

[МЕНЮ](#)

Арктические города: воля к разнообразию

[Главная](#) » [Жить!](#) » Арктические города: воля к разнообразию



23 Марта, 2020, 11:28

[Комментарии](#)

Поделиться в соцсетях

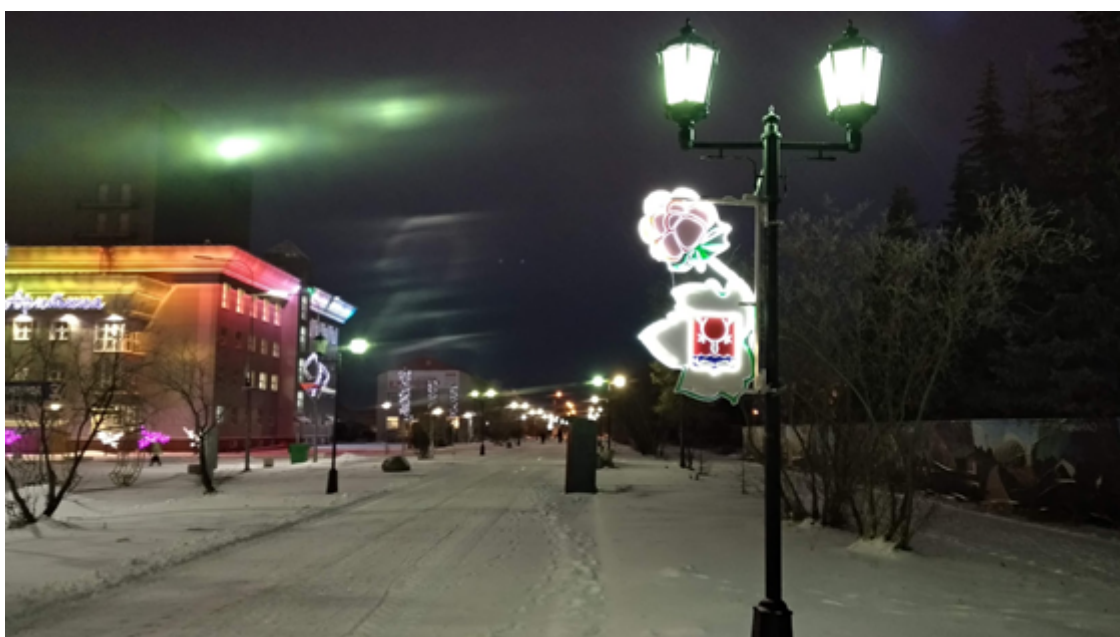
Норильск, 2019 г.

Это может показаться парадоксальным, но по статистике Арктика — городской регион, и типичный житель Арктики — отнюдь не фольклорный оленевод, но горожанин. Большинство городского населения мировой Арктики приходится на Россию, а в самой

России Арктика — самая городская часть страны (по данным Росстата по состоянию на середину 2019 года[1] в Арктической зоне Российской Федерации 89% населения проживали в городах). Такого уровня урбанизации в России нет больше нигде: в Центральном Федеральном округе доля горожан составляет 82,3% [с учётом Москвы], в Северо-Западном — 84,5%; в промышленной Свердловской области в городах проживают 84,9%, в Московской области [традиционно считается без Москвы] — 81,5% [2].

При этом начиная с 1990-х годов население многих арктических городов резко — иногда трагично — сократилось. Например, за период с последней переписи населения СССР в 1989 году десятки городов российской Арктики потеряли от 20 до 50% своего населения, а некоторые (Игарка, Певек, Билибино) — более 50%. В то же время пять арктических городов России выросли более чем на 20%, население одного города, основанного в 1986 году (Губкинский в ЯНАО), увеличилось более чем на 50% и сейчас достигает 28 тыс. человек.

Сегодня российская городская Арктика представляет, таким образом, исключительно контрастную картину. С одной стороны, десятки абсолютно трагичных картин обезлюдения; заброшенные посёлки и городские кварталы от Кольского полуострова до Чукотки стали одним из самых популярных сюжетов «острых» репортажей журналистов, «страшилок» блогеров. Фотографии заброшенных кварталов, опустевшие школы и многоэтажные жилые дома, объявления о продаже квартир за бесценок — характерный визуальный ряд таких материалов. Не удивительно, что и предметом исследований для многих российских учёных чаще являются проблемы «сжатия», общей неэффективности арктических городов, а в прикладной сфере чаще всего приходится слышать лобовой вопрос о том, нужны ли вообще города в Арктике. Но есть и другая Арктика — Арктика быстро растущих городов в других, преимущественно нефте- и газодобывающих районах Арктики, и им присущ прямо противоположный набор проблем: дороговизна жилья, создающая существенные проблемы при привлечении дефицитных специалистов, перегруженность социальной инфраструктуры — на фоне исключительных для России вложений в благоустройство. **Качеству городской среды** небольших «нефтегазовых» городов позавидовали бы жители многих даже и областных центров средней полосы России.



Зимний Нарьян-Мар

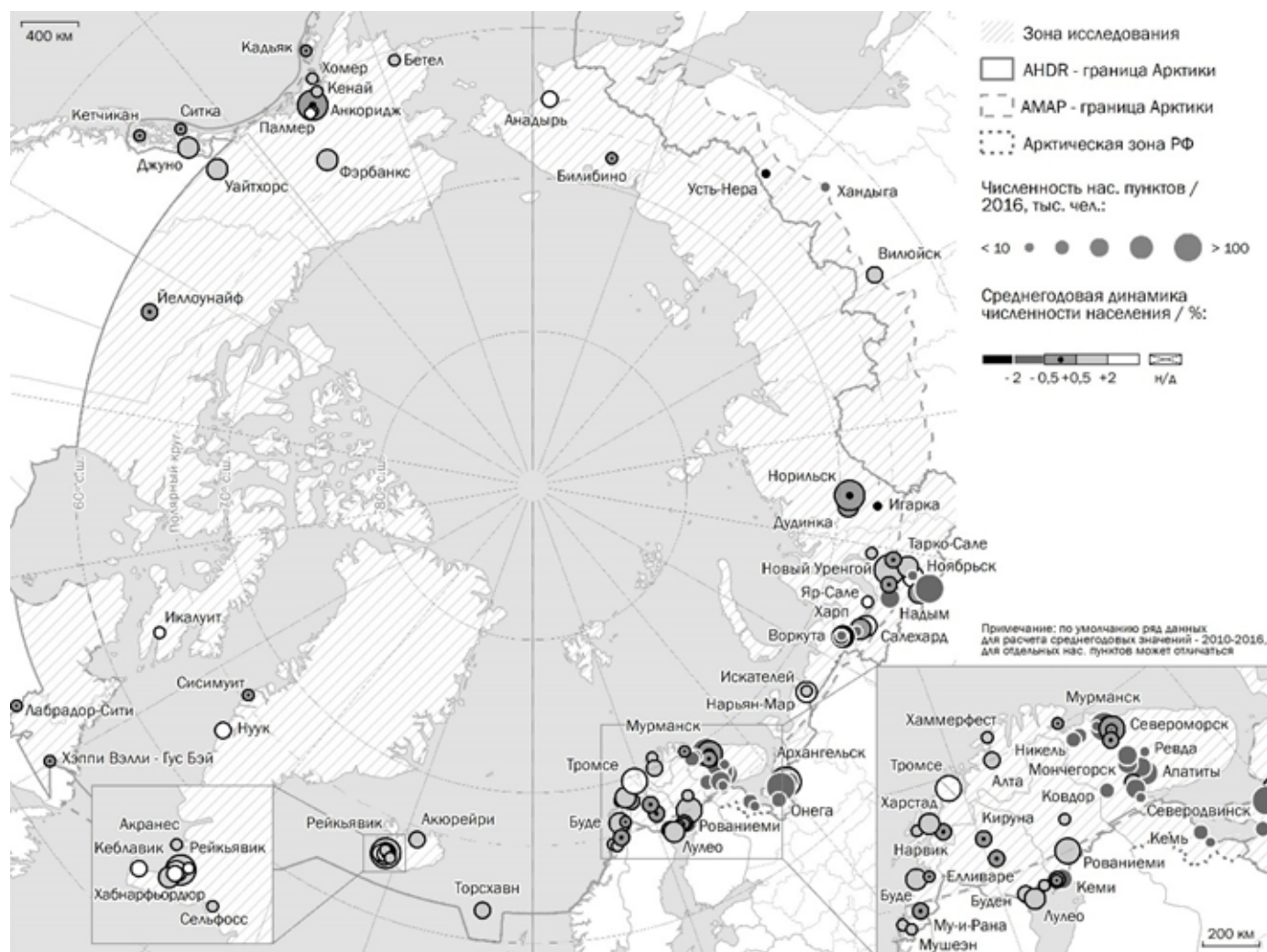
Интересно, что на фоне довольно многочисленных исследований арктических городов, потерявшим по сравнению с советским периодом значительную часть населения (особенно «популярны» у исследователей Воркута, Норильск, города Мурманской области), работ по проблемам растущих городов (Салехард, Нарьян-Мар, Новый Уренгой) очень мало — и то больше по советскому периоду их истории (см., например, блестящее [исследование Игоря Стася](#)).



Норильск в 2019 г.

Ситуация в зарубежной Арктике совершенно иная. Уровень урбанизации здесь ниже, хотя на абсолютном большинстве арктических территорий мира (кроме Фарерских островов, Нунавута и Северо-Западных территорий [Канады](#)) большинство населения также горожане. По наиболее известной оценке^[3], почти во всех регионах зарубежной Арктики

в городах проживает не просто большинство, но более $\frac{3}{4}$ населения – однако здесь нужно бы учитывать разницу в критериях города в разных странах (так, в некоторых случаях к городам относятся поселения с численностью населения более 200 человек)[4]. При этом большинство крупных, удовлетворяющих всем критериям городов зарубежной Арктики – в отличие от российских арктических и в целом северных городов – активно растут: практически все исландские города, финский Рованиemi и канадский Уайтхорс, аляскинский Анкоридж и его пригороды; убывающие зарубежные города можно пересчитать практически по пальцам (см. карту). Не удивительно, что за рубежом начался настоящий бум изучения арктической урбанизации – в том числе активно изучается и опыт российской Арктики.



Города мировой Арктики. Источник: Замятин Н.Ю., Гончаров Р.В. Арктическая урбанизация: феномен и сравнительный анализ // Вестник Московского университета. Серия 5. География, 2020. № 4. (в печати).

Картина получается довольно странная: в России в Арктике городов много – но они по большей части теряют население, за рубежом меньше – но они растут. Здесь навскидку могут быть разные объяснения. Во-первых, бросается в глаза, что рост и сокращение городов связаны с разными стадиями освоения природных ресурсов – так, старинный и знаменитый центр добычи железной руды на севере Швеции, Кируна, тоже теряет население. Во-вторых, возможны гипотезы о каком-то оптимальном размере

арктического города. В-третьих, российские и зарубежные арктические города, по большому счёту, радикально отличаются по специализации.

Попробуем разобраться – сначала с количественными показателями, а затем и с вопросом, зачем и почему живут арктические города.

Арктическая урбанизация

Мы пересчитали уровень урбанизации мировой Арктики по единым критериям, взяв, для сопоставимости, поселения с численностью населения более 5 тыс. жителей (вне зависимости от статуса) и [в качестве границы Арктики](#) – самую южную из трёх: границу Арктики в критериях профильной комиссии Арктического совета (АМАР), в критериях широко известного Доклада по развитию человека в Арктике (Arctic Human development Report), и официальные границы Арктической зоны Российской Федерации[5]. Полученные результаты показывают, что приводимые в зарубежных изданиях оценки уровня арктической урбанизации несколько преувеличены – и тем не менее, мировая Арктика по праву может считаться городской с общей долей горожан почти 70% – главным образом, впрочем, за счёт России. В России наша оценка оказалась ниже оценки Росстата, во-первых, за счёт включения в анализ ряда территорий Якутии, преимущественно сельских, во-вторых, за счёт применения критерия города в 5000 человек – таким образом, из численности городского населения исключалось население посёлков городского типа (формально относящихся к категории «городские поселения») с численностью населения менее выбранного порога (яркий пример – посёлок [Диксон](#): все 535 формально проживающих в нём человек относятся к категории «городское население»[6]).

Таблица 1. Урбанизация Арктики: результаты пересчёта по единым критериям, 2016

Страна[7]	Население Арктики, тыс. чел.	Городское население, тыс. чел.	Оценка уровня урбанизации, %	Альтернативные оценки, % / источник
Россия	2677,0	2141,9	80,0	89 / Росстат
Исландия	332,5	256,8	77,2	94 / АНДР
США (Аляска)	741,5	422,8	57,0	57 / АНДР
Финляндия	169,9	95,5	56,2	н/д
Швеция	191,7	102,0	53,2	н/д
Норвегия	466,5	213,3	45,7	69 / АНДР

Канада	141,4	62,7	44,3	76/46/32 ^[8] / AHDR
Гренландия	56,2	23,0	40,9	86 / AHDR
Фарерские о-ва	49,1	13,0	26,5	42 / AHDR
ИТОГО	4825,8	3331,0	69,0	н/д

Источник: Замятина Н.Ю., Гончаров Р.В. Арктическая урбанизация: феномен и сравнительный анализ // Вестник Московского университета. Серия 5. География, 2020. № 4. (в печати).

Объяснимое «снижение» уровня арктической урбанизации по сравнению с национальными оценками не снимает проблемы её специфичности как таковой – в первую очередь, применительно к России, являющейся абсолютным лидером по численности городского населения в Арктике.

А есть ли город?

В первую очередь, посмотрим на распределение городского населения Арктики. По сути, арктическая урбанизация – это штучное количество локальных городских систем. Всего пять городских систем, сложившиеся вокруг крупнейших городских центров Арктики, составляют более половины официального городского населения Арктики – это Архангельск, Мурманск, Анкоридж, Норильск и Рейкьявик с их пригородами. Только в Архангельске и Мурманске с окрестностями проживает почти треть горожан мировой Арктики.

Таблица 2. Численность городского населения крупнейших городских агломераций мировой Арктики (2016)

Центральный город агломерации		Города, расположенные не далее 100 км от центрального города		Суммарная численность городского населения (в пределах 100 км от центрального города)	Доля от городского населения мировой Арктики
Название	Численность населения, чел.	Название	Численность населения, чел.		
Архангельск	351226	Северодвинск	185075	575207	17,3

		Новодвинск	38906		
Мурманск	301572	Североморск	51004	445129	13,4
		Полярный	17296		
		Мурмаши	13817		
		Гаджиево	12532		
		Видяево	6303		
		Сафоново	5287		
		Молочный	5061		
		Кола	9735		
		Снежногорск	12650		
		Заозерск	9872		
Анкоридж ^[9]	298695	Уасилла	9284	314767	9,5
		Палмар	6788		
Норильск	177428	Дудинка	21978	199406	6,0
Рейкьявик	122198	Коупавогюр	35242	238525	7,16
		Хабнарфьордюр	28698		
		Гардабайр	12548		
		Мосфедльсбайр	9444		
		Акранес	7040		
		Кеблавик	16225		
		Сельфосс	7130		
Итого				1773034	53,2

Заметим, что в данном случае учитывались, как и в предыдущем случае, только города с населением более 5 тыс. человек. Однако в американской статистике есть понятие метрополитенского статистического ареала (CMA, Metropolitan Statistical Area), по сути, очень близкого понятию городской агломерации и включающего все пригороды центрального города – население CMA Анкориджа в 2019 г. достигало уже 410 тыс. и, кстати, население CMA Фэрбанкса, второго по численности населения города Аляски –

106 тыс. Определённая логика в том, чтобы рассматривать аляскинские города именно в границах СМА, безусловно, есть: с одной стороны, одноэтажная застройка даже в официальной черте города постепенно переходит практически в хуторскую, с другой – она связана с центральной частью города качественными дорогами, а при высоком уровне автомобилизации функционально включена в жизнь города.



В городской черте Анкориджа



Город Палмер под Анкориджем, вид с шоссе. Характерен почтовый ящик на подставке справа от дороги: его хозяин живёт «на хуторе» в отдалении от главной дороги. На заднем плане – уборка сена.

Если учитывать американские СМА, а также выделить функциональные агломерации в Российской Арктике (в частности, Мурманск со всеми прилегающими посёлками) и Рейкьявика (по системе расселения и застройки схожего с Аляской), то доля пяти крупнейших арктических агломераций в городском населении Арктики дойдёт, видимо, до двух третей.

Рейкьявик расположен на 64-й параллели – как и Архангельск. Аляскинский Анкоридж неожиданно оказывается самым южным из крупных арктических городов: расположенный на 61-м градусе широты (61.159591), он лишь немного севернее Санкт-Петербурга (если уж быть совсем точным, то его географическая широта соответствует северной оконечности Выборгского района Ленинградской области) и практически на широте сибирского Сургута (кстати, схожего с Анкориджем и размером, и периодом бурного роста в связи с открытием месторождений нефти).

Посмотрим, однако, на качественные особенности арктических агломераций (используя здесь предельно широкую трактовку понятия «городская агломерация» – как совокупность близко расположенных населённых пунктов, связанных любыми функциональными связями – это не совсем соответствует строгим научным канонам). Из первой пятёрки явно выделяется Норильск. После включения в состав Норильска городов Талнах и Кайеркан, единственным, по сути, спутником осталась Дудинка – и хотя по численности населения они и вошли в первую пятёрку, но по сути эти два города, полностью отрезанные от остального мира в транспортном отношении (за исключением водной и воздушной связи), – безусловно, абсолютно особое явление, образец иного «полюса» арктической урбанизации – по сравнению с Мурманском, Архангельском, Анкориджем. Островной Рейкьявик, сопоставимый с Норильском по численности населения, занимает промежуточное положение: с одной стороны, он, конечно, тоже не имеет наземной связи с крупными экономическими центрами, но всё же он окружен множественными пригородами, да и природные условия у этого города относительно мягкие.

Сравнительно «южное», по сути, «на входе» в Арктику расположение крупнейших арктических городов – тема отдельного анализа.

Сейчас задумаемся о смысле плотной городской сети в обычных условиях. Возможность добраться до соседнего города – это расширенная возможность получения каких-либо благ или услуг, поиска работы. В некоторых случаях «запасные» возможности соседнего города могут оказаться жизненно важными (медицинские услуги). Разделение функций между небольшими по численности населения городами-соседями в условиях, допустим, плотно населённой Западной Европы – по сути, гарантия качества жизни. Расчёт на потребителей соседних городов в условиях хорошей транспортной доступности позволяет сравнительно небольшим городам развивать специализированные услуги: один из городов-соседей может иметь крупный торговый центр, другой – театр, третий –

допустим, проводит книжную ярмарку и т.д. Одновременно повышается качество жизни жителей всех этих городов: блага доступны в соседнем городе

Такая система бывает сетевой – когда каждый из небольших городов чем-то интересен для соседей; в классическом виде она сложилась, например, в южной Германии. Чаще большая часть услуг концентрируется в центральном, более крупном городе. В таком варианте более обделены жители городов-спутников, вынужденные ездить в центр по многим поводам – и всё же важно, что им, во всяком случае, есть куда поехать. В этой связи население городов-пригородов крупнейших городов Арктики по праву пользуется преимуществом положения в агломерации – и таких, повторим, примерно половина.

Кроме, безусловно, «привилегированных» жителей крупных Анкориджа, Мурманска, Архангельска, отчасти Рейкьявика и их пригородов, горожане Арктики проживают в ряде средних по размеру агломераций «норильского типа»: центральный город среднего размера, штучное число посёлков (городков) вокруг – и далее тундра на сотни километров, практически лишённая, в отличие от пространств Центральной части России, деревень – и следовательно, сельских жителей – тоже, заметим, потенциальных потребителей городских услуг (точнее, в Арктике они, конечно, есть, но их мало и рассредоточены они по огромным пространствам). Норильск с Дудинкой – абсолютно крайний случай в силу полного отсутствия наземной связи с внешним миром. Новый Уренгой с посёлком Уренгой и др., Ноябрьск с городом Муравленко и парадоксально включённым в состав городской черты Ноябрьска посёлком Вынгапур в 100 км от него в куда лучшем положении: они снабжены и автомобильной, и железной дорогой. К тому же типу относится [Воркута](#) с относительно крупными посёлками – пригородами Воргашор и Северный^[10], связанная с внешним миром железной дорогой (но без автомобильной трассы), и с некоторыми оговорками – [Салехард](#), образующий парную агломерацию с чуть меньшим по населению городом Лабытнанги (где расположена железнодорожная станция); к ним тяготеет также посёлок Харп, и меньший – Аксарка. Ещё одна парная агломерация – [Кировск и Апатиты в Мурманской области](#), разделённые менее чем двадцатью километрами и тесно связанные трудовыми миграциями (жители одного города ездят на работу в другой и наоборот).

Довольно специфичное явление представляет собой Фэрбанкс в центральной Аляске, насчитывающий 35 тыс. в границах муниципалитета – и, как уже говорилось, более 100 тыс. в границах СМА (где, в числе других населённых пунктов, размещены несколько крупных военных баз). Как и Рейкьявик, он имеет определённые черты и Норильска, и Анкориджа. Шведская Кируна, связанная с Нарвиком и Лулео железной и авто-дорогами, но всё же на большом расстоянии от какого-либо иного города – как и Фэрбанкс, занимает промежуточное положение, и определённое сходство с ними имеет столица Юкона Уайтхорс. А вот норвежский [Тромсё](#) с многочисленными пригородами, разбросанными по островам, несмотря на меньшую численность населения, пожалуй, ближе к «сложным», анкориджского типа, агломерациям, хотя типологически отнесём его тоже к промежуточному типу.



Выезд из города Апатиты в сторону Кировска

Некоторые из арктических городов связаны наземной транспортной сетью в подобие цепочек. Так, упомянутые Кировск и Апатиты можно рассматривать как часть более протяжённой «цепочки» Кировск – Апатиты – Мончегорск – Оленегорск. С некоторыми оговорками можно «протянуть» цепочку до городов Полярные Зори, Кандалакша, посёлка Ревда и др. В Финляндии более-менее увязаны друг с другом Рованиemi – Кеми – Торнио (с городком-спутником Соданкюля). В Норвегии вдоль побережья тянется аналогичная, довольно разреженная цепочка: «соседи» Саннесшээн и Мушээн – Му-и-Рана – Будё (с пригородом Фёуске) – ещё одна группа тесно расположенных городов Нарвик, Сортланн и Харстад – и наконец, крупнейший город северной Норвегии Тромсё. Севернее Тромсё цепочка связанных городов обрывается: в города Алта и Хаммерфест добираются уже преимущественно по воздуху. Это уже практически полные города-изоляты. В России такие изоляты – Анадырь, Игарка, Билибино и др. Канадский Йеллоунайф получил дорогу лишь несколько лет тому назад, Икалуит изолирован и сегодня.

Интересно, однако, что даже они, в свою очередь, окружены небольшими посёлками и образуют уже «мини-агломерации».

Итак, если проводить классификацию арктических городов не по формальным признакам, но по мере удаления от «идеала» городской сети, имеем: 1) Три крупнейшие агломерации (Анкоридж, Мурманск, Архангельск). 2) Разреженную, но всё же единую сеть городов в Норвегии, Финляндии и в Мурманской области России (названные «цепочки городов», включая Кировск и Апатиты); более изолированные морем или расстоянием – Рейкьявик, Кируна, Тромсё, Фэрбанкс, Уайтхорс. 3) Несколько агломераций «норильского» типа: сам Норильск, Воркута, **Ноябрьск**, Новый Уренгой, «двойная», но во многом схожая с ними, полуизолированная агломерация Салехарда и Лабытнанги. 4)

Практически островные «города-одиночки», как правило, не связанные посуху с внешним миром, с населением не более 20-30 тыс. человек.

В чём смысл столь тщательного внимания к межгородским связям?

Вернёмся к идеалу городской сети. За пределами четырёх агломераций-лидеров цепочки, сгустки и пары городов в Скандинавии, Финляндии и в Мурманской области – это, по сути, лучшее, что возможно в Арктике. Во-первых, наземная связь. Сухопутная связь с «большой землей» (авто- или железные дороги) позволяют поддерживать сравнительно более низкие (по отношению к полностью изолированным городским центрам) цены на товары и услуги. Аналогично, сухопутная связь «хоть с кем-нибудь» немного позволяет разнообразить спектр доступных услуг, видов деятельности и т.д. Во время одного из исследований довелось слушать рассказ о том, как житель города Апатиты возит девушку в кафе в Мончегорск: не то чтобы в Мончегорске уникальные кафе, однако такая поездка обеспечивает редкое на Севере разнообразие. Мурманчане ездят разнообразить досуг аж в норвежский [Киркенес](#), из городов южнее – в финский Рованиemi (или, как его называют, «в Ровик»).



Контрольно-пропускной пограничный пункт на дороге между Киркенесом (Норвегия) и Мурманском (февраль 2020).

Очень показательный пример здесь Сургут, расположенный в Западной Сибири «чуть южнее» Арктики – впрочем, как уже говорилось, на широте Анкориджа, по иронии судьбы относимого к числу «полноценно» арктических городов. Опросы показывают, что в Сургут регулярно ездят не только жители относительно ближних Нефтеюганска, Когалыма, Лангепаса и др. – но и в некоторых случаях Ноябрьска, Ханты-Мансийска, Нижневартовска. Торговые и досуговые учреждения Сургута, по сути, обслуживают

население в радиусе 150 и иногда даже до 250 километров, «собирая» в общей сложности до миллиона потенциальных потребителей. Это, во-первых, позволяет в самом Сургуте содержать достаточно разнообразную сферу услуг (сопоставимую со сферой услуг города-миллионника) и, во-вторых, делает эту сферу услуг относительно доступной для жителей соседних городов – так, как если бы они жили в пригороде такого города-миллионника.

При этом Север есть Север, и даже на федеральных трассах Югры и ЯНАО можно застрять в сильный мороз или заносы[11]. А в более северных районах даже небольшие расстояния зачастую могут стать недоступными. Самый яркий пример – это 90-километровая асфальтированная трасса из Норильска в Дудинку (примерно посередине её расположен аэропорт Алыкель): по многу раз в году дорога **бывает закрыта из-за погодных условий**, в интернете можно увидеть немало колоритных роликов про то, как пассажиров дальнемагистрального рейса на Москву или Сочи доставляют в аэропорт на вездеходах. Заносы бывают по дороге из Мурманска в **Териберку**, в последние годы ставшую туристической достопримечательностью (около 130 км), в исключительных случаях (сильные морозы и т.д.) могут быть закрыты многие участки – не говоря уже о том, что связь между двумя центрами городской агломерации Салехард – Лабытнанги, разделёнными всего двадцатью километрами, вообще сезонная (ледовая или паромная переправа). Подобная «разреженность» городских агломераций при, казалось бы, даже небольших расстояниях – важная особенность Арктики.

Если не заикливаться на ключевом признаке городской агломерации, в первую очередь, определяемой по ежедневным трудовым поездкам (как раз таких в Арктике немного), получим очень интересный феномен: арктическую городскую агломерацию. Это агломерации за пределами «большой четвёрки», речь скорее об агломерациях норильского типа. Это несколько (совсем немного, штучно) городов и посёлков, связанных не столько трудовыми, сколько досуговыми поездками, не столько ежедневными, сколько еженедельными поездками, поездками выходного дня. Не столько единый рынок труда, сколько единый рынок в плане покупательной способности. К нему, конечно, добавляются производственные, информационные, зачастую родственные связи.

При этом пространство такой городской агломерации разрежено, иной раз внутренние транспортные связи нестабильны (что, кстати, и препятствует образованию регулярных трудовых поездок). Однако в условиях вообще разреженной городской сети северные, арктические агломерации могут простираются на огромные расстояния. В центральной России немыслимо, чтобы кто-то ехал за 150 км в торговый центр в трехсоттысячный, а то и стотысячный город, а на Севере, в Арктике это в порядке вещей. И что интересно – живы эти агломерации фантастической тягой к разнообразию, которое и является одним из ключевых признаков городской среды. Здесь, в Арктике, разнообразная городская среда создаётся немыслимой мобильностью населения, готовностью преодолевать за рулём сотни километров ради городского досуга.

Трёхсоттысячный Сургут (как мы уже сказали, с точки зрения потребительского рынка – город-миллионник) хорошо сравнивать с Анкориджем. Казалось бы, с пригородами Анкоридж не набирает и половину «Большого Сургута». Однако по многочисленности и площади торговых центров Анкориджа такого не скажешь: торговля выглядит процветающей. По-видимому, дело в том, что Анкоридж собирает, во-первых, туристов, во-вторых – жителей удалённых районов Аляски. Не случайно в городе три аэропорта, в том числе гидропорт (вроде бы крупнейший в мире). Магистральные самолёты на Фэрбанкс взлетают каждые 2-3 часа, как маршрутки (ну, или примерно как самолёты из Москвы в Петербург), и стоит перелёт туда-обратно около 10 тыс. рублей (при покупке заранее), что, с учётом американского уровня зарплаты, совсем немного.



Аэропорт малой авиации в Анкоридже



Ярмарка в Аноридже: малый бизнес со всей Аляски

Конфигурация трудовых поездок в Арктике тоже специфична. На юге многие жители пригородов ездят на работу в город-центр: город ежедневно «вдыхает» и «выдыхает» мощные потоки маятниковой миграции. Город-база тоже может принимать потоки трудовых мигрантов из ближайших посёлков. Но у него есть и иное, куда более мощное «дыхание», которое ощущается не на десятки, как у обычного города, но на сотни и даже тысячу километров. Это «дышит» специфическая северная «агломерация наизнанку»: если в обычной городской агломерации жители пригородов едут на работу в её центр, то на ресурсном Севере, напротив, многие жители города-базы едут работать вахтовым методом на удалённые месторождения, и цикл здесь длится не сутки, но две-три-четыре недели. Особенности развития северных «агломераций наизнанку» – предмет отдельного рассказа[12]. И таких отдельных рассказов про арктические города нужно много: про повседневную жизнь и городское пространство (более полугода заснеженное и морозное), про архитектуру и жизнеобеспечение, про размещение городов «на входе» в Арктику – и на «выходе» из неё: арктическая урбанизация, хоть она и не знает примеров скопления миллионов жителей, – чрезвычайно интересный для исследователя феномен, способный поколебать или хотя бы подправить типовые представления урбаниста о городском развитии.

Автор: Надежда Юрьевна Замятина, канд. геогр. наук, ведущий научный сотрудник географического факультета МГУ им. Ломоносова, зам. ген. директора Института регионального консалтинга.

Фотографии Н.Ю. Замятиной.

[1] Без учёта улусов Республики Саха (Якутия), включённых в состав АЗРФ весной 2019 года.

[2] Регионы России. Социально-экономические показатели 2019. 11.02.2020. URL: https://gks.ru/bgd/regl/b19_14p/Main.htm

[3] Larsen, J. and Fondahl, G. (eds). Arctic Human Development Report: Regional Processes and Global Linkages. Copenhagen: Nordisk Ministerred. 2015. 507 p.

[4] Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник. Отв. ред. А.П. Горкин. – Смоленск: Ойкумена, 2013. – 328 с. Стр. 73.

[5] Последние изменения внесены Указом Президента РФ от 13 мая 2019 г. № 220 «О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации».

[6] Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2019 года. Москва, 2019. URL: <https://www.gks.ru/folder/11110/document/13282>

[7] Гренландия и Фарерские острова официально считаются датскими, фактическая степень их автономии во внутренней политике (которая продолжает увеличиваться) позволяет рассматривать их в качестве отдельных стран

[8] По территориям: соответственно: Юкон, Северо-Западные территории, Нунавут.

[9] В состав агломерации Анкориджа можно было бы включить также города Кенай и Хомер, дорога до которых позволяет преодолевать расстояние в более чем 100 км вполне легко и быстро.

[10] Воркута потеряла значительную часть населения после кризиса 1990-х, а часть окружавших ее посёлков (так называемое «Воркутинское кольцо») была расселена и полностью ликвидирована.

[11] <https://sitv.ru/arhiv/news/incidents/96689/>

[12] На эту тему готовится к выходу статья Н.Ю. Замятиной в журнале «Арктика: экология и экономика».

Рассылка сайта



Ваш e-mail

Подписаться

Комментарии

Комментарии отключены

Другие материалы раздела



[Гражданская война на русском Севере](#)

10 Апреля, 2020, 10:28



[Таймыр. Три века русских станков](#)

9 Апреля, 2020, 11:55



[Таран над Кол
Сорокина](#)

6 Апреля, 2020

© goarctic.ru — Портал про развитие Арктики, 2020

[Новости](#)

[Работать в Арктике!](#)

[О проекте](#)

[Жить в Арктике!](#)

[Поехать в Арктику!](#)



