

УДК 338(470.5)

А. И. Татаркин, В. В. Сухих, С. Г. Важенин,  
И. С. Важенина

## ОБРАЗ ПРОСТРАНСТВА КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОСВОЕНИЯ ПОЛЯРНОГО УРАЛА В XVI — НАЧАЛЕ XX В.

Рассмотрено значение образа пространства. На примере Полярного Урала показана значимость образа пространства в экономическом освоении региона. Проанализирована история экономического освоения Полярного Урала в XVI — начале XX в.

*Образ пространства, имидж, регион, экономическое освоение, Полярный Урал.*

Сложные отношения между территорией и людьми, которые ее изучали, осваивали и проживали в ее пределах, долгое время не находили должного отражения в экономической литературе. Экономисты, конечно же, не могли не признавать тот факт, что территории отличаются — как по климату, так и по природным богатствам и транспортным путям. Но не допускалась мысль, что одна и та же территория может восприниматься по-разному людьми, причем это различие имеет вполне экономически значимую ценность и требует учета при планах освоения.

В экономике понятия «пространство» и «территория» часто используются как синонимы. Авторы придерживаются мнения, что территория и пространство как понятия описывают один и тот же объект, но увиденный

---

© Татаркин А. И., Сухих В. В., Важенин С. Г., Важенина И. С., 2010  
Статья подготовлена в рамках Программы Президиума РАН № 27 при финансовой поддержке УрО РАН, проект № 09-П-46-2001.

с разных точек зрения и через разные системы координат. Поэтому термин «образ территории» мы применяем к практическим аспектам создания имиджа (искусственного образа, формируемого целенаправленно) определенных территорий, а «образ пространства» — к историческому региону без четких границ, чей образ складывался на протяжении столетий.

К сожалению, экономисты порой игнорировали пространство как нечто несущественное. Академик РАН А. Г. Гранберг отмечает этот странный парадокс: после рассмотрения проблем экономического пространства у А. Смита и Д. Рикардо фактор пространства вплоть до конца XIX в. выпал из поля зрения общих экономических теорий. В экономической науке укоренилась привычка к абстрагированию от пространства [7, с. 41].

Подобное пренебрежение пространством ныне просто немыслимо. П. А. Минакир и А. Н. Демьяненко справедливо указывают: «Внепространственной экономики нет и быть не может» [13, с. 11]. В начале XXI в. фактор пространства уже прочно признан экономистами. Как подчеркивает Е. Г. Анимца: «И хозяйство, и экономика не могут не иметь пространственной реализации, пространственного восприятия. Любая хозяйственная или экономическая деятельность, любой хозяйственный или экономический процесс — это деяние пространственное» [18, с. 26].

Однако, по мнению авторов, забывается, что помимо пространства как физической реальности имеется и образ пространства. Для экономического освоения пространства необходим его образ, начиная от простейших географических карт, выявления месторождений полезных ископаемых вплоть до видения будущего осваиваемого края. Человек представляет себе территорию в виде некоего образа и создает в своем воображении образ будущего пространства, который возникнет при определенных условиях. И образ существующего, и образ желаемого будущего пространства возникают в умах и мнениях отдельных индивидов и целых обществ. Эти образы могут быть совершенно фантастическими и оторванными от реальности, но именно они будут определять степень усилий по освоению пространства, а в конечном итоге и саму успешность освоения. К примеру, экономическая и политическая успешность английских протестантских колоний в Северной Америке по сравнению с колониями иных стран во многом была вызвана разным образом заселяемой ими земли: для протестантов это была земля, дарованная Богом, Новым Иерусалимом, а для всех прочих — опасными и негостеприимными окраинами цивилизации. Соответственно, уровень прилагаемых усилий по освоению территорий был несопоставим.

Для понимания сути образа необходим междисциплинарный подход с привлечением экономики, философии и географии. Изучение сложных отношений между образом и людьми, которые его создают и потребляют, пер-

выми начали философы, которые обосновали отдельную область науки о знаковых системах — прагматику, как раздел семиотики, изучающий отношения между знаковыми системами и теми, кто их использует.

Достаточно успешно идею прагматики подхватили географы, для которых карта не была просто научным инструментом, а являлась культурным явлением — образом пространства, который познавался / конструировался людьми, но в то же время определял взгляд общества на новую территорию [1; 20]. Впрочем, на важность географических подходов для экономики уже не раз обращалось внимание [11]. Особенно интересны работы американских географов XX в., которые поставили вопрос о зависимости рациональности решений по использованию территорий от взглядов людей на эти пространства. Было доказано, что образ пространства в умах людей во многом определял их поведение при освоении этого пространства [8, с. 178–184].

На волне бихевиористского подхода был запущен удачный термин «ментальная карта» — восприятие территории людьми. Американский географ Дж. Гоулд писал: «Если мы убеждены в том, что пространство — это наша сфера исследований, то представления самих людей об окружающем их пространстве могут дать ключ к пониманию ряда структур и процессов, творимых Человеком на Земле». Дж. Гоулд считал, что растущее влияние на решения оказывает восприятие распорядителем качества окружающей среды; поэтому необходимо знать, как они ее оценивают и разделяют ли их оценку сограждане [8, с. 184–185].

Примечательно, что значительная часть прикладных экономических исследований по региональной экономике в современной западной науке так или иначе связана с образом (имиджем) территории, ибо этот образ считается важным фактором успешности экономического развития региона. Регионы начинают конкурировать по части создания и удержания благоприятного для них образа в умах населения, вкладывая в подобные программы все больше и больше средств и усилий.

После 1991 г. и в России стали появляться работы, посвященные образам пространства в сознании россиян и важности этого образа для экономики. Здесь необходимо указать на труды географа-регионоведа В. Каганского [9], по сути дела открывшего новый пласт знаний для социологов и экономистов. Постоянно выходят переводные и отечественные работы, посвященные прикладным аспектам имиджа территории [10; 16].

В Институте экономики УрО РАН давно и плодотворно осуществляется создание теоретических и практических подходов к изучению имиджа территории [3; 4; 5]. Проект «Урал промышленный — Урал полярный» [15], связанный в том числе и с переосмыслением исторического опыта освоения

Полярного Урала, дал толчок к исследованиям роли образа пространства в судьбе края.

На основе изучения исторического и современного опыта по образам территорий были сделаны следующие выводы:

1. Вовлечение территории в хозяйственную деятельность является сложным и противоречивым действием. Различные политические, экономические, социокультурные и другие факторы обуславливают ускорение либо затухание этого процесса. При этом важное значение приобретают формирующиеся имидж и репутация осваиваемой территории.

2. Образ (имидж) территории — это набор ощущений и образных, эмоционально окрашенных представлений людей, которые возникают по поводу природно-климатических, исторических, этнографических, социально-экономических, политических, морально-психологических и других особенностей данной территории.

3. Образ (имидж) территорий формируется не сразу и вовсе не как единый, всеми признанный. Любой образ избирателен, не существует образа, всеобъемлюще показывающего территорию. И не существует единого для всех образа, можно говорить лишь о наиболее широко признанном образе, в то же время не исключая иное видение того же пространства у каких-то групп людей. Формирование преобладающего образа — непрерывная борьба со своими победами и неудачами, борьба тем более острая, чем больше интересов сконцентрировано на территории. Конкурентная борьба территорий — явление вовсе не современное, и важным оружием в этой борьбе является создание негативного образа конкурирующей земли — и товары там плохи, и люди нечестны, и власти нехороши. Потому любой образ вырастает в диалектической борьбе негативного и позитивного впечатления/мнения о территории. Для исследователя подобная диалектика дает возможность проследить в исторической перспективе целенаправленность формирования позитивного или негативного видения территории и учесть это при рекомендациях коррекции современного имиджа как части проекта экономического развития региона.

Полярный Урал оказался ярким примером того, как может меняться образ региона, какие силы и по каким причинам могут быть заинтересованы в негативном образе края и как такое негативное видение может затормозить на десятилетия или даже столетие экономическое освоение.

Образ пространства во многом определяет не только специфические особенности его освоения, но даже и сам факт начала этого процесса. Создание благоприятного имиджа (пусть даже далекого от реальности) активизирует освоение территории. Неблагоприятное мнение о территории способно надолго подобное освоение затормозить. То же происходит на более гран-

диозном театре действий — не в пределах одной области, но в отношении огромного края. Стоило расписать новооткрытую Америку страной золота и пряностей, как поток поселенцев устремился осваивать неведомые берега. Схожей была судьба и Полярного Урала. Как легенды об Эльдорадо заставляли испанцев терпеть ужасы джунглей Южной Америки, так и легенды о закаменном серебре и пушнине влекли за собой к далеким Северным горам русских людей и заморских европейских авантюристов [2].

В XV—XVI вв. Полярный Урал был предметом обсуждений известнейших ученых, о нем вели переписку европейские правители, дипломаты и купцы. Различные сведения о тамошних землях бережно собирались и переписывались. К примеру, русский «Указатель пути к Печоре, Югре и к реке Оби» [6, с. 112—116], памятник похода С. Курбского на Полярный Урал в 1499 г., опубликованный австрийским дипломатом С. Герберштейном в своей книге «Записки о Московии» (1549 г.), вызвал огромный интерес в Европе. С. Герберштейн был настолько заинтригован этим документом, что во время пребывания в Москве (в 1517 и 1526 гг.) не только скопировал его, но даже сумел встретиться с самим С. Курбским и расспрашивал его о подробностях похода к Оби, не вошедших в документ. Самое важное указание, добытое С. Герберштейном, касалось Оби. Она, оказывается, вытекала из китайского озера и, поднимаясь по ней, можно достичь Китая! Естественно, такие сведения живо интересовали европейцев, желавших наладить торговые отношения с Китаем.

Вторая половина XVI в. была первым звездным часом Полярного Урала. Иван Грозный обсуждал судьбы края с заморскими послами, Строгановы собирали отряды для его покорения, англичане готовили экспедиции для исследования. Полярный Урал был заветным призом, и претендентов на него хватало. Верили, что победитель получит не только безмерные запасы пушнины и серебра, но и контроль над важной торговой артерией — северо-восточным путем в Китай. Недооценивая расстояния Евразии, географы видели прямо за Уралом начало путей к богатейшим городам Дальнего Востока. Ямал и льды Карского моря представлялись створками врат Поднебесной. Еще чуть-чуть — и они распахнутся, так полагали в Европе и России.

Огромные средства государств и частных лиц вкладывались в пешие экспедиции и морские походы. Воображаемый Полярный Урал должен был помочь все это окупить. Реальный Полярный Урал этого сделать не смог.

Северо-восточный проход оказался непреодолимым для судов того времени, да и от Зауралья до Китая обнаружили тысячи километров лесов и степей, ставящих крест на возможной торговле. Серебро, накопленное веками местными племенами, разграбили быстро, а что не забрали — то было надежно укрыто. Запасы пушнины оказались не бесконечными, ибо природа

Севера скудна и даже ясак русскому правительству приходилось собирать с трудом. Для увеличения сбора была установлена монополия казны на отличные шкурки. А для поддержки этой монополии и для запрета проникновения иностранцев при Михаиле, первом царе из династии Романовых, были закрыты все старые пути через Полярный Урал и морем, и сушей, что сразу сделало невыгодными для русских и торговлю, и промыслы в тех краях.

Резко сошел на нет интерес к краю в начале XVII в. Мечта о северном Эльдorado развеялась. Никому не были интересны суровые льды и дикие немногочисленные, уже ограбленные племена. Прекратили плаванья туда европейские и русские корабли, и даже не из-за царева запрета — по причине невыгодности экономической. Полярный Урал больше не интересовал никого. И как же легко ушло былое величие края! Грозные княжества остяков и самоедов, разгромленные русскими отрядами, постепенно затухли в пренебрежении. После царевых запретов на самовольную торговлю пушнина и морские походы в Сибирь через Полярный Урал русское население, начавшее было закрепляться на негостеприимных, но богатых берегах, в большинстве двинулось в новоосвоенную и более богатую и вольную Сибирь.

Постепенно Полярный Урал из легенды превратился в каторгу. Если в XV—XVI вв. люди добровольно шли туда в надежде добыть меха или обрести Золотую Бабу, легендарного Обского идола, то с середины XVII в. край богатейших кладов стал местом ссылки, ледяной крепостью, к которой практически невозможно было подобраться и которая навечно, казалось, была обречена на участь забытой окраины.

После государевых Северных экспедиций XVIII в., прошедших в крайне суровых природных условиях, северо-восточный проход окончательно был признан бесперспективным. XIX в. Полярный Урал встречал с клеймом безнадёжности и ненужности.

Давно были оставлены морские и сухопутные пути через Полярный Урал. Даже известнейший Мангазейский морской ход, равно как и навыки хождения по нему, был забыт буквально в течение десятилетий. Техническая невозможность освоения Севера Урала, как и экономическая нецелесообразность какого-либо его освоения, считалась доказанной.

Тем не менее такова, наверное, природа человека — не мириться с, казалось бы, уже признанными реалиями. XIX в. был озарен идеей неостановимого прогресса, широких возможностей для человеческих свершений. Теперь освоение Севера мыслилось как подвиг во имя родного государства и всего человечества. Тяготы освоения Полярного Урала перестали пугать, поскольку переносились они во имя Родины. Энтузиазм эпохи царствования Александра I достиг и северных берегов. Вновь пытаются пройти на восток

корабли, а русские купцы подают прошения с просьбой разрешить им освоить Полярный Урал, пока лишь в транспортном отношении, ибо Сибири, освоенной и быстро развивающейся, нужен морской путь, а значит, нужен и освоенный Полярный Урал.

Для сибирских купцов, запертых в ловушке узкого сибирского рынка, Полярный Урал был воротами к личному обогащению и процветанию своего края, для государственных реформаторов — воротами к обогащению всего государства, к окончательному прирастанию России Сибири. За короткое время произошел буквально всплеск проектов, предложений и экспедиций.

Все было остановлено при Николае I. При этом императоре вообще мечтать о новом не только не тянуло, но даже и было запретно. Благо и повод был — первые неудачи новой волны освоения Полярного Урала (уже второй за историю) позволяли прекратить все попытки. Знаменитый мореплаватель Ф. П. Литке после плавания к Новой Земле в 1821—1823 гг. пришел к выводу, что организация транспортного мореплавания Северным морским путем в Сибирь «принадлежит к числу вещей невозможных» [17, с. 140]. Правительство, не желая забот, охотно с этим согласилось.

Многим освоенные пути через Полярный Урал были не нужны. Мнение о невозможности освоения этого региона было крайне выгодно весьма влиятельным околоправительственным кругам. Сибирь, чьи несметные богатства могли обеспечить процветание России, в то же время могла способствовать банкротству влиятельных предпринимателей из дворян, чьи доходы после свободного продвижения сибирских товаров в Европейскую Россию и далее в Европу могли резко упасть. Неудивительно, что, используя свои связи при дворе, они «топили» все проекты по созданию Северного морского пути и сухопутных дорог через Северный Урал. Даже тогда, когда построили железную дорогу в Сибирь, по настоянию предпринимателей Европейской России были приняты запретительные тарифы, направленные против сибирских товаров.

Если для таких людей освоенный Полярный Урал был кошмаром, какой надо не допустить, то для сибиряков — заветной мечтой. Когда они думали, куда и как выгодно сбыть свои товары, неизбежно их мысли притягивал Полярный Урал. Довези товары до его западного склона и потом отгружай их прямо в Европу — что могло быть слаще для купца, чем эта сибирская мечта? Открытый морской путь, на котором сложно поставить препоны, означал экономическую (и чем Бог не шутит — политическую) свободу.

Так и боролись в течение века две силы. Одна, рисовавшая край мертвой пустыней безнадежности и гибельности, и вторая — воспевающая Полярный Урал как врата к процветанию. И за каждой стояли свои экономические интересы. Казалось бы, легко должны победить сибиряки, которые на свои



деньги готовы были наладить дело, настроить факторий, портов и дорог, которые постоянно доказывали правительству — вот он, край, освоение которого нам по плечу и через который расцветет Сибирь и вся империя.

Два сибирских миллионера — Михаил Константинович Сидоров и Александр Михайлович Сибиряков — во второй половине XIX в. пытались самостоятельно наладить морские и сухопутные пути через Полярный Урал, дабы вывозить на запад продукцию своих приисков и предприятий. Ради привлечения внимания к Полярному Уралу они печатали книги и статьи, приглашали ученых, устраивали выставки. И общество было на их стороне, благо мода на полярные открытия стремительно захватывала Европу, и совершать географические открытия, преодолевать природные трудности было в духе времени и престижно. Но освоению Полярного Урала непреодолимо мешало государство, которое смотрело на этот край своими глазами и видело в нем нечто совсем иное, чем сибиряки.

И дело даже не в корыстной позиции лиц, связанных с дворянским предпринимательством. Создав на севере и в Сибири каторгу и ссылку, правительство начало бояться бунта и отделения этих территорий. Кошмар восстаний неблагонадежных элементов, страх сибирского сепаратизма прочно вошел в государевы головы. Даже не задумывались чиновники, что они сами, боясь приоткрыть даже щелку для Сибири в Европу, притесняя сибирских купцов, только раздували их радикализм, вынуждали их искать себе союзников внутри и вне государства.

Искать людей вне государства Российского, смотревших на Полярный Урал восхищенными глазами, долго не пришлось. После длительного перерыва в 1860-х гг. на севере стали вновь появляться иностранные суда. Стремительное развитие Скандинавских стран толкало местных мореходов к расширению зон морских промыслов и поиску новых рынков. В силу большого соперничества в Атлантике их взор, естественно, устремился на восток, где слабо развитое русское мореходство не составило им серьезной конкуренции.

Практичные рыбаки, наверное, даже и не знали, что, согласно научным мнениям, на востоке мореплавание невозможно. В 1869 г. норвежец Эдвард Иогансен проник через Карские ворота и дошел до восточного берега Ямала, откуда мимо Белого острова он направился к восточному берегу Новой Земли и, плывя к югу, вернулся через Карские ворота домой. На следующий год Иогансен повторил свое плавание в Карское море и опять дошел до Ямала. Нагрузив полностью корабль после охоты и ловли, он вернулся в Норвегию, обогнув северную конечность Новой Земли. За это плавание, которое авторитетами ранее признавалось невозможным, Иогансен получил золотую медаль Академии наук в Стокгольме.



Столь легкое достижение Полярного Урала морем повлекло за собой восхождение давней мечты о северо-восточном проходе — плыть морем вплоть до Китая! Впрочем, практичные скандинавы и англичане вполне были согласны удовлетвориться и более близкой целью — торговлей с Сибирью. Благо обрадованные сибирские купцы охотно устраивали сделки с новыми компаньонами, а то и финансировали их плаванья, справедливо считая, что после первых успешных проходов на Обь и Енисей Северный морской путь мимо Полярного Урала будут штурмовать по своей инициативе уже десятки судов.

Знаменитый шведский мореплаватель А. Норденшельд в 1878–1879 гг. впервые в истории смог пройти северо-восточным путем из Атлантики в Тихий океан на корабле «Вега». Честь этого грандиозного успеха с А. Норденшельдом справедливо делил и купец А. М. Сибиряков, который частично финансировал экспедицию и обеспечивал ее поддержку береговыми отрядами. Громкий успех экспедиции А. Норденшельда — А. М. Сибирякова повлек за собой повышение экономического интереса к Северному морскому пути. Плавание судов с товарами из Европы к Енисею стало пусть и трудным, но вовсе не уникальным.

Но тут вмешалось российское правительство, испугавшееся столь быстрого воплощения в жизнь своего кошмара — прямой торговли Сибири и Европы. Первоначально царское правительство, желая поощрить эпизодические плаванья через Карское море в устья Оби и Енисея, разрешало в определенные годы беспощинный ввоз некоторых товаров в Сибирь. Проход отдельных судов не казался угрозой для сложившегося положения дел. Однако когда англичане, добравшись по Северному морскому пути до Енисея, совершили в 1896–1897 гг. успешные торговые операции в Енисейске и Красноярске, обменяв мануфактуру на хлеб, соль, шерсть, кожи, масло, по требованию московских фабрикантов беспощинная торговля была отменена. Это вызвало бешенство сибиряков. «И все дело погибло, все операции были ликвидированы, а Сибирь по-прежнему осталась данницей московских толстосумов. И это называется государственной политикой!» — возмущался по этому поводу в 1912 г. томский публицист А. В. Андрианов [19, с. 265].

После революции 1905–1907 гг. сибиряки имели достаточно политического влияния, дабы отстаивать свои интересы, а в русском правительстве оказались люди, понимавшие, что торможение освоения Полярного Урала опасно блокированием развития всей империи.

В этих условиях сложилось новое отношение к Полярному Уралу — ему предстояло стать освоенным. Впрочем, уступки правительства во многом были вызваны иностранным лобби. Основной движущей силой и инструментом освоения должна была стать англо-норвежская «Сибирская паро-

ходная промышленная и торговая компания», основанная в Осло в январе 1912 г. Эта компания объединяла иностранцев и русских, верящих в великое будущее Сибири и видящих освоением Полярный Урал и Северный морской путь неотъемлемыми частями этого будущего. Компания во главе с Й. Лидом сумела, воспользовавшись поддержкой как сибирских купцов, так и петербургских чиновников, развить бурную деятельность, увы, прерванную вскоре Первой мировой войной.

Думается, что большая честь освоения Полярного Урала выпала на долю компании с весьма малым уставным капиталом вовсе не случайно. Великий князь Александр Михайлович, московский миллионер Н. А. Второв, а также С. В. Востротин, видный сибирский предприниматель и общественный деятель, близкий к руководству оппозиционной кадетской партии, сами обладали средствами, дабы организовать подобную компанию. При этом знающих Север людей было довольно и в самой России. Утверждение Й. Лиды, что «царской России по-прежнему приходилось прибегать к помощи иностранцев, когда требовались энергичность, основательность и эффективность» [12, с. 128], дабы наладить дело, всем, знающим историю российского купечества, кажется смехотворным. Вероятнее всего, иностранные акционеры были для русских купцов гарантами того, что российское правительство не запретит начинание в любой момент. И, дабы не повторять судьбу М. К. Сидорова и А. М. Сибирякова, сибиряки обзавелись своеобразными «экономическими заложниками» — представителями западных капиталов, с которыми правительство не стало бы ссориться.

Неясно, понимал ли сам Й. Лид свое положение, но следует признать, что выбор главы компании не мог быть удачнее. Вся деятельность Й. Лиды, не столько по организации, сколько по пропаганде намечавшегося предприятия, выше всяких похвал. Он привлек к пропаганде идеи компании самых разных людей, добился ознакомления со своими проектами как можно большего числа влиятельных людей, многие из которых стали верными сторонниками освоения Северного морского пути. Полярный Урал вновь оказался в центре внимания. Вновь вели о нем разговоры ученые, дипломаты и предприниматели. Как вспоминал после сам Й. Лид, говорить о Карском морском пути стало модно в петербургских салонах. Даже царь был заинтересован намечавшимся предприятием. Весьма успешный пиар-ход Й. Лиды заключался в предложении русскому правительству пригласить известного норвежского путешественника Ф. Нансена проехать Северным морским путем и потом совершить путешествие по Сибири. После этой поездки Ф. Нансен не только стал верным другом России, но и написал книгу «В страну будущего» [14], где крайне высоко оценил потенциал Сибири и предсказал грандиозное будущее всем увиденным им краям. Недаром отмечают, что Ф. Нансен впервые в

научной литературе того времени дал обстоятельную оценку экономических ресурсов Сибири.

К 1917 г. необходимость транспортного освоения Полярного Урала была признана и в Европе, и в России. Образ богатого края будущего, который утверждался в сознании общества многими энтузиастами, в конечном итоге стал ориентиром для успешного освоения Севера при советской власти.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Берлянт А. М. Образ пространства: карта и информация. М.: Мысль, 1986.
2. Важенин С. Г., Сухих В. В. Государственно-частное партнерство в изучении и освоении Полярного Урала // Региональная экономика. 2010. № 29.
3. Важенина И. С. Территория в системе экономических отношений. Екатеринбург: Институт УрО РАН, 2008.
4. Важенина И. С., Важенин С. Г. Имидж, репутация и бренд территорий // ЭКО. 2008. № 8.
5. Важенина И. С., Важенин С. Г. Имиджевое и информационное сопровождение хозяйственного освоения территорий России // Региональная экономика: теория и практика. 2009. № 27.
6. Герберштейн С. Записки о московитских делах // Россия XV–XVII вв. глазами иностранцев. Л.: Лениздат, 1986.
7. Гранберг А. Г. Основы региональной экономики. М.: ГУ ВШЭ, 2003.
8. Джонстон Р. Дж. География и географы. Очерк развития англо-американской социальной географии после 1945 года. М.: Прогресс, 1987.
9. Каганский В. Культурный ландшафт и советское обитаемое пространство. М.: НЛО, 2001.
10. Котлер Ф., Асплунд К., Рейн И., Хайдер Д. Маркетинг мест. СПб.: Стокгольмская школа экономики в Санкт-Петербурге, 2005.
11. Краснопольский Б. Х. Пространственные науки и их роль в изучении экономики пространственных образований // Пространственная экономика. 2010. № 1.
12. Лид Й. Сибирь — странная ностальгия. Автобиография. М.: Весь Мир, 2009.
13. Минакир П. А., Демьяненко А. Н. Пространственная экономика: эволюция подходов и методология // Пространственная экономика. 2010. № 2.
14. Нансен Ф. В страну будущего. Магадан: Магаданское кн. изд-во, 1969.
15. От идеи Ломоносова к реальному освоению территорий Урала, Сибири и Дальнего Востока / Под общ. ред. А. И. Татаркина, В. В. Кулешова, П. А. Минакира. Екатеринбург: Ин-т экономики УрО РАН, 2009.
16. Панкрухин А. П. Маркетинг территорий. СПб.: Питер, 2006.
17. Пасецкий В. М. Арктические путешествия россиян. М.: Мысль, 1974.
18. Пространственная организация общества / Под общ. ред. акад. РАН А. И. Татаркина. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2007.
19. Сибирь в составе Российской империи. М.: НЛО, 2007.
20. Фрадкин Н. Г. Образ Земли. М.: Мысль, 1974.