крайнего Севера исследуются главным образом в рамках изучения региональной истории. Серьезный интерес для исследователей тюменского сектора Арктики представляет Атлас Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО), изданный в 2004 г.² Книга является первым опытом создания систематизиро-

ванного собрания карт территории ЯНАО. В одном томе сведен огромный массив информации об исторических, географических, природно-климатических особенностях региона, о разных сферах жизни округа, включая экономику и все виды транспорта.

Современная историография позволила приступить к написанию трудов по истории отдельных субъектов Арктической зоны РФ. Так, в 2010 г. был издан двухтомный труд «История Ямала».³ В 2011 г. Институт истории СО РАН (Новосибирск) опубликовал сборник документов и материалов,⁴ который, безусловно, поможет как в изучении отдельных проблем Арктики, так и в подготовке обобщающего труда по истории Арктического макрорегиона в целом. Необходимость создания такого труда не вызывает сомнений у историков.

Для сохранения Россией своих позиций в высоких широтах мало одних лишь деклараций о намерениях и ссылок на прошлые подвиги в освоении Крайнего Севера — Российское государство должно активно присутствовать в регионе. Не случайно после 1917 г. советская Москва помышляла не столько о правовом закреплении давних российских арктических владений, сколько о создании регулярно действующего Северного морского

¹ См.: Пыткин А. Н., Ионова И. Г. Проблемы и перспективы развития ТЭК Арктического региона // Нефть и газ Западной Сибири: материалы междунар. науч.-техн. конф. Тюмень, 2013. Т. 5. С. 32.

² Атлас Ямало-Ненецкого автономного округа. Омск, 2004.

Карпов Виктор Петрович — д.и.н., профессор кафедры истории и культурологии Тюменского государственного нефтегазового университета.
E-mail: 7654321.58@mail.ru

³ История Ямала: в 2 т. Екатеринбург, 2010.

⁴ Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII — начале XXI вв.: сб. документов и материалов. Новосибирск, 2011.

пути (СМП), т. е. об исключительно экономическом аспекте проблемы.⁵

СМП — главная судоходная магистраль в высоких широтах. Маршрут проходит по внутренним морям России, а значит, и юридически, и фактически он является ее историко-географическим и политическим достоянием. Начальными точками трассы, соединяющей европейские и дальневосточные порты, считаются проливы Новой Земли — Югорский Шар, Карские Ворота, Маточкин Шар. Основные порты — Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек. Протяженность пути от пролива Карские Ворота до порта Провидение (основной ледовый участок) составляет 5 610 км. Моря, по которым проходит СМП, покрыты льдами 8–9 месяцев в году. В мае, когда в этом регионе заканчивается зима, толщина плавучих льдов может достигать 1–2,5 м.⁶ В летнее время частые и длительные туманы, висящие в открытом море над плавучими льдами, создают дополнительное препятствие для плавания судов.

Присутствие России в Арктике — это в значительной мере контроль грузопотоков по полярной трассе. К концу 2020 г., в соответствии с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития РФ по СМП, необходимо обеспечить ежегодный объем грузоперевозок не менее 8–10 млн т.⁷ Много это или мало? «Поздний» СССР перевозил по 7 млн т грузов в год; РФ к концу 1990-х гг. — всего 1,4 млн; в 2013 г. (январь–сентябрь) — 1,5 млн т. По прогнозам, к 2015 г. объем грузоперевозок должен достичь 4 млн т.⁸ «Транспортная активность на Северном морском пути является чутким индикатором экономики государства, — считает генеральный директор Росатомфлота В. Рукша. — Кто контролирует грузопотоки, тот владеет Арктикой. Стоит России отойти в сторону, ее место займут конкуренты...»⁹

Рост грузооборота торгового мореплавания в акватории СМП может достигнуть к 2030 г., по разным оценкам, от 50 до 80 млн т в год.¹⁰

Пока же грузопоток в высоких широтах составляет всего 10 % от того объема, который пропускает транспортный морской коридор через Суэцкий канал.¹¹ Стать полноценной транспортной магистралью Северному морскому пути мешает отсутствие полноценной системы связи и навигации, а также проблемы с транспортной доступностью портов. Но есть главное благоприятное обстоятельство: свободная ото льдов водная поверхность увеличивается в связи с потеплением климата. Площадь льдов в Арктическом бассейне уменьшилась до рекордных значений, составив менее 4,2 млн км². (Это вдвое меньше, чем было 30 лет назад.)¹² У ученых нет полной уверенности в том, что потепление будет продолжаться, однако морской маршрут вдоль всего российского арктического побережья можно использовать круглый год.

В многовековой истории российской Арктики с вводом в эксплуатацию СМП в конце XIX в. начался принципиально новый этап. Первое сквозное плавание по полярной трассе с выходом через Берингов пролив в Тихий океан было совершено в 1878–1879 гг. под руководством шведского профессора и известного полярного путешественника А. Э. Норденшельда на паровой барке «Вега». Финансировал экспедицию красноярский купец 1-й гильдии М. К. Сидоров. Если до Русско-японской войны (1904–1905) мореплавание к устьям Оби и Енисея было вызвано главным образом коммерческими интересами, то в условиях перегруженности Транссиба военными перевозками российское правительство оценило в полной мере стратегическое значение СМП.

После революции 1917 г. поиск моделей управления развитием советского Крайнего Севера завершился в 1932 г. организацией Главного управления Северного морского пути (ГУСМП). С 1934 г. в его ведение перешли предприятия союзного значения, речной и морской транспорт, авиация, профилирующие учебные заведения и другие предприятия и организации. Сфера компетенции ГУСМП распространялась на острова и моря Северного Ледовитого океана в европейской части СССР, а в азиатской части — на всю территорию к северу от 62-й параллели.

⁵ См.: Карпов В. П., Гаврилова Н. Ю. Российская Арктика: вызовы и ответы // Вестн. Тюмен. гос. ун-та. 2013. № 2. С. 124.

⁶ См.: Чистякова Н. Ф. Северный морской путь // Большая Тюменская энциклопедия. Тюмень, 2003. С. 1952.

⁷ См.: Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII — начале XXI вв. С. 324.

⁸ См.: Арктические маршруты. Завершена экспедиция «Тюмень — Сабетта — Китай» // Тюменская правда. 2013. 8 окт.; Попова Н. Богатырь на Северном морском пути // Аргументы недели. 2011. 1 дек. С. 22.

⁹ Цит. по: Попова Н. Указ. соч. С. 22.

¹⁰ См.: Фальшунова Н. Как уважению стать законным // Ямальский меридиан. 2013. № 5. С. 29.

¹¹ См.: На чистую воду. Россия предлагает перевозить грузы кратчайшим Северным морским путем: ред. ст. // Российская газета. 2011. 23 сент.

¹² Там же.

ГУСМП осуществлял не только транспортные операции, но и строительство портов, причалов, заводов, поселков, а также вел заготовку леса, разведку и разработку месторождений. Вся хозяйственная и научно-исследовательская деятельность в Арктике проводилась под руководством ГУСМП. Своеобразие нового учреждения отмечал его руководитель (в 1932–1939 гг.) О. Ю. Шмидт (1891–1956): «Особенности Главсевморпути заключаются в том, что мы хотя и работаем на правах наркомата, но мы не похожи на наркомат. Скорее мы являемся краем... Дело заключается в том, что Север весь трактуется как единая проблема, имеющая в своей основе Северный морской путь... Как только было показано, что Северный морской путь существует, так и появилась основная идея, объединяющая хозяйство Севера. На этой основе и идет все развитие Главсевморпути. Мы — боевой орган для поднятия на Севере экономики на основе Северного морского пути».¹³

ГУСМП организовал и поиски арктической нефти. В 1939 г. главный геолог Усть-Енисейской нефтеразведочной экспедиции ГУСМП Н. А. Гедройц опубликовал первую карту нефтеносности арктического сектора Западной и Средней Сибири, где были обозначены не только известные к тому времени нефтеносные площади восточного Таймыра, но и предполагаемые районы северо-востока Тюменской (тогда Омской) области.¹⁴ В военное лихолетье 1941–1945 гг. не прекращали поиски нефти Тазовская экспедиция ГУСМП и экспедиции Уральского геологического управления: ими был собран богатый материал по четвертичной геологии бассейнов северных рек, включая Таз, Мессо и Пур. По выходам каолиновых глин был сделан вывод о наличии погребенного поднятия, названного Пуровским хребтом. Позже он будет переименован в «погребенный Уренгойский вал», который и окажется «родителем» подземного хранилища газа, где геологи откроют Тазовское, Губкинское, Мессояхское, Ямбургское и Самбургское месторождения.¹⁵

Геологи ГУСМП искали и другие полезные ископаемые на огромном пространстве от Мурманска до Чукотки, как вдоль побережья

Северного Ледовитого океана, так и на его островах. В связи с открытием месторождений, имеющих общесоюзное значение, новые очаги индустрии в Арктике возникали не только в портовых городах. Яркий пример — создание Норильского промышленного комплекса и города Норильска в 1930-е гг., после открытия на Таймыре месторождений полиметаллических руд, или же формирование в послевоенный период Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, вдохнувшего новую жизнь в огромные и безлюдные пространства Тюменского Севера.

Опыт, извлеченный из военных событий на морских коммуникациях западного сектора Арктики в 1942–1945 гг., имел важные последствия для дальнейшего развития советского Заполярья. С конца 1940-х гг. значение региона уже осознавалось не только в экономических, но и в геополитических категориях: Арктику стали воспринимать как часть северной границы страны, уязвимость которой показало вторжение Германии. Поэтому после Второй мировой войны в СССР была создана мощная инфраструктура СМП — со своей авиацией, ледоколами, морскими портами, сетью полярных станций. С появлением атомных ледоколов (1959 г.) и ледокольных транспортных судов специальной постройки навигация по СМП стала возможной круглый год.

В 1990-е гг. государственный интерес к Арктике, ее дальнейшему освоению резко снизился — началось разрушение инфраструктуры Крайнего Севера: почти на треть сократилось количество обитаемых поселков и городов; военный плацдарм, созданный здесь в эпоху Советского Союза, в значительной степени был утрачен.¹⁶

США и другие страны циркумполярной зоны, почувствовав ослабление позиций России в 1990-е гг., решили этим воспользоваться. Норвежцы перенесли штаб своего оперативного командования в Заполярье. В 2010 г. США и Дания впервые приняли участие в ежегодных канадских арктических маневрах «Операция Нанук». Несколько западных государств создали совместную Северную боевую группу со штабом в Швеции. США и Великобритания дважды за последние годы

¹³ Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII — начале XXI вв. С. 14

¹⁴ См.: Копылов В. Е. Геологи-первопроходцы в поисках арктической нефти // Горные ведомости. 2009. № 12. С. 80.

¹⁵ См.: От Березово до Ямбурга: 45 лет газовой промышленности Западной Сибири. Тюмень, 2011. С. 21.

¹⁶ См.: Карпов В. П. Российская политика в Арктике: «Back in the USSR»? // Модернизационный потенциал и социальные практики — основа конкурентоспособности и консолидации российских регионов: материалы III Тюм. Социол. форума 3–4 окт. 2013 г. Тюмень, 2013. С. 127.

проводили совместные учения своих подводных лодок в Северном Ледовитом океане.¹⁷

В 1990-е гг. Норвегия при участии Японии и России осуществляла комплексную программу развития Северного морского пути: было опубликовано 167 книг (все — на английском языке). За время реализации программы ход ее выполнения неоднократно обсуждался в Осло и Токио и ни разу не рассматривался в России. Объем финансирования арктических исследований в РФ в начале 2000-х гг. был в 10–15 раз меньше, чем в США, хотя Россия в значительно большей мере арктическая страна, чем Соединенные Штаты.¹⁸

Секторное деление Арктики де-факто с 1926 г. признавали все государства мира до тех пор, пока здесь (включая и дно Северного Ледовитого океана) не были открыты гигантские нефтегазовые месторождения. Тогда началась борьба за международное признание де-юре права конкурирующих стран на эти ресурсы. В соответствии с Конвенцией по морскому праву 1982 г. любая страна может подать заявку на разработку природных ресурсов морского шельфа, не находящегося в юрисдикции прибрежного государства. Можно ожидать, что в ближайшие годы США, Норвегия и Германия попытаются провести через комиссию ООН по границам континентального шельфа (создана в 1977 г.) такое решение о делении дна Северного Ледовитого океана, которое позволит им заниматься разработкой природных ресурсов на участках, в отношении которых у России есть национальные интересы.¹⁹

Только с начала 2000-х гг. российское руководство стало осознавать необходимость возвращения государства в Арктику. Начался поиск адекватной модели управления освоением высоких широт, путем рационального использования СМП. В постановлении Правительства РФ от 7 марта 2000 г. № 198 сказано, что приоритетным объектом государственной поддержки является Северный морской путь. Краткосрочная перспектива его развития в постановке 2000 г. — восстановление западного сектора СМП; среднесрочная — наращивание объемов грузоперевозок по СМП

до уровня конца 1980-х гг.; долгосрочная — превращение национальной транспортной магистрали в Арктике в межконтинентальную, обеспечение самокупаемости СМП.²⁰ В 2010 г. Правительство РФ уточнило временные перспективы развития СМП: в 2010–2015 гг. — восстановление западного участка Северного морского пути, в 2016–2020 гг. — восточного.²¹ Вопросы использования СМП подробно обсуждались на Втором международном форуме «Арктика — территория диалога» в 2011 г. в Архангельске. Задержка с развитием Севморпути и созданием его береговой инфраструктуры может повлечь за собой не только экономические потери, но и утрату контроля за огромной частью российских арктических пространств, что не поддается количественной оценке.

Эффективность решения поставленных задач будет определяться прежде всего степенью интеграции полярных и приполярных районов в единое экономическое пространство Сибири и России. Для прибрежных и островных арктических районов Сибири, как отмечается в «Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 5 июля 2010 г. № 1120-р, безальтернативным останется морской транспорт. Это потребует развития инфраструктуры СМП, восстановления в опорных поселениях достаточной численности постоянно проживающего трудоспособного населения и вахтовиков для надежного обеспечения функционирования морской магистрали.²² Документом предусматривается формирование современной социальной инфраструктуры в опорных поселениях речных и морских портов побережья и островов моря Лаптевых и Карского.

В 2013 г. вступила в силу новая редакция Федерального закона «О Северном морском пути». Правительство приняло решение о строительстве новых атомных и дизельных ледоколов, которые придут на смену отработавшим свой век судам. Уже началось строительство первого из запланированных трех атомных ледоколов нового поколения. Развернута обширная гидронавигационная работа — промеры новых, более северных и глубоких, трасс СМП и их картографирование.

¹⁷ См.: Снегирев В. Температура по Артуру // Российская газета. 2012. 27 янв. С. 9.

¹⁸ См.: Агранат Г. А. Жаркие проблемы Севера // ЭКО. 2004. № 1. С. 32, 33.

¹⁹ См.: Силин А. Н. Регулирование социальных процессов на нефтегазовых предприятиях Российской Арктики и Субарктики. Тюмень, 2011. С. 6.

²⁰ См.: Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII — начале XXI вв. С. 286–288.

²¹ Там же. С. 324.

²² Там же. С. 318, 321, 322.

Началось создание и обустройство десяти поисково-спасательных центров вдоль всего СМП. В ближайшее время планируется запуск серии спутников, которые будут обеспечивать навигацию и связь в Арктике.

Разведанный природно-ресурсный потенциал российской Арктики — главная причина ее социально-экономического развития. Арктический шельф, на который претендует РФ, может стать в ближайшие десятилетия основным источником углеводородов как для самой России, так и для всего мира. Из 6,2 млн км² российского континентального шельфа интерес для поиска нефти и газа представляют 6 млн км², т. е. почти вся его площадь, из них 4 млн км² составляют наиболее перспективные участки.²³ Начальные извлекаемые запасы достигают 100 млрд т условного топлива (в том числе 15,5 млрд т нефти и 84,5 трлн м³ природного газа), что составляет 20–25 % мировых ресурсов.²⁴

Наиболее развитая инфраструктура для продвижения в Арктику находится на Ямале, поскольку из восьми «арктических субъектов» РФ базовый регион газодобычи в стране развивается стремительнее остальных. Сегодня будущее газовой отрасли, перспективы федерального проекта «Урал промышленный — Урал Полярный» и российской экономики в целом связаны с выходом на полуостров Ямал, где сосредоточены гигантские месторождения, открытые в советский период. В 2012 г. началась эксплуатация Бованенковского нефтегазоконденсатного месторождения (БНГКМ), в 2018 г. планируется освоение Харасавэйского месторождения. Это превращает полуостров в новую крупнейшую нефтегазовую провинцию РФ. Ведь только БНГКМ, разработку которого ведет ООО «Газпром добыча Надым» (в советском прошлом — Объединение «Надымгазпром»), располагает запасами около 5 трлн м³ газа. Для сравнения напомним, что за 40 лет работы (1972–2012 гг.) надымские газовики отправили потребителям вдвое меньше — около 2,5 трлн м³.

В соответствии с Комплексным планом по развитию производства сжиженного природного газа (СПГ) на полуострове Ямал (проект «Ямал СПГ») по поручению Правительства РФ ведется сооружение морского порта Са-

бетта. Строительство началось в июле 2012 г. в северо-восточной части полуострова, на западном берегу Обской губы, в 5 км к северо-востоку от вахтового поселка Сабетта, служившего перевалочной базой для газовиков еще в советское время, и в 30 км к юго-востоку от поселка Тамбей.

Строительство порта расценивается как начало возрождения Северного морского пути. Первое судно из Сабетты планируется отправить в первом квартале 2017 г.²⁵ Бесперебойность поставок СПГ с полуострова Ямал должны обеспечить 4 ледокола и флотилия до 20 судов вместимостью 140–160 тыс. м³ газа. Но Сабетта уже сегодня рассматривается не только как монопорт для транспорта СПГ, а значительно шире. Для раскрытия потенциала нового морского порта на территории ЯНАО реализуется крупный инфраструктурный проект «Северный широтный ход». Его формирование позволит в будущем довести железную дорогу до Сабетты, тем самым обеспечив доступ единой транспортной системы России к арктической инфраструктуре, соединив ее с Северным морским путем.

О широких перспективах Сабетты, не связанных исключительно с нефтегазовым комплексом, уже мечтают областные и окружные власти. Например, рассматривается вопрос о транспорте тюменского зерна на Дальний Восток через Ямал. «Мы связываем большие надежды со строительством морского порта Сабетта на Ямале, — сказал тюменский губернатор В. Якушев. — Потому что, если мы будем отгружать наше зерно через Новороссийск, его цена вырастет вдвое. Направление Тюмень—Сабетта и дальше по Севморпути может быть вполне актуальным».²⁶

Универсальный морской порт Сабетта может использоваться для разного рода грузоперевозок, обеспечивая потребности соседних регионов в экспорте. Как многофункциональный терминал, он откроет всем территориям России ворота Северного морского пути в Азию, Европу и Америку. При этом экспорт и импорт будут осуществляться по самому короткому, экономически эффективному и безопасному пути. «Для всей страны — это новые возможности раскрыть дополнительные

²⁵ См.: Сытник О. Сабетта становится глубокой // Ямальский меридиан. 2013. № 9. С. 17.

²⁶ Цит. по: Васильев Р., Аксёнов А. Конкурентоспособность российской экономики: вызовы и риски // Тюменская правда. 2013. 15 окт. С. 2.

²³ См.: Зернова Л. Дорога в белое безмолвие // Новая газета. 2006. 2 февр.

²⁴ См.: Пыткин А. Н., Ионова И. Г. Указ. соч. С. 31.

ресурсы для достижения стратегических государственных задач в Арктике», — отметил губернатор ЯНАО Д. Кобылкин.²⁷ И, конечно, это новые возможности для самого Ямала. По мнению авторов разработанной в ЯНАО «Стратегии-2020», в ближайшие 10 лет экономику округа ожидает прорыв, какого в полярном крае не бывало со времен разработки первых месторождений нефти и газа.²⁸

При этом нельзя забывать о техногенной нагрузке на хрупкую природу Арктики. В арктические проекты должны быть обязательно включены пункты о страховании рисков, предусматривающие меры по высокотехнологичной ликвидации возможных аварий и чрезвычайных ситуаций. Ученые утверждают, что разработки в этой области невелики,²⁹ при том что разлив нефти на шельфе южных морей — это далеко не то же самое, что катастрофа на арктическом шельфе. Рисковать здесь нельзя. Поэтому, по мнению властей ЯНАО, наиболее актуальны сегодня проблемы обеспечения экологической безопасности всех крупных инфраструктурных проектов, включая освоение шельфовой зоны Баренце-

ва и Карского морей, реализацию программ «Ямал СПГ», освоение БНГКМ и других промышленных гигантов полуострова. Не случайно Третий международный форум «Арктика — территория диалога», посвященный экологическим проблемам в Арктике, прошел в 2013 г. в столице ЯНАО — Салехарде.

Советская модель централизованного управления Арктикой и Северным морским путем показала свою эффективность, доказав, что Северный Ледовитый океан может служить надежным транспортным коридором. В результате освоения Севморпути СССР превратился в ведущую арктическую державу мира. Опыт СССР, США, Канады, Швеции и других приарктических стран свидетельствует об эффективности концентрации координирующих функций в руках государства: Северу требуется гораздо более серьезная, чем в обжитых районах, помощь. Сегодня Российскому государству для сохранения завоеванных позиций придется подтверждать советские достижения в Арктике, а это невозможно сделать без наращивания государственного присутствия в регионе. Первые шаги в этом направлении сделаны.

Victor P. Karpov

Doctor of Historical Sciences, Tyumen State Oil and Gas University (Russia, Tyumen)

E-mail: 7654321.58@mail.ru

THE NORTHERN SEA ROUTE — A TOOL FOR THE ARCTIC DEVELOPMENT

It is shown that both de facto and de jure the Northern Sea Route (NSR) constitutes a historical, geographical and political heritage of Russia. The article gives an overview of the history of the study and the development of the polar route, its role in strengthening the political, economic and defense potential of the country. The author demonstrated the need to restore the scale of freight traffic along the NSR that existed during the Soviet period as an important indicator of the state's presence in the region. The article also describes current NSR development challenges, as well as attempts of the relevant national policy conceptualization. It is emphasized that the efficiency of proposed solutions will depend on the degree of integration of the polar and sub-polar regions into a common economic territory of Siberia and the rest of Russia. It is demonstrated that the Yamal region offers the most sophisticated infrastructure for further expansion into the Arctic. Construction of Sabetta seaport may strongly enhance the development of both the NSR and the Russian Arctic as a whole. Revival of the Northern Sea Route is an important factor in achieving the national strategic objectives in the Arctic.

Key words: *the Northern Sea Route, the Northern policy, Russia, the Arctic, development, Yamal*

²⁷ Цит. по: Вишнякова Е. Ямал как арктический фасад России // Вечерняя Тюмень. 2013. № 16. С. 7.

²⁸ См.: Карпов В. П. Тюменский сектор Арктики: новый этап освоения // Гуманитарные науки в Сибири. 2012. № 1. С. 29.

²⁹ См.: Фальшунова Н. Арктическая шапка Мономаха // Ямальский меридиан. 2013. № 5. С. 10.

REFERENCES

- Agranat G. A. *EKO. Vserossiyskiy ekonomicheskii zhurnal* (All the Russias Economic Journal "ECO"), 2004, № 1, pp. 32–44. (in Russ.).
- Arkticheskie marshruty* [Arctic routes] *Tyumenskaya Pravda* (Tyumen truth), 2013, October 8. (in Russ.).
- Atlas Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga* [Atlas of the Yamal-Nenets autonomous okrug]. Omsk: Omskaya kartograficheskaya fabrika Publ., 2004, 304 p. (in Russ.).
- Chistyakova N. F. *Bolshaya Tyumenskaya entsiklopediya* [Large Tyumen encyclopedia]. Tyumen: Publ., 2003, p. 1952. (in Russ.).
- Falshunova N. *Yamalskiy meridian* [Yamal meridian], 2013, № 5, pp. 8–11, 27–29. (in Russ.).
- Istoriya Yamala* [History Yamal]. Ekaterinburg: Basko Publ., 2010, Vol. 1, 740 p.; Vol. 2, 696 p. (in Russ.).
- Izuchenie i osvoenie Arkticheskoy zony Rossii v XVIII — nachale XXI vv.: sbornik dokumentov i materialov* [Exploration and development of the Arctic zone of Russia in the XVIII century — the beginning of the XXI century: a collection of documents and materials]. Novosibirsk: Sibirskoe nauchnoe izdatelstvo Publ., 2011, 329 p. (in Russ.).
- Karpov V. P. *Gumanitarnye nauki v Sibiri* (Humanitarian sciences in Siberia), 2012, № 1, pp. 29–32. (in Russ.).
- Karpov V. P. *Modernizatsionnyy potentsial i sotsialnye praktiki — osnova konkurentosposobnosti i konsolidatsii rossiyskikh regionov* [Modernization potential and social practices — the basis of competitiveness and consolidation of Russian regions]. Tyumen: TyumGU Publ., 2013, pp. 125–130. (in Russ.).
- Karpov V. P., Gavrilova N. Yu. *Vestnik Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta* (Herald of the Tyumen State University), 2013, № 2, pp. 121–128. (in Russ.).
- Kopylov V. Ye. *Gornye vedomosti* [Mountain gazette], 2009, № 12, pp. 72–89. (in Russ.).
- Na chistuyu vodu* [To clean water] *Rossiyskaya gazeta* (Russian Gazette), 2011, September 23. (in Russ.).
- Ot Berezovo do Yamburga: 45 let gazovoy promyshlennosti Zapadnoy Sibiri* [From Berezovo to Jamburg: to 45 years of gas industry in West Siberia]. Tyumen: TyumGNGU Publ., 2011, 180 p. (in Russ.).
- Popova N. *Argumenty nedeli* [Arguments of the week], № 47, 2011, December 1, p. 22. (in Russ.).
- Pytkin A. N., Ionova I. G. *Neft i gaz Zapadnoy Sibiri* [Oil and gas in Western Siberia] *Materialy mezhdunarodnoy nauchno-tekhnicheskoy konferentsii* [Proceedings of the International scientific and technical conference]. Tyumen: TyumGNGU Publ., 2013, Vol. 5, pp. 32–35. (in Russ.).
- Silin A. N. *Regulirovanie sotsialnykh protsessov na neftegazovykh predpriyatiyakh Rossiyskoy Arktiki i Subarktiki* [Regulation of social processes in the oil and gas companies of the Russian Arctic and Subarctic]. Tyumen: TyumGNGU Publ., 2011, 260 p. (in Russ.).
- Snegirev V. *Rossiyskaya gazeta* (Russian Gazette), 2012, January 27. (in Russ.).
- Sytnik O. *Yamalskiy meridian* [Yamal meridian], 2013, № 9, pp. 16–17. (in Russ.).
- Vasilev R., Aksenov A. *Tyumenskaya Pravda* [Tyumen truth], 2013, October 15. (in Russ.).
- Vishnyakova E. *Vechernyaya Tyumen* [Evening Tyumen], 2013, № 16, p. 7. (in Russ.).
- Zernova L. *Novaya gazeta* [New newspaper], 2006, February 2. (in Russ.).