

Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия «Гуманитарные и социальные науки». 2024. Т. 24, № 4. С. 32–40.

*Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2024, vol. 24, no. 4, pp. 32–40.

Научная статья

УДК 94(47):910.4(26)

DOI: 10.37482/2687-1505-V359

## От Северо-Восточного прохода к Северному морскому пути: осмысление сквозь тысячелетие

**Владислав Иванович Голдин**

Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия,  
e-mail: [v.i.goldin@yandex.ru](mailto:v.i.goldin@yandex.ru), ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1439-6267>

**Аннотация.** Статья посвящена истории освоения и развития Северо-Восточного прохода / Северного морского пути на протяжении тысячелетия (по начало XX века) и отражению этого процесса в отечественной и зарубежной научной литературе. В работе характеризуются вехи развития навигации в Арктике, в частности возникшая в начале XVI века идея о возможности прохода между Европой и Азией из Атлантического в Тихий океан вдоль евразийского северного побережья России, который получил наименование Северо-Восточного прохода. Сопоставляются результаты исследовательской деятельности и поисков сквозного прохода из Европы в Азию русскими мореходами и иностранными экспедициями, рассматривается освоение его различных частей и организация навигации. Отмечается, что экспедиции А.Э. Норденшельда и Б.А. Вилькицкого доказали возможность сквозного прохода из Европы в Азию, из Атлантического в Тихий океан через Российскую Арктику, что способствовало трансформации Северо-Восточного прохода в Северный морской путь и стимулировало его коммерческое освоение, потребность обустройства и развития необходимой инфраструктуры, но обострило геополитическое соперничество в Арктическом регионе. Подчеркивается, что развернувшееся коммерческое использование этой морской магистрали в конце XIX века, а также ее возросшее военное и стратегическое значение в начале XX века привели к введению в оборот термина «Северный морской путь» вместо «Северо-Восточный проход». Рассматриваются развитие европейского сектора, инфраструктуры и охраны Северного морского пути, быстрый рост объема грузоперевозок в годы Первой мировой войны. Характеризуется также международный научный мегапроект, завершившийся изданием в 2022 году коллективной монографии об истории этой морской коммуникации.  
**Ключевые слова:** Северо-Восточный проход, Северный морской путь, экспедиция в Арктику, навигация в Арктике, освоение Арктики, исторический опыт

**Для цитирования:** Голдин, В. И. От Северо-Восточного прохода к Северному морскому пути: осмысление сквозь тысячелетие / В. И. Голдин // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. – 2024. – Т. 24, № 4. – С. 32-40. – DOI 10.37482/2687-1505-V359.

Original article

## From Northeast Passage to Northern Sea Route: Reflecting Through the Millennium

Vladislav I. Goldin

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia,  
e-mail: [v.i.goldin@yandex.ru](mailto:v.i.goldin@yandex.ru), ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1439-6267>

**Abstract.** The article dwells on the history of the Northeast Passage/Northern Sea Route exploration and development throughout the millennium (up to the early 20th century) as well as on the study of this process in Russian and foreign literature. The author characterizes the historical milestones in Arctic navigation, in particular the idea that emerged in the early 16th century of a possible passage between Europe and Asia, from the Atlantic to the Pacific Ocean along Russia's northern Eurasian coast, which was later called the Northeast Passage. The paper compares the results of scientific investigations and pursuits to find a through passage from Europe to Asia by Russian sailors and foreign expeditions, as well as studies the exploration of its various parts and how the navigation was organized. It is indicated that A.E. Nordenskiöld's and B.A. Vilkitsky's expeditions proved the possibility of a through passage from Europe to Asia, from the Atlantic to the Pacific Ocean through the Russian Arctic. This contributed to the transformation of the Northeast Passage into the Northern Sea Route and stimulated its commercial use, management and development of the necessary infrastructure, but exacerbated the geopolitical rivalry in the Arctic. It is emphasized that the commercial use of this maritime route in the late 19th century, as well as its increased military and strategic importance in the early 20th century, led to the replacement of the term *Northeast Passage* with *Northern Sea Route*. Further, the paper studies the development of the European sector, infrastructure and protection of the Northern Sea Route and the rapid growth in cargo volume during World War I. In addition, the article describes the international research megaproject on the route's history, which resulted in the publication of a collective monograph in 2022.

**Keywords:** *Northeast Passage, Northern Sea Route, Arctic expedition, Arctic navigation, Arctic exploration, historical experience*

**For citation:** Goldin V.I. From Northeast Passage to Northern Sea Route: Reflecting Through the Millennium. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2024, vol. 24, no. 4, pp. 32–40. DOI: 10.37482/2687-1505-V359

**Введение.** Начало XXI века характеризуется растущим интересом человечества к Арктике и ее главной морской магистрали – Северному морскому пути (СМП). Увеличиваются объемы перевозок, совершенствуется инфраструктура, действует план развития СМП до 2035 года, утвержденный правительством РФ. Это актуализирует потребность изучения уроков освоения и развития данной морской магистрали в большом историческом времени. Целью статьи являются осмысление опыта развития мореплавания в арк-

тических условиях с момента его возникновения до появления идеи прохода морским путем из Европы в Азию вдоль северного евразийского побережья, названного Северо-Восточным проходом (СВП), освоения этой морской магистрали на протяжении веков с доказательством возможности сквозного прохода и последующей трансформацией (в конце XIX – начале XX века) СВП в СМП, а также анализ того, как исследовалась история развития названного морского маршрута в научной литературе.

**Материалы и методы.** Материалами для статьи послужили обширная отечественная и зарубежная литература и разнообразные источники по указанной тематике, публиковавшиеся на протяжении нескольких веков. В основе методологии исследования лежат системный и междисциплинарный подходы. Работа базируется на принципах историзма, объективности, научности, системности, в ней использован широкий спектр методов исторических и других социальных наук. Задействование компаративного подхода способствовало изучению освоения и развития СВП/СМП в российской и зарубежной историографии. Анализ исторических уроков и опыта значим для современного развития СМП и формирования исторической памяти о сложнейшей многовековой эпохе его освоения.

**Обзор литературы.** В период раннего Нового времени возникают первые сборники документов, описывающие попытки англичан обнаружить и исследовать СВП [1, 2]. В начале XVII века неопубликованные рукописи английского священнослужителя Р. Хаклита, составителя этих сборников, издал С. Перчас [3]. В них содержались свидетельства англичан (С. Барроу, Р. Джонсона, В. Гордона и др.) об активном использовании северных морских маршрутов русскими мореходами.

В начале второй половины XVIII века появляются предположения, работы, документы и инструкции М.В. Ломоносова, касающиеся возможного прохода (Северным) Сибирским океаном в Восточную Индию [4, с. 417–506, 519–535].

Книга английского историка У. Кокса, изданная в 1780 году, повествует о русских и иностранных мореплавателях, исследовавших западную и восточную части СВП. Но автор полагал, что если сквозное плавание вдоль евразийского арктического побережья и возможно, то трудности, с которыми сталкиваются мореплаватели, усложнят коммерческое использование этого маршрута [5].

Уже в XIX веке появляются многочисленные описания путешественников, отчеты об экспедициях, связанных с освоением СВП. Среди

них следует особо выделить труд шведского мореплавателя А.Э. Норденшельда с отчетом о путешествии 1878–1880 годов на пароходе «Вега» вокруг Европы и Азии. Он первым в мире прошел СВП с запада на восток – из Атлантического океана через Северный Ледовитый океан в Тихий – за две навигации (с зимовкой в пути), доказав тем самым проходимость этой морской арктической трассы вдоль берегов Евразии [6].

В 1883 году выходит в свет книга Ф.Д. Студитского, посвященная истории открытия русскими и иностранными экспедициями морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива, начиная с Великой Северной экспедиции (1733–1743 годы) и кончая путешествиями А.Э. Норденшельда [7].

Осуществление коммерческих экспедиций как примера практического судоходства в последние десятилетия XIX века и все более активное плавание по СВП в начале XX столетия приводят к тому, что в повседневном обиходе и литературе на смену термину «Северо-Восточный проход» приходит «Северный морской путь» [8].

В XX и начале XXI века история СМП исследовалась чрезвычайно активно, что воплотилось в многочисленные книги, в т. ч. 4-томное издание «История открытия и освоения Северного морского пути», опубликованное в СССР в 1956–1969 годах. Два его первых тома были посвящены периоду с древности по эпоху капитализма [9, 10]. Также отметим 2-томный фундаментальный труд В.Ю. Визе об изучении морей Российской Арктики, изданный в 2016 году [11].

В 1990-е годы родилась идея создания фундаментального, обобщающего исследования об истории СВП/СМП. В 2014 году был создан международный научный коллектив, в который вошли представители Великобритании, Нидерландов, Норвегии и России. В 2022 году вышла в свет англоязычная коллективная монография «От Северо-Восточного прохода к Северному морскому пути. История водного пути к северу от Евразии». В ней обобщена история более чем тысячелетнего освоения и развития

названной арктической морской магистрали, рассмотрены ее современное состояние, перспективы эксплуатации и представлены результаты исследований по данной тематике в России и за рубежом на протяжении нескольких веков. Библиография этого издания включает в себя около 1000 работ, опубликованных на нескольких языках [12, с. 465–491].

**Результаты.** Истоки рассматриваемой темы относятся к заре человеческой истории, когда древние люди в эпоху арктического палеолита и позднее начинали заниматься примитивным рыболовством, а затем и мореплаванием вдоль узкой прибрежной полосы. Но качественно новый этап начался в эпоху Средних веков, особенно в IX–X и последующих столетиях, когда человек двинулся в Арктику и стал осваивать здесь мореплавание и судостроение с качественно новыми знаниями, техникой и технологиями.

Особое значение имеют ранние плавания вокруг Северной Скандинавии и Кольского полуострова, а предметом многолетней дискуссии специалистов являются, например, поход викинга Отара в Биармию около 870–880 или 890-х годов и место, которого он смог достичь в ходе путешествия в Беломорье [9, с. 30; 11, т. 1, с. 14–15; 12, с. 15–16]. С этого времени начинается отсчет освоения западной части СВП/СМП.

Важными вехами раннего арктического мореплавания и освоения западной части СВП становятся морские походы новгородцев и поморов от устья Северной Двины в район Карских Ворот с XI века, освоение районов Печоры, Северного Урала и Нижней Оби. Значимым событием освоения арктической морской магистрали и одновременно предметом многолетней дискуссии является открытие архипелага Новая Земля: кто стал его первооткрывателем и когда это произошло.

Особое место в истории освоения СВП русскими мореходами и землепроходцами занимает история «златокопьящей» Мангазеи, первого русского заполярного города начала XVII века и пункта Мангазейского морского хода, запрещенного к плаванию в 1619 году. Стоит отметить, что существуют различные причины этого запрета.

Качественно новым этапом в освоении русских арктических вод становится период с XVI века, когда вследствие соглашений между Испанией и Португалией были захвачены и поделены океанские пути в Индию и Китай. Тогда и возникает предположение о возможности прохода к этим территориям из Европы северным путем, вдоль арктических берегов Евразии. В это время появляется и сам термин «Северо-Восточный проход». Вероятность такого прохода связывают прежде всего с сообщением русского посланника в Риме Дм. Герасимова в начале XVI века, записанным итальянским ученым Паолом Иовием Новокомским, опубликованным в 1825 году сочинение «Книга о посольстве Василия к Клименту VII» [13, с. 9–10].

Царь Петр I первым в России осознал государственное значение научного изучения и освоения Арктики и основания здесь постоянной морской коммуникации. Его занимали мысли об Аннинском проходе, который на картах XVI–XVII столетий находился там, где позже был открыт пролив, названный Беринговым [13, с. 10].

23 декабря 1774 года Петр I издал указ об организации Сибирской экспедиции для поисков пролива между Азией и Америкой. 6 января 1775 года он собственноручно написал краткую инструкцию начальнику экспедиции, вошедшей в историю как Первая Камчатская экспедиция (1725–1730 годы). Начальником был назначен опытный моряк В. Беринг, которого русский император хорошо знал и который возглавил позднее Вторую Камчатскую экспедицию (1733–1741 годы). Эти экспедиции носили комплексный характер с главной задачей отыскания и описания новых морских путей и внесли выдающийся вклад в освоение СВП/СМП.

В осуществлении научных исследований Арктики и СВП/СМП нужно отдать должное заслугам М.В. Ломоносова. Он считал освоение этого морского маршрута исторической миссией России: «...Северный океан, есть пространное поле, где... усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку» [4, с. 420].

Ломоносов-ученый справедливо полагал, что открытие СМП будет способствовать подъему российской экономики и развитию удаленных восточных регионов Российской империи. Как геополитик он указывал на значение прилегающих к данному пути территорий Сибири, Арктики, Тихого океана для укрепления международных позиций империи. Ломоносов-дипломат подчеркивал, что открытие и освоение морской магистрали вдоль северных берегов Евразии облегчат «сообщение с Ориентом», укрепят торгово-экономические и культурные связи со странами и народами Востока.

Выдающийся прогресс, достигнутый русскими исследователями и мореходами в изучении, гидрографическом обследовании и освоении фактически всей протяженности СВП от Архангельска до Камчатки в первой и начале второй половины XVIII века, трудно переоценить, и это нашло отражение в многочисленных российских и зарубежных публикациях.

Период с середины XVIII до середины XIX века в коллективной монографии 2022 года назван «негероическим освоением евразийской морской Арктики» [12]. В ходе презентации этого издания на Арктических чтениях в Москве в начале 2024 года прозвучал вопрос, с чем связано такое определение. Автор текста, историк из Нидерландов Э. Окхейзен, объяснял это тем, что освоение на указанном этапе носило довольно эволюционный, прогрессивный характер в сравнении с результатами Камчатских экспедиций в предшествующий период, но мореплавание А.Э. Норденшельда, случившееся в дальнейшем, было беспрецедентным, поскольку он прошел СВП целиком. В западной исторической литературе результаты данного периода рассматриваются как менее впечатляющие или даже как неудачи – и более русские, нежели западные.

Но сам Окхейзен подчеркивал, что менее впечатляющими и негероическими эти итоги кажутся только на первый взгляд, а в действительности с середины XVIII до середины XIX века происходили важные и масштабные мероприятия, хотя имели место и вызывающие

недоумение события. В это время складываются и напряженные геополитические отношения России с западными странами на крайней восточной оконечности осваиваемого СВП. Но, несомненно, отмеченная часть издания 2022 года восполнила большой пробел в историографии СМП [4, с. 83].

Время с середины XIX века до 1917 года, завершающее российский имперский период, было весьма противоречивым в освоении и эксплуатации морского арктического маршрута к северу от Евразии вдоль российского побережья. Плавание А.Э. Норденшельда в 1878–1879 годах доказало возможность сквозного прохода из Атлантического в Тихий океан через Российскую Арктику и, казалось бы, открывало беспрецедентные перспективы для превращения СВП в постоянно действующую морскую магистраль между Европой и Азией и трансформации прохода в путь. Вместе с тем сам Норденшельд считал, что судоходство между Европой и устьем Енисея на западе и между Тихим океаном и устьем Лены на востоке имеет большее значение, чем сквозное плавание, которое в силу сурового ледового режима СВП вряд ли станет значимым для торговли [7].

Советское видение развития СВП/СМП в эпоху капитализма наиболее полно воплотилось во втором томе 4-томного издания об истории открытия и освоения СМП [10]. В последующие 60 лет проблематика изучения этого периода существенно расширилась. Тем не менее зарубежные авторы особое внимание уделяли роли иностранных мореплавателей и коммерсантов в исследовании и эксплуатации Российской Арктики.

История коммерческих экспедиций по СМП в 1870–1890-е годы, главным образом иностранных (в основном британских), стала предметом диссертационного исследования А.Е. Гончарова [14]. Автор подчеркивает, что этот период был единственным в истории, когда преобладающая роль в процессе освоения СМП принадлежала частному, прежде всего иностранному, капиталу. Отсутствие эффективной государственной поддержки не позволяло рос-

сийским торгово-промышленным кругам адекватно конкурировать с английскими коммерсантами, и в итоге российское правительство пошло на отмену режима порто-франко для защиты национальных интересов. Однако Гончаров констатирует, что в начале XX века, несмотря на усилия ряда частных иностранных компаний, инициатива в освоении и обустройстве СМП окончательно перешла в руки государства [14].

Стремление британцев наладить регулярное сообщение по СМП диктовалось прежде всего геополитическими интересами Великобритании, пытавшейся получить доступ к ресурсной базе Сибири, открыть гигантский рынок сбыта для своих промышленных товаров, обрести кратчайший путь к Китаю, находившемуся в полуколониальной зависимости от западных стран, а также использовать алгоритм Ост-Индской компании, вытребовав для себя максимальные торговые привилегии в России. В условиях роста активности европейских держав в Арктике и грядущего геополитического противостояния здесь перед властями Российской империи встал вопрос о необходимости выстроить продуманную арктическую политику или уступить свои северные владения другим странам [15, с. 8; 16].

В международной коллективной монографии 2022 года была предпринята попытка представить новое и более широкое видение проблем освоения, развития и эксплуатации СМП во второй половине XIX – начале XX века [12, с. 181–270]. В ней рассмотрены следующие проблемы: раннее освоение и навигации к устьям Оби и Енисея; российско-норвежские отношения от Крымской войны до Российской революции 1917 года; мореплавание по СВП; охрана СМП до 1905 года; Русско-японская война и потенциальная военная и стратегическая важность СМП; СМП накануне Российской революции 1917 года.

Гораздо полнее в сравнении с предшествующими изданиями освещена разносторонняя деятельность иностранных предпринимателей. Впервые столь подробно исследованы помор-

ская торговля и российско-норвежские отношения на разных уровнях и с упором на сотрудничество.

К сожалению, вне поля зрения данного издания оказалась такая важная и масштабная проблема, как потребность освоения Мурмана, активно обсуждавшаяся на высшем уровне в России еще в 1890-е годы, но отложенная на время. Программа намеченного ранее развития этого стратегически важного региона вынужденно и форсированно реализовывалась уже в годы Первой мировой войны: строительство гражданского и военного порта с учреждением г. Романова-на-Мурмане (с 1917 года – Мурманск), а также железнодорожной магистрали, связавшей Мурман с Петрозаводском и центром страны.

Архангельская губерния, ее порты и инфраструктура пережили в годы Первой мировой войны ускоренную модернизацию в связи с необходимостью принимать огромные потоки грузов по арктической морской магистрали из Западной Европы и нарастить масштабы экспорта. С 1915 года апробируется тактика конвойной проводки судов, учреждается система обороны русских северных вод посредством создания в 1916 году флотилии Северного Ледовитого океана и действий Северно-русской, или Арктической, эскадры Антанты [17, с. 102–157].

Важной и интересной для изучения проблемой является деятельность Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910–1915 годов. В ходе ее состоялись последние открытия островов в Арктике, а также впервые был совершен сквозной поход гидрографической экспедиции Б.А. Вилькицкого в 1914–1915 годах с востока на запад по СМП, доказавший возможность его эксплуатации [18].

Добавим, что вслед за этой экспедицией последовала циркулярная нота МИД России от 20 сентября 1916 года о включении в состав Российской империи открытых земель в азиатской части Арктики с указанием, что правительство не сочло нужным заносить в эту нотификацию острова близ европейского побережья империи

(Новая Земля, Колгуев, Вайгач и др.) «ввиду того, что их принадлежность к территории империи является общепризнанной в течение столетий»<sup>1</sup>.

К сожалению, процесс освоения СМП в начале XX века сопровождался не только свершениями и достижениями, но и трагедиями. Так, в 1912–1914 годах потерпели неудачу три экспедиции, завершившись гибелью их руководителей (В.А. Русанова, Г.Л. Брусилова и Г.Я. Седова).

Оценка результатов освоения, развития и состояния СМП к финалу имперского периода носит весьма противоречивый характер в российской и иностранной исторической литературе. С одной стороны, налицо были несомненные достижения. Главным из них стала трансформация СВП в СМП, который превратился в маршрут коммерческих экспедиций, гидрографического и экономического освоения. С другой стороны, на повестке дня стоял сложный комплекс проблем: обустройство СМП, его дальнейшая коммерциализация, обеспечение безопасной навигации, налаживание оптимальных взаимоотношений государства и частных предпринимателей, юридическое закрепление этой морской магистрали за Россией. Исторический опыт доказывает, что СМП наиболее эффективно развивается в условиях сильной государственности и продуманной и долгосрочной политики в Арктике. Данная арктическая морская трасса подтвердила свою исключительную важность для России в условиях военных испытаний.

Русско-японская война показала потенциальную военную и стратегическую необходимость и значимость срочного развития СМП и организации движения судов из Белого моря в Тихий океан, гидрографического обследования этой трассы, что вылилось в принятие ряда государственных документов и работу Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1910–1915 годах [12, с. 240–243]. Первая мировая война привела к стремительному ро-

сту морских перевозок из Западной Европы по арктической трассе (европейский сектор СМП) в северные русские порты. В 1914–1917 годах было ввезено около 5,5 млн т импортных грузов, а вывезено около 4,5 млн т грузов, что было значительно больше объема перевозок по ленд-лизу по этой морской коммуникации в годы Второй мировой войны. Для охраны и обеспечения безопасности арктической трассы была создана уже упомянутая флотилия Северного Ледовитого океана [17, с. 102–157].

Забегая вперед, заметим, что эксплуатация СМП продолжалась в годы Гражданской войны в Сибири и Северной области [12, с. 279–285]. Организация регулярного сквозного мореплавания по СМП была налажена в советский период.

**Заключение.** Тысячелетний период освоения и развития СВП/СМП характеризовался суровыми испытаниями, свершениями, героизмом его покорителей, драмами и трагедиями. Накопленный исторический опыт многогранен и колоссален, он являлся и является предметом пристального внимания, вдумчивого осмысления и изучения российскими и зарубежными исследователями. Исторические уроки этой эпохи и историческая память о ней вдохновляют на новые свершения при дальнейшем освоении и эксплуатации СМП и в то же время требуют максимальной продуманности данного процесса и реализуемой политики.

Что касается проблемы преемственности или отсутствия таковой в развитии СМП в имперский и советский период, на этот счет существуют разные суждения. В советское время лейтмотивом являлось то, что именно советское государство осуществило всестороннюю и эффективную эксплуатацию СМП в противовес неэффективным действиям царского правительства. В постсоветской российской и зарубежной литературе ряд авторов высказывает мнение, что усилия по освоению СМП в дореволюционный период не следует недооценивать, что основные принципы арктической поли-

---

<sup>1</sup>Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: хрест.: в 3 т. / под общ. ред. И.С. Иванова. Т. 3. Применимые правовые источники. М.: Аспект Пресс, 2013. С. 140.

тики и мореплавания были выработаны уже в 1897–1917 годах и эта магистраль была открыта для последующего широкомасштабного освоения. Другие исследователи полагают, что именно в советский период произошло кардинальное переосмысление арктической полити-

ки, была выстроена долговременная стратегия развития СМП и создана оптимальная модель управления им, а централизованная плановая экономика способствовала ускоренному развитию и эксплуатации морской магистрали. Эта тема до сих пор остается предметом дискуссий.

### Список литературы

1. *Hakluyt R.* The Principal Navigations, Voyages and Discoveries of the English Nation: in 2 vols. London, 1598.
2. *Hakluyt R.* The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation: in 3 vols. London, 1598–1600.
3. *Purchas S.* Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes, Contayning a History of the World, in Sea Voyages, and Lande Travells, by Englishmen and Others. London, 1625.
4. *Ломоносов М.В.* Полн. собр. соч. в 11 т. Т. 6. Труды по русской истории, общественно-экономическим вопросам и географии. 1747–1765 гг. М.; Л.: Изд-во Акад. наук СССР, 1952. 689 с.
5. *Coxe W.* Account of the Russian Discoveries Between Asia and America. London, 1780. 410 p.
6. *Норденишельд А.Э.* Путешествие А.Э. Норденшельда вокруг Европы и Азии на пароходе «Вега» в 1878–1880 гг. / пер. со швед. С.И. Барановского, засл. проф. Имп. Александр. ун-та, при содействии Э.В. Кориандера, горн. инж. СПб.: И.И. Валлениус, 1881. Ч. 1. 516 с.
7. *Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива: в 2 ч. СПб.: Тип. Д.И. Шеметкина, 1883. Ч. 1. 318 с.; Ч. 2. 288 с.
8. *Руднев Д., Кулик Н.* Материалы к изучению Северного морского пути из Европы в Обь и Енисей. Петроград: Тип. А.Э. Коллинс, 1915. 127 с.
9. *Белов М.И.* Путь через Ледовитый океан: очерки из истории открытия и освоения Северного морского пути. М.: Мор. трансп., 1963. 237 с.
10. *Пинхенсон Д.М.* Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л.: Мор. трансп., 1962. 766 с. (История открытия и освоения Северного морского пути; Т. 2).
11. *Визе В.Ю.* Моря Российской Арктики. Очерки по истории исследования: в II т. М.: Paulsen, 2016. Т. I. 344 с.; Т. II. 256 с.
12. *From Northeast Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia / ed. by J.P. Nielsen, E. Okhuizen.* Leiden: Brill, 2022. 499 p.
13. *Булатов В.Н.* Русский Север: в 5 кн. Кн. 4. Свет Полярной звезды. Архангельск: Изд-во ПГУ, 2002. 272 с.
14. *Гончаров А.Е.* История коммерческих экспедиций Северного морского пути: 1870-е – 1890-е гг.: дис. ... канд. ист. наук. Кемерово, 2013. 261 с.
15. *Ананьев Д.А.* История освоения Северного морского пути в освещении англо- и немецкоязычных исследователей // Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2018. № 3. С. 5–14. <https://doi.org/10.17238/issn2227-6564.2018.3.5>
16. *Поткина И.В.* Зарождение Северного морского пути: пролог грядущего геополитического противостояния в Арктике // Ист. курьер. 2023. № 6(32). С. 139–153. <https://doi.org/10.31518/2618-9100-2023-6-10>
17. *Голдин В.И.* Арктическая жемчужина империи. Русский Север в эпоху реформ, революций и Первой мировой войны. М.: Вече, 2022. 464 с.
18. *Б.А. Вилькицкий и Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана в 1914–1915 гг.: сб. док. / науч. ред. В.Г. Смирнов, отв. сост. Р.Г. Гагкуев; сост. Н.А. Кузнецов, С.В. Решетников, В.Г. Смирнов.* М.: Кучково поле Музеон, 2022. 656 с.

### References

1. *Hakluyt R.* *The Principal Navigations, Voyages and Discoveries of the English Nation.* London, 1598.
2. *Hakluyt R.* *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation.* London, 1598–1600.

3. Purchas S. *Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes, Contayning a History of the World, in Sea Voyages, and Lande Travells, by Englishmen and Others*. London, 1625.
4. Lomonosov M.V. *Polnoe sobranie sochineniy. T. 6. Trudy po russkoy istorii, obshchestvenno-ekonomicheskim voprosam i geografii. 1747–1765 gg.* [Complete Works. Vol. 6. Works on Russian History, Socio-Economic Issues and Geography. 1747–1765]. Moscow, 1952. 689 p.
5. Coxe W. *Account of the Russian Discoveries Between Asia and America*. London, 1780. 410 p.
6. Nordenskiöld A.E. *Puteshestvie A.E. Nordenshel'da vokrug Evropy i Azii na parokhode "Vega" v 1878–1880 gg.* [A.E. Nordenskiöld's 1877–1880 Voyage Around Europe and Asia Aboard the *Vega* Steamship]. St. Petersburg, 1881. Pt. 1. 516 p.
7. Studitskiy F.D. *Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva* [The History of the Discovery of the Sea Route from Europe to the Siberian Rivers and to the Bering Strait]. St. Petersburg, 1883. Pt. 1. 318 p.; Pt. 2. 288 p.
8. Rudnev D., Kulik N. *Materialy k izucheniyu Severnogo morskogo puti iz Evropy v Ob' i Enisey* [Materials for the Study of the Northern Sea Route from Europe to the Ob and Yenisei]. Petrograd, 1915. 127 p.
9. Belov M.I. *Put' cherez Ledovityy okean: ocherki iz istorii otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti* [The Route Through the Arctic Ocean: Essays on the History of the Discovery and Exploration of the Northern Sea Route]. Moscow, 1963. 237 p.
10. Pinkhenson D.M. *Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma* [The Problem of the Northern Sea Route in the Capitalist Era]. Leningrad, 1962. Vol. 2. 766 p.
11. Wiese V.Ju. *Morya Rossiyskoy Arktiki. Ocherki po istorii issledovaniya* [The Seas of the Russian Arctic. Essays on the History of Exploration]. Moscow, 2016. Vol. 1. 344 p.; Vol. 2. 256 p.
12. Nielsen J.P., Okhuizen E. (eds.). *From Northeast Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia*. Leiden, 2022. 499 p.
13. Bulatov V.N. *Russkiy Sever. Kniga chetvertaya: Svet Polyarnoy zvezdy* [The Russian North. Book Four: The Light of the Pole Star]. Arkhangelsk, 2002. 272 p.
14. Goncharov A.E. *Istoriya kommercheskikh ekspeditsiy Severnogo morskogo puti: 1870-e – 1890-e gg.* [History of Commercial Expeditions by the Northern Sea Route: 1870s – 1890s: Diss.]. Kemerovo, 2013. 261 p.
15. Anan'ev D.A. The History of the Development of the Northern Sea Route as Presented in English- and German-Language Historiography. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2018, no. 3, pp. 5–14. <https://doi.org/10.17238/issn2227-6564.2018.3.5>
16. Potkina I.V. The Origin of the Northern Sea Route: A Prologue to the Forthcoming Geopolitical Confrontation in the Arctic. *Istoricheskiy kur'er*, 2023, no. 6, pp. 139–153 (in Russ.). <https://doi.org/10.31518/2618-9100-2023-6-10>
17. Goldin V.I. *Arkticheskaya zhemchuzhina imperii. Russkiy Sever v epokhu reform, revolyutsiy i Pervoy mirovoy voyny* [The Arctic Pearl of the Empire. Russian North in the Era of Reforms, Revolutions and World War I]. Moscow, 2022. 464 p.
18. Smirnov V.G. (ed.). *B.A. Vil'kitskiy i Gidrograficheskaya ekspeditsiya Severnogo Ledovitogo okeana v 1914–1915 gg.* [B.A. Vilkitzky and the 1914–1915 Arctic Ocean Hydrographic Expedition]. Moscow, 2022. 656 p.

**Информация об авторе**

**В.И. Голдин** – доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры регионоведения, международных отношений и политологии Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова (адрес: 163002, г. Архангельск, просп. Ломоносова, д. 2).

**Information about the author**

**Vladislav I. Goldin**, Dr. Sci. (Hist.), Prof., Prof. at the Department of Regional Studies, International Relations and Political Sciences, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov (address: prosp. Lomonosova 2, Arkhangelsk, 163002, Russia).

Поступила в редакцию 19.03.2024  
Одобрена после рецензирования 20.05.2024  
Принята к публикации 22.05.2024

Submitted 19 March 2024  
Approved after reviewing 20 May 2024  
Accepted for publication 22 May 2024