

DOI: 10.15372/HSS20190213
УДК 94+332.1(571) "1920/1980"

А.И. ТИМОШЕНКО

АРКТИКА И СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ СИБИРИ (1920–1980-е гг.)*

Институт истории СО РАН,
РФ, 630090, г. Новосибирск, ул. Николаева, 8

В статье рассматривается роль советской Арктики, а также Сибири в экономическом развитии и индустриальной модернизации СССР. Кроме того, анализируются особенности экономики регионов в советский период. Обозначены этапы в экономическом развитии Арктики. Подчеркнуто, что первой индустриальной программой в регионе было строительство в Норильске, которое началось в середине 1930-х гг., а в апреле 1942 г. был получен первый никель – важнейший металл для военно-оборонной промышленности. Огромное значение в экономическом развитии Арктики имел Северный морской путь, проходящий исключительно вдоль границ Советского государства. Следующей по времени явилась нефтегазовая программа в Арктике, которая и в настоящее время успешно развивается. В статье сделан вывод, что в советский период в экономическом развитии Российской Арктики, в том числе ее сибирской части, был сделан значительный шаг вперед. Эти достижения внесли весомый вклад в развитие экономики не только Сибири, но и всего Советского Союза.

Ключевые слова: СССР, Сибирь, Арктика, экономическое развитие, индустриальные программы, военно-оборонная промышленность, Северный морской путь.

A.I. TIMOSHENKO

THE ARCTIC AND NORTHERN SEA ROUTE IN ECONOMIC DEVELOPMENT OF SIBERIA (1920–1980s)

Institute of History SB RAS,
8, Nikolaeva str., Novosibirsk, 630090, Russian Federation

This article objective is to reveal main issues related to peculiarities of the Arctic economic development during the Soviet period. The study is essential to define the historical experience of industrial development of the region rich in natural and mineral resources. The article's problematic field includes step-by-step implementation of industrial programs in the Arctic. The first program was the industrial project's realization in Norilsk: the metallurgical plant construction began in 1935; the first portion of nickel (the most important metal for the military-defense industry) was smelted in 1942. Norilsk industrial area continued its development after the World War II. In 1950s Norilsk had already been able to produce a substantial amount of nonferrous metals, which became even larger after Nadezhdinskiy smelter start-up. The article points out other events of the industrial modernization taking place after the World War II in the Arctic and northern Siberia regions under industrial program's implementation. The next program was forming the West Siberian oil and gas complex to produce large volumes of natural gas and oil. Hydrocarbon extraction in Sub-Arctic and Arctic regions started in the late 1950s and actively developed in 1960–1980s. Nowadays, it is still the main source of fuel and energy resources in the country. The state strategy was aimed exclusively at promoting the growth of industrial capacity of eastern regions including Arctic Siberia. The Northern Sea Route along the Soviet Union's northern border was very important for economic development of Soviet Arctic.

The author concludes that the main factor of economic development of Siberia and Arctic in the USSR was industrial modernization which pre-determined the state approach to this region.

Key words: USSR, Siberia, Arctic, economic development, industrial programs, military defense industry, Northern Sea Route.

*Статья выполнена при финансовой поддержке РФФИ, проект 19-09-00041А «Экономическое и социально-демографическое развитие Арктических территорий СССР (1920-1980-е годы).

Альбина Ивановна Тимошенко – канд. ист. наук, старший научный сотрудник Института истории СО РАН, e-mail: timoshenkoai@ngs.ru.

Albina I. Timoshenko – Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher Institute of History SB RAS.

Проблемы, связанные с российской Арктикой, привлекают самое пристальное внимание исследователей, особенно отечественных историков (см., напр.: [1; 2; 3]). Советское правительство с самого начала своего существования рассматривало Арктику как зону важнейших национальных интересов страны. В своих намерениях оно основывалось на представлении о чрезвычайной значимости северных территорий для страны как в геополитическом, так и в экономическом отношении. Уже в 1920-е гг. северные регионы включались в общегосударственные планы социально-экономического развития СССР. Акцентировалось внимание на обустройстве и развитии Северного морского пути (СМП), который признавался важнейшей транспортной магистралью для полноценного государственного развития, имеющей кратчайшее расстояние между западом и востоком страны, а именно портами Мурманском и Владивостоком. СМП полностью проходил вдоль границ государства и не зависел от международных отношений в тот или иной период времени, в отличие, например, от южного прохода через Суэцкий канал. Кроме того, Северный морской путь вместе с реками Сибири составлял глобальную транспортную сеть, охватывающую своим влиянием огромную территорию. Поэтому обустройство СМП и создание крупнотоннажного речного флота в Сибири, оживление здесь хозяйственной жизни в целом оценивалось советским правительством в качестве важнейшей задачи региональной политики.

Попытки освоения СМП предпринимались еще в имперский период. Затем эту эстафету приняло советское правительство, которое в апреле 1920 г. в Сибири при Сибирском революционном комитете (Сибревкоме) организовало специальный Комитет Северного морского пути. На него были возложены обязанности объединить под своим контролем все проводимые в Сибири работы по изучению и оборудованию СМП, «имеющие целью превращение последнего в артерию планомерной экономической связи Сибири со странами Европы и Тихого океана путем транспортирования грузов через устья Оби, Енисея и Лены и Колымы, а также для наблюдения за правильным ходом работ по совершаемым Северным морским путем товарообменным операциям»¹.

В докладе на заседании Сибревкома, посвященном организации Комитета Северного морского пути, говорилось, что он должен являться не губернским и не областным, а всероссийским учреждением, составлять особый специальный орган центральной власти, непосредственно ей подчиненный как «особое представительство в Сибири, охватывающее работу по Северному морскому пути, как в организационной, так и оперативной стадиях». Исполнительным органом Комитета было определено Управление делами, состоящее из 9 отделов: торгового, транспортного, портового хозяйства, гидрографического, радиосвязи, по

топливу, секретариат (с хозяйственным подотделом), сметно-финансового и научного. Возглавлял каждый отдел соответствующий специалист, проверенный на лояльность советской власти и утвержденный Сибревкомом. Таким образом, на службе советской власти были оставлены прежние работники и участники полярных экспедиций: К.К. Неупокоев, А.М. Вихман, Б.А. Дмитриев, Н.И. Евгенов, С.Д. Лаппо др. На все ключевые посты были назначены советские функционеры. Комитет возглавил член Сибирского революционного комитета Ф.И. Локацков, его заместителем был назначен сотрудник имперского периода экономист Ф.А. Шольц².

Комитет СМП создавался для проведения так называемых Карских экспедиций, которые со временем стали более или менее регулярными. Наркомат внешней торговли и Наркомат путей сообщения под контролем Совета народных комиссаров закупали, насколько позволяли государственные финансы, за границей новые суда, ледокольное оборудование, новые сигнальные и навигационные приборы, моторные лодки и другое оборудование, необходимое для плавания по северным морям. Вывозом грузов из Сибири (продовольствия, пушнины, рыбы, леса, различного сырья) и доставкой их в порты на арктическом побережье по сибирским рекам занимались соответствующие отделы Комитета СМП. Его представительство в Архангельске в свою очередь контролировало поставки в Сибирь машин, инструментов, охотничьего снаряжения, химических и других товаров, в которых нуждался регион. Заграничные представительства Наркомата внешней торговли РСФСР в Лондоне и Берлине работали в рамках общей схемы планирования и реализации импортно-экспортных операций. На государственные средства закупались товары, фраговались морские суда, контролировались грузоперевозки из европейских портов на восток.

Карские экспедиции постепенно приобретали все больший опыт и успех. Государственный интерес к их развитию объяснялся, несмотря на трудности и издержки, их высокой экономической эффективностью. В результате плавания по Северному морскому пути перемещались на значительные расстояния объемные сырьевые грузы, которые направлялись на экспорт. Ими не загружался более дорогой железнодорожный транспорт. Развитие перевозок стимулировало хозяйственную жизнь в северных районах: разработку месторождений курейского графита, производство лесоматериалов. При значительных лесных богатствах Сибири вывоз леса мог стать главной и самой прибыльной частью экспорта. В перспективных планах хозяйственного развития северных районов Сибири предполагалось строительство крупного деревообрабатывающего центра в Игарке, нескольких лесозаводов в районе Маклаково и Енисейска, за счет продукции которых планировалось значительно увеличить количество экспортных лесоматериалов из Сибири.

¹ Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. Р-271. Оп. 1. Д. 74. Л. 1.

² Там же. Д. 4. Л. 4, 209.

В конце 1920-х гг. Комитет СМП был реорганизован в Северо-Сибирское государственное акционерное общество промышленности и транспорта в системе Наркомата торговли СССР, которое получило название «Комсеверопуть». Так была создана специфическая территориальная комплексная пионерная организация, которая должна была осуществлять не только транспортные операции по рекам Сибири и Северному морскому пути, но и вести заготовку леса, строить порты, разрабатывать месторождения полезных ископаемых и даже решать социально-экономические проблемы на подведомственной территории, чем она и занималась в 1928–1932 гг.

Продолжало хозяйственную и научную деятельность в Арктике и Главное управление Северного морского пути («Главсевморпуть»), которое заняло важное место в иерархии государственной власти в регионе. Юридически данный факт был закреплен специальным постановлением ЦК ВКП (б) и СНК СССР от 20 июля 1934 г. В нем говорилось, что вся хозяйственная и научно-исследовательская деятельность в Арктике должна проводиться под руководством Управления «Главсевморпуть». Устанавливались также границы территории влияния этой специфической организации. В европейской части страны они распространялись на острова и моря Северного Ледовитого океана, а в азиатской – на всю территорию к северу от 62-й параллели. Согласно постановлению, все предприятия союзного значения, расположенные на этой территории, переходили в ведение «Главсевморпути». Организация по своему усмотрению могла формировать кадровый корпус, проводить мероприятия по подготовке и закреплению кадров, страхованию их жизни и трудоспособности при работе в северных условиях [4, с. 481–486].

Свою деятельность Управление «Главсевморпуть» осуществляло через семь территориальных управлений: Ленинградское, Архангельское, Мурманское, Омское, Красноярское, Якутское, Дальневосточное с подчинением ему Чукотского треста. Каждому территориальному управлению отводилась особая роль. Например, на Ленинградское возлагалась организация сквозных рейсов по Северному морскому пути, Якутское отвечало главным образом за речные перевозки, развитие местной промышленности и работу судововерфей и т.д. В результате деятельности «Главсевморпути» уже в 1930-е гг. была проведена значительная работа по освоению Северного морского пути, научному изучению полярных областей, развитию речного судоходства, промышленному и транспортному строительству, а также по обеспечению жизнедеятельности населения на Севере. К началу 1940-х гг. российская Арктика была покрыта густой сетью полярных станций, а с 1937 г. начались исследования на дрейфующих льдинах [3, с. 214–264].

Важная часть советских планов в Арктике была связана с изучением ее природных ресурсов и включением их в развитие экономики СССР. Эти задачи уже

ставились в плане ГОЭЛРО. Проведенные в его рамках горно-геологические изыскания на Таймыре под руководством Н.Н. Урванцева позволили выдвинуть на повестку дня решение норильской проблемы, которая затем определила создание в азиатской части российской Арктики крупнейшего в мире горнопромышленного комплекса по производству цветных металлов. На материалах Урванцева свой проект выдвинул другой исследователь Арктики – О.Ю. Шмидт, который также считал, что на Таймыре необходимо создать мощный горнопромышленный район СССР.

Норильский промышленный район явился весомой частью экономики СССР и Сибири. Он начал формироваться еще в годы первых пятилеток. Но наиболее остро необходимость его создания обозначилась с началом Великой Отечественной войны, когда в рамках эвакуационных планов в Норильск были перебазированы Мончегорский никелевый завод и часть оборудования и специалистов комбината цветных металлов из Нальчика. В результате восстановления прибывших производственных мощностей первый никель на Норильском металлургическом комбинате был получен в апреле 1942 г., а 18 мая Государственный Комитет Оборона принял решение о расширении на Таймыре производства этого важнейшего для военно-оборонной промышленности металла. В 1944–1945 гг. производство норильского никеля постоянно росло. К концу войны удалось практически полностью компенсировать потерю никелевых комбинатов из Мончегорска и Нальчика. Одновременно с производственным развитием северных территорий СССР рос грузопоток по СМП. За военные годы перевозки через арктические моря увеличились более чем в 2 раза, а перевозки в Якутию морем – в 10 раз [5, с. 14].

К 1953 г. главное предприятие Норильского промышленного комплекса горно-металлургического комбинат им. А.П. Завенягина – производило 35 % никеля в СССР, 12 % меди, 30 % кобальта, 90 % платины. В 1966 г. с открытием Октябрьского месторождения медно-никелевых руд начался новый этап развития Норильского промышленного района. У Норильска появился город-спутник Талнах, в котором были построены рудники и горно-обогатительная фабрика. Продукция горно-металлургического комбината в Норильске составляла значительную долю мирового и российского производства цветных металлов. Еще больше она увеличилась с вводом в строй Надеждинского металлургического комбината. В результате в арктической зоне Сибири образовался крупнейший в мире комбинат по производству цветных металлов [6, с. 516–517].

Надеждинский металлургический комбинат по выплавке никеля и меди начал строиться после открытия Талнахского и Октябрьского месторождений. Свое название он получил от железнодорожного разъезда Надежда, который находился в 12 км от Норильска. Завод начал строиться после приезда председателя Совета министров СССР А.Н. Косыгина в Норильск

7 января 1968 г.³ Позднее было принято решение о необходимости строительства второго металлургического комбината по выплавке цветных металлов.

В 1960-е гг. новые импульсы для своего экономического развития получил север Западной Сибири, где были открыты крупные месторождения углеводородов. Проблема освоения сибирских месторождений нефти и газа была оценена как важнейшая для экономического развития СССР. Были приняты масштабные государственные решения, определившие создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК). Выделенные капитальные вложения для освоения наиболее продуктивных нефтяных и газовых месторождений в Западной Сибири в 1970-е гг. превысили затраты на строительство ВАЗа, КамАЗа, БАМа и Атоммаша вместе взятых. Народное хозяйство СССР в ходе решения нефтегазовой проблемы получило значительную выгоду. ЗСНГК уже к концу 1970-х гг. обеспечивал главную добычу нефти и газа в стране [7, с. 220].

Значительный вклад в экономику Сибири и страны вносило промышленно-транспортное развитие северных районов, особенно тех, в которых были обнаружены месторождения нефти и газа. Началось оно с территории Среднего Приобья, затем сдвигалось прямо на север, где центрами добычи стали Сургут, Нижневартовск, Новый Уренгой и Ямал. В 1970-е гг. промышленная разработка месторождений углеводородов начала производиться в основном в приполярной и арктической зонах. Из общего прироста добычи нефти и газоконденсата в стране за 1971–1975 гг. около 86 % приходилось на ЗСНГК, который стал главной базой страны по добыче нефти и газа, причем в сложных географических и природно-климатических условиях.

Организация крупной топливно-энергетической и сырьевой провинции на севере Западной Сибири позволила уже к концу 1970-х гг. существенно улучшить структуру топливно-энергетического баланса СССР, полностью компенсировать падение добычи нефти и газа в других районах страны. Кроме того, углеводороды Сибири стали формировать существенную часть экспортных поставок нефти и газа, а, следовательно, и инвалютных поступлений.

Во второй половине XX в. экономическое развитие Сибири также в значительной степени было связано с арктическими территориями. Здесь происходило активное промышленное и транспортное строительство, поиск новых месторождений полезных ископаемых, что увеличивало масштабы научно-исследовательских работ в регионе. Инициатором и одновременно исполнителем практически всех социальных, экономических и военно-стратегических программ в Арктике являлось государство. Бурное развитие экономики северных районов, темпов промышленного производства требовало значительного увеличения завоза грузов. Одновременно возрастала

потребность страны в продукции, производимой на Севере, в вывозе сибирского леса, норильских цветных металлов, ямальского природного газа и т.д.

Основой промышленно-транспортного развития в советский период, безусловно, являлся Северный морской путь, получивший в послевоенные годы значительные импульсы для своего развития. В СССР он оценивался не только как транспортная магистраль, но и как северная граница государства, требующая определенной защиты. Поэтому создающаяся производственная и военно-оборонная инфраструктура в Арктике должна была обеспечивать решение самых различных задач. В послевоенные годы в высоких широтах проводились масштабные морские и воздушные научно-исследовательские экспедиции под названием «Север». Начиная с 1950-х гг. в Северном Ледовитом океане в круглогодичном режиме одновременно дрейфовали по две-три научно-исследовательских станции «Северный полюс», наблюдения которых использовались в метеорологическом прогнозировании не только для Арктики, но и для всей территории СССР.

Восстанавливавшейся после войны промышленности требовались новые минеральные и топливные ресурсы, которые, как показывали предшествующие геологические изыскания, вполне могли находиться на Крайнем Севере, и в большом количестве. В Новосибирске в 1957 г. было создано Сибирское отделение Академии наук СССР, которое сразу же подключилось к решению задач экономики Арктического региона.

Следует отметить, что в условиях бурного развития в 1950–1980-е гг. хозяйственное освоение сибирского Севера испытывало острую нужду в транспортном обеспечении. Особенно нуждались в нем районы интенсивного промышленного освоения и активной разработки месторождений полезных ископаемых. Государство направляло сюда огромные средства для транспортного строительства, которое разворачивалось по всей горизонтали арктических территорий и особенно в нефтегазовых районах Западной Сибири. Здесь высокими темпами сооружались не только железные, но и автомобильные дороги преимущественно с твердым покрытием, строились самые современные аэродромы со специальными взлетно-посадочными полосами для приема большегрузных самолетов. Однако все это требовало крупных затрат, а в условиях заболоченных в основном территорий, располагавшихся в зоне северной тайги и тундры, было делом крайне трудным. Авиация не могла решить все транспортные проблемы.

Поэтому большие надежды возлагались на транспортировку по Северному морскому пути, в развитие которого в послевоенные годы вкладывались огромные средства. Значительные изменения претерпел ледокольный флот, занимавший ключевое положение среди транспортных средств в Арктике. Его развитие было связано, с одной стороны, с заменой паровых установок на более современные дизель-

³ Правда. 1968. 8 янв.

электрические, а с другой – состоялся переход на качественно новый тип энергических установок, имеющих в своей основе атомные реакторы. После первого атомного ледокола «Ленин», введенного в эксплуатацию в 1959 г., были построены еще более мощные атомные ледоколы – «Москва», «Арктика», «Россия» и другие, благодаря которым начался новый этап плаваний по СМП.

Атомные ледоколы представляли совершенно новый класс плавающих средств. Они обладали крайне высокой степенью ледопробиваемости, имели очень высокую маневренность в сложной ледовой обстановке. Ледоколы были вполне автономными в своем движении по Северному морскому пути. Они могли долгое время не заходить в порты для пополнения запасов топлива и продовольствия. Введение в эксплуатацию атомных ледоколов позволило постепенно перейти к круглогодичным навигациям по морям Северного Ледовитого океана. Показательно изменение суммарной энерговооруженности ледоколов. Так, если в середине 1950-х гг. она составляла около 100 тыс. л.с., то ко второй половине 1970-х гг. – примерно 500 тыс. л.с. [8, с. 111–112].

Наличие мощного ледокольного флота в СССР в 1970-е гг. обеспечивало круглогодичное плавание в западном секторе СМП и бесперебойное снабжение промышленных предприятий и строек Сибири. Благодаря экспериментальным плаваниям в 1970–1971 гг. навигацию по трассе между Карскими воротами и Дудинкой удалось продлить на 57 суток по сравнению со средними многолетними сроками, существовавшими ранее. Государство получило только за счет продления навигации экономию примерно в 500 млн руб. [9, с. 96].

К началу 1970-х гг. общий объем грузоперевозок по Северному морскому пути составил около 3 млн т. К 1987 г. он достиг максимума – 6,58 млн т. Главные перевозки производились по маршруту Мурманск–Дудинка, что позволяло надежно осуществлять транспортно-производственную схему взаимодействия предприятий Кольского и Норильского промышленных районов [5, с. 15].

К 1980-м гг. активное экономическое развитие сибирской Арктики подготовило возможности для изменения стратегии «очагового» освоения Арктики в пользу комплексного развития ее экономики. В Институте экономики и организации промышленного производства СО РАН СССР (ИЭиОПП СО РАН СССР) разрабатывались проблемы комплексного развития экономики северных территорий, богатых природными ресурсами. Летом 1980 г. была совершена экспедиция по морям Северного Ледовитого океана под руководством академика А.Г. Аганбегяна. Согласно расчетам комплексное развитие производства в Арктике принимало значение масштабного и всеохватывающего социально-экономического явления, включающего в единой системе производственное, социальное и экологическое развитие северных территорий.

В 1980-е гг. сибирские экономисты неоднократно обращались со своими проектами в Госплан СССР, предлагали перспективное формирование в Арктике ряда территориально-производственных комплексов и промышленных узлов, объединенных крупной региональной программой национального значения. В докладах сибирских ученых отмечалось, что основа комплексного развития в Арктике уже заложена. В европейской части страны складывается Мурманский ТПК, разрабатывается проект Тимано-Печорского. Крупным территориально-производственным образованием в арктической зоне Сибири считается Северо-Обской ТПК – главная газодобывающая база страны. Границы его со временем будут расширяться от Уральских гор до Енисея. Крупнейшим территориально-производственным объединением является Северо-Енисейский ТПК с центром в г. Норильске. Со временем он может слиться с севером Якутии, где до 2000 г. предполагается дальнейшее развитие алмазодобывающей и золотосурьмяной промышленности, оловянного горно-обогатительного комбината.

Проект комплексного развития советской Арктики, разработанный под руководством академика А.Г. Аганбегяна, включал одновременно решение проблем пропорционального развития производственной и социальной инфраструктур, безопасности человеческого вмешательства в природную среду и т.п. Теоретически он был оценен очень высоко, но на практике не был реализован. Государственная политика в Арктике в советский период, как правило, основывалась на преобладании производственных приоритетов. Главное внимание участников хозяйственной деятельности сосредоточивалось на росте производственных показателей, который сопровождался не всегда выгодным и рациональным экспортом сырых продуктов. Например, за счет углеводородов, добытых в арктических районах, в 1980-е гг. решались вопросы элементарного обеспечения населения СССР продовольствием, одеждой, обувью и другими бытовыми товарами, которые могли быть произведены в стране. По-видимому, проект экономистов в тот период несколько опережал свое время.

Через несколько десятилетий идеи комплексного развития арктических районов России оказались востребованными. В июне–августе 2000 г. была проведена новая арктическая экспедиция под руководством академика А.Г. Гранберга, участвовавшего в исследованиях ИЭиОПП СО РАН в 1980-е гг. Академик А.Г. Гранберг через двадцать лет подтвердил необходимость и социально-экономическую целесообразность комплексного социально-экономического развития Арктики, ценность которой для настоящего и будущего Российского государства после распада СССР постоянно растет.

Таким образом, в советский период в экономическом развитии российской Арктики, в том числе ее сибирской части, был сделан значительный шаг вперед. Уже в 1920–1930-е гг. разрабатывались и реализовывались планы хозяйственного освоения приполярных

территорий СССР. Северный морской путь рассматривался как важнейшая транспортная магистраль, крайне необходимая для развития всей Арктической зоны России. Начало индустриализации сибирской Арктики было связано с периодом Великой Отечественной войны, когда в Норильске началось производство цветных металлов. Главные же успехи были достигнуты в послевоенный период, который знаменит разработкой крупнейших в мире месторождений минерально-сырьевых ресурсов, сопровождавшейся совершенствованием как производственной, так и транспортной сферы. Эти достижения стали весомым вкладом в развитие экономики не только Сибири, но и всего Советского Союза.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Траектории проектов в высоких широтах: кол. моногр. / отв. ред. В.А. Ламин. Новосибирск: Наука, 2011. 440 с.
2. Российская Арктика: современная парадигма развития: кол. моногр. / отв. ред. А.И. Татаркин. СПб.: Нестор-История, 2014. 844 с.
3. Россия в Арктике: государственная политика и проблемы освоения: кол. моногр. / отв. ред. А.И. Тимошенко, А.Х. Элерт. Новосибирск: Параллель, 2017. 494 с.
4. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967). М: Политиздат, 1967. Т. 2: 1933–1940. 797 с.
5. Проблемы Северного морского пути: кол. моногр. / отв. ред. А.Г. Гранберг. Москва: Наука, 2006. 581 с.
6. Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск, 2009. Т. 2. 807 с.
7. Тимошенко А.И. Особенности промышленного развития Сибири во второй половине 1960-х – 1980-е гг. на примере формирования Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. // Вопросы

истории Сибири в новейшее время. Новосибирск: Параллель, 2013. Вып. 3. С. 212–229.

8. Арикайнен А.И. Транспортная артерия Советской Арктики. М.: Гидрометеиздат, 1984. 192 с.

9. Тимошенко А.И. Арктика – национально значимая территория: опыт российского освоения в XX столетии. // Горные ведомости. 2014. № 11. С. 92–99.

REFERECES

1. Lamin V.A. (ed.) The projects' trajectories in the high latitudes. Novosibirsk, Nauka, 2011, 440 p. (In Russ.)

2. Tatarkin A.I. (ed.) Russian Arctic: the modern paradigm of development. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya. 2014, 844 p. (In Russ.)

3. Timoshenko A.I., Elert A.Kh. (eds.) Russia in the Arctic: state policy and development problems. Novosibirsk, Parallel', 2017, 494 p. (In Russ.)

4. Decisions of the party and government on economic issues (1917–1967). Moscow, Politizdat, 1967, vol. 2, 1933–1940, 797 p. (In Russ.)

5. Granberg A.G. (ed.) Problems of the Northern Sea Route. Moscow, Nauka, 2006, 581 p. (In Russ.)

6. Lamin V.A. (ed.) Historical encyclopedia of Siberia. Novosibirsk, istoricheskoe nasledie Sibiri, 2009, vol. 2, 807 p. (In Russ.)

7. Timoshenko A.I. Features of Siberia's industrial development in the second half of the 1960-80s, a case of the West Siberian oil and gas complex formation. *Voprosy istorii Sibiri v noveyshee vremya*. Novosibirsk, 2013, iss. 3, pp. 212–229. (In Russ.)

8. Arikaynen A.I. The Soviet Arctic transport artery. Moscow, Gidrometeoizdat, 1984, 192 p. (In Russ.)

9. Timoshenko A.I. Arctic is a national significant territory: the experience of Russian development in the XX century. *Gornye vedomosti*, 2014, no. 11, pp. 92–99. (In Russ.)

Статья принята
редакцией 11.03.2019