

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

На правах рукописи

**МАНВЕЛОВ Николай Владимирович
АРХАНГЕЛЬСКИЙ ВОЕННЫЙ ПОРТ КАК СОЦИАЛЬНО-
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЦЕНТР РУССКОГО СЕВЕРА В 1850–1880 ГГ.**

Аннотация диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук по специальности
5.6.1 – «Отечественная история»

**Научный руководитель: КОНЧАКОВ Роман Борисович,
кандидат исторических наук, доцент**

Москва 2024

Основные результаты диссертации Н.В. Манвелова «Архангельский военный порт как социально-экономический центр Русского Севера в 1850–1880-х гг.»

Актуальность темы исследования

Архангельский главный военный порт на протяжении более чем двух веков был крупнейшим экономическим и военно-политическим центром Русского Севера; с его стапелей сошли сотни боевых и вспомогательных судов Российского флота, это была отправная точка многочисленных полярных экспедиций. До настоящего времени тема роли и значения Архангельска в социально-экономических процессах севера России в исторической литературе на сегодня практически не разработана.

Упразднение главного военного порта в 1862 г. привело к практически полному прекращению российского военно-морского присутствия на Русском Севере, оттоку мастеровых и ремесленников из Архангельска и Архангельской губернии, а также уничтожению крупнейших и, по сути, единственных, на Русском Севере кораблестроительных, металлообрабатывающих и других смежных производств.

Таким образом, предметное и всестороннее изучение истории последних лет существования адмиралтейства в Архангельске, попыток его реформирования, а также хода упразднения единственного военного порта Русского Севера представляется актуальным и необходимым, в том числе для современных программ развития Севера.

Хронологические рамки исследования

Хронологические рамки исследования в целом охватывают 1850-е – середину 1880-х гг. Верхняя хронологическая граница определена началом сворачивания крупномасштабного военного судостроения в Архангельском адмиралтействе. Нижняя граница определена моментом упразднения Архангельского военного порта в рамках масштабного пересмотра отечественной военно-морской политики на Русском Севере.

Рассматриваемый период включает подготовку и течение Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг., реформы Морского ведомства, перевод Архангельского порта из числа главных военных портов во 2-й класс и его фактическое окончательное упразднение в 1885 г. В ряде случаев приводятся отсылки к событиям XVII–XX вв., позволяющие более полно охарактеризовать факты, имеющие прямое отношение к теме диссертации.

Цели и задачи исследования

Цель исследования – комплексно проанализировать значение Архангельского главного военного порта как фактора развития экономики и динамики социально-политических процессов на Русском Севере в 1850–1880-х гг.

Для достижения данной цели необходимо решение следующих задач:

- глубоко проанализировать в динамике государственную политику Российской империи в отношении военно-морских сил на Русском Севере, военно-морскую составляющую общей государственной политики и её результаты, включая влияние военно-морского флота на экономическую жизнь региона;
- охарактеризовать военную и экономическую инфраструктуры Архангельского главного военного порта на начало Восточной войны, а также после её окончания;
- оценить внешнеполитический фактор военно-морского флота Российской империи после Восточной войны;
- выявить и проанализировать влияние военно-морской инфраструктуры на экономику Русского Севера и социально-экономическое развитие Архангельска – крупнейшего центра региона;
- определить степень влияния Восточной войны на планы упразднения Архангельского главного военного порта;
- определить причины и механизмы принятия решения о ликвидации главного военного порта, последовательность этапов его упразднения, реализации объектов инфраструктуры и имущества, расформирования и реформирования флотских частей;
- выявить краткосрочные и долгосрочные последствия закрытия порта для города, региона, страны;
- проанализировать влияние опыта упразднения Архангельского главного военного порта на реформирование системы управления военными портами Морского ведомства Российской империи в целом.

Научная новизна исследования

Научная новизна исследования заключается в изучении социально-экономического аспекта военно-морского присутствия России на Северном морском театре в 1850–1880 гг.

- Впервые изучен социально-экономический аспект российского военно-морского присутствия на Северном морском театре в 1850–1880 гг.
- Впервые целостно отражены и обобщены предпосылки и попытки реформирования Архангельского порта, а также последствия упразднения адмиралтейства.
- Выявлено и введено в научный оборот большое количество новых источников (архивные документы, в т. ч. Морского ведомства, метрические книги, визуальные материалы и т. д.), что позволяет создать целостную картину предмета исследования.

Теоретическая и практическая значимость работы

Исследование позволяет сделать срез социально-экономического аспекта военного присутствия Российского флота на Русском Севере, воссоздать историю кораблестроения

на Русском Севере через призму Архангельского военного порта – единственного на театре. Систематизируется и анализируется информация по истории отечественного флота на Севере в практически не изученный исторический период, что позволит обогатить отечественную военно-морскую, военно-экономическую и социально-экономическую историографию. Выводы диссертации могут быть интересны для историков, экономистов, краеведов, музейных работников, а также организаций военно-патриотического воспитания молодёжи, а также быть использованы в лекционных курсах по отечественной и региональной истории, для подготовки и разработки специальных курсов.

Объект и предмет исследования

Объектом исследования выбран Архангельский военный порт как единственное адмиралтейство и военно-морская база Российской империи на Русском Севере.

Предметом исследования выступает государственная политика в отношении военно-морских сил, военной промышленности и смежных отраслей севера России через изучение влияния деятельности и упразднения Архангельского порта на социально-экономическую ситуацию на Русском Севере в 1850–1880-х гг.

Методология и методы исследования

Методологическую основу диссертации составляют принципы историзма и объективности, диалектическое понимание процесса исторического развития, признание причинно-следственной закономерности событий и явлений, а также роли субъективного фактора в истории. Принципы диалектики позволили рассмотреть социально-экономические процессы во всей их сложности, многообразии и противоречивости.

В качестве методов использованы сравнительный и проблемно-хронологический, методы исторической реконструкции, анализа и синтеза, обобщения, аналогии. Применялся институциональный подход, т. к. исследование напрямую касается реформирования Морского ведомства как части «Великих реформ» императора Александра II. Комплексный подход позволил системно изучать источники и историческую литературу. Метод исторического синтеза позволяет обобщить полученные выводы, способствуя созданию целостной картины деятельности Морского министерства во II половине XIX в.

В работе используются положения теории модернизации – влияние технического и технологического прогресса, перераспределение ресурсов. Исследование показывает геополитические минусы теории модернизации при сомнительных экономических плюсах.

Источниковая база исследования

Источниковая база исследования делится на законодательные акты; делопроизводственные материалы; материалы фискального, административного и

хозяйственного учёта; статистические материалы; публицистические материалы; материалы, опубликованные в периодической печати; источники личного происхождения.

Делопроизводственные материалы, материалы фискального, административного и финансового учёта представлены архивными документами подразделений Морского министерства из Российского государственного архива Военно-морского флота (РГАВМФ), Российского государственного исторического архива (РГИА) и Государственного архива Архангельской области (ГАО).

В РГАВМФ находятся документы по отраслям деятельности Морского ведомства, включая источники хозяйственного характера, отчёты о ревизиях и смотрах, информацию о межтеатровых переходах судов. В результате работы с фондами Главного командира порта¹, канцелярии Морского министерства², Строительного департамента³, адмирала Б.А. фон Глазенапа⁴ и вице-адмирала Н.В. Копытова⁵, сборным фондом-коллекцией материалов по истории Русского флота⁶, коллекцией вахтенных журналов Российского флота⁷ удалось ввести в научный оборот информацию, представляющую интерес как для широкого исследования, так и локальный и узкоспециальный характер.

В РГИА имеется фонд Хозяйственного департамента Министерства внутренних дел (№ 1287), хранящий переписку гражданских властей Архангельской губернии с центральными органами.

Среди фондов ГАО необходимо выделить фонды канцелярии Архангельского губернатора⁸, Архангельского военного губернатора⁹, главного командира Архангельского порта¹⁰, Архангельского губернского правления¹¹, канцелярии правления Северного округа корабельных лесов¹² и Архангельской палаты государственных имуществ¹³. Подгруппа материалов учёта – метрические книги, позволяющие отследить движение населения¹⁴.

К наиболее известным опубликованным источникам следует отнести «Общий морской список», информация которого, хотя и требует серьёзной проверки, в целом,

¹ РГАВМФ. Ф. 330.

² РГАВМФ. Ф. 410.

³ РГАВМФ. Ф. 84.

⁴ РГАВМФ. Ф. 2.

⁵ РГАВМФ. Ф. 12.

⁶ РГАВМФ. Ф. 315.

⁷ РГАВМФ. Ф. 870.

⁸ ГАО. Ф. 1.

⁹ ГАО. Ф. 2.

¹⁰ ГАО. Ф. 23.

¹¹ ГАО. Ф. 4.

¹² ГАО. Ф. 59.

¹³ ГАО. Ф. 115.

¹⁴ ГАО. Ф. 29.

отражает движение личного состава строевых частей флота. Не всегда точны и официальные списки чинов.

Отчёты по Морскому ведомству печатались в журнале «Морской сборник» и издавались и отдельными изданиями. Памятные книжки ведомства отражали состояние дел на конец года, предшествующего году выпуска справочника, либо на I квартал года выпуска. Губернские адрес-календари, справочные и памятные книги (книжки), статистические сборники часто содержали сведения о лицах, находящихся на службе.

Публицистические материалы представлены, в частности, путевыми заметками людей, посещавших Архангельский порт после его упразднения. Среди них необходимо отметить очерки К.К. Случевского¹, В.И. Немировича-Данченко² и Е. Львова³.

Периодические издания, позволяющие проанализировать происходившие события – журнал «Морской сборник» и газета «Архангельские губернские ведомости». «Морской сборник» публиковал информацию о чинопроизводстве и назначениях на должности, положения и штаты учреждений, проекты постановлений, табели содержания и довольствия чинов, отчёты о постройке боевых судов, материалы из регионов. Официальный отдел «Архангельских губернских ведомостей» интересен информацией о торгах имуществом, реализовывавшимся Морским ведомством.

К источникам личного происхождения относятся мемуары, дневники и записки людей, проживавших либо служивших в Архангельске. Наиболее интересны материалы генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича⁴, министра внутренних дел П.А. Валуева⁵, Архангельского губернатора Н.А. Качалова⁶.

Отдельно стоят визуальные источники – фотографии, рисунки, карты, планы.

Историография

Историография в комплексе делится на 3 группы: дореволюционная, литература Советского периода, современная литература.

Российская и зарубежная историография до 1917 г. по исследуемой проблематике практически отсутствует. Труд С.Ф. Огородникова «История Архангельского порта»⁷ содержит много неточностей. Очерки П.А. Мордовина «Русское военное судостроение в

¹ Случевский К. По Северу России. Путешествие Их Императорских Высочеств Великого Князя Владимира Александровича и Великой Княгини и Марии Павловны в 1884 и 1885 годах. – СПб. Т. I. 1886.

² Немирович-Данченко В.И. Беломорье и Соловки. Воспоминания и рассказы. – Киев. 1892.

³ Львов Е. По студёному морю. Поездка на Север. Ярославль, Вологда, Архангельск, Мурман, Норд-Кап, Трондгейм, Стокгольм, Петербург. – М. 1895.

⁴ 1857–1861. Переписка Императора Александра II с Великим Князем Константином Николаевичем. Дневник Великого Князя Константина Николаевича. – М. 1994; Константин Николаевич, великий князь. Дневники великого князя Константина Николаевича, 1858–1864. – М. 2019.

⁵ Валуев П.А. Дневник графа П.А. Валуева 1861–1865 гг. – М. 2014.

⁶ Качалов Н.А. Записки тайного советника. – М. 2012.

⁷ Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб. 1875.

течение последних 25-ти лет»¹ говорят о стагнации судостроения в адмиралтействе. Труд «Фабрично-заводская промышленность и торговля России»² содержит информацию о строительстве боевых судов в последние годы существования адмиралтейства.

Иностранная литература сводится, главным образом, к трудам, посвящённым действиям британского флота в годы Восточной войны. Книга Т. Милнера «Балтика, её врата, берега и города; с обозрением Белого моря»³ даёт информацию о ходе боевых действий, статистику, справочные данные. Труд П. Барри «Экономика судостроения и военно-морская сила»⁴ содержит оценку британской кораблестроительной индустрии в сравнении с американской, французской и российской.

Литература Советского периода практически не касалась Архангельского порта как социально-экономического центра Русского Севера. Труд А.П. Шевырева «Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы»⁵ показывает общую картину морских реформ великого князя Константина Николаевича.

Из историографии после 1991 г. следует упомянуть диссертацию В.А. Пальмина «История военно-морского кораблестроения на Русском Севере в 1693–1862 гг.»⁶; вопросу упразднения порта в ней уделено мало внимания. Монография И.М. Гостева и Р.А. Давыдова «Русский Север в войнах XVI–XIX веков»⁷ посвящена, в частности, деталям строительства последней крупной серии боевых судов для Российского флота.

За рубежом авторы обзорных трудов по истории возникновения и развития классов боевых судов⁸, редко обращали и обращают внимание на российскую проблематику, но прослеживают общие тенденции развития судостроения. Социальная история Российского флота иностранными исследователями не рассматривается.

Содержание работы

В 1-й главе исследуется Архангельский военный порт в структуре Российского флота и его роль в развитии Русского Севера в конце XVII – первой половине XIX в. Пристальное внимание уделено инфраструктуре Российского флота на начало Восточной

¹ Мордовин П. Русское военное судостроение в течение последних 25-ти лет. 1855–1880. – СПб. 1881.

² Фабрично-заводская промышленность и торговля России. С приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи. – СПб. 1896.

³ Milner T. The Baltic, its gates, shores; with the notice of the White Sea. – London. 1854.

⁴ Barry P. Dockyard Economy and Naval Power. – London. 1863.

⁵ Шевырев А.П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. – М. 1990.

⁶ Пальмин В.А. История военно-морского кораблестроения на Русском Севере в 1693–1862 гг.: автореф. дисс. канд. ист. наук.: 07.00.02. – Архангельск. 2000.

⁷ Гостев И.М., Давыдов Р.А. Русский Север в войнах XVI–XIX веков. – Архангельск. 2014.

⁸ Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warship 1815–1905. – London. 1992; Hill R. War at Sea in the Age of Ironclads. – London. 2000.

войны. Также рассмотрено состояние военно-морского флота Российской империи после Восточной войны как внешнеполитический фактор.

Архангельский порт к началу 1850-х гг. являлся одним из важнейших адмиралтейств, строившим значительную долю деревянных боевых судов для Балтийского флота. Как единственный военный порт на Русском Севере, Архангельск был отправной точкой полярных исследований. Между тем, в адмиралтействе отсутствовала система подготовки кадров и постоянное базирование боевых судов; судостроение зависело от привозных материалов. Гидрография затруднялась нехваткой кадров и судов специальной постройки.

Структура и система управления Морским ведомством требовали изменений. Реформы могли проводиться путём сокращения финансирования и упразднения структурных подразделений, либо их интенсификацией и оптимизацией. По итогам Восточной войны наметился переход к парусно-паровому и железному судостроению. Машиностроительные мощности располагались в Санкт-Петербурге, роль других адмиралтейств снижалась. Верфи Чёрного моря сворачивали работу из-за разрушения противником либо в силу условий Парижского трактата 1856 г.;

Северный театр был наименее востребован и освоен. Архангельское адмиралтейство должно было прекратить работу из-за слабости материальной базы; порт, не располагавший машиностроительным производством, был в крайне невыгодном положении. Архангельск являлся слабым звеном и как с точки зрения отсутствия базирования на него боевых судов, и как инфраструктурный центр.

Во 2-й главе исследуется состояние Архангельского главного военного порта после Восточной войны. Рассматриваются также российские и иностранные порты, подобные Архангельскому; их общие черты и различия. Проводится глубокий анализ экономического и социального значения Архангельского главного военного порта для Русского Севера, а также возникновение предпосылок к его упразднению.

Производственные мощности Архангельского адмиралтейства ограничивались природными условиями, не позволявшими строить суда большого тоннажа, и малым числом паровых машин. Внутренняя логистика была слабой; транспортировка деталей была возможна только в период навигации на Северной Двине. Объёмы судостроения снижались; адмиралтейство потеряло позиции крупнейшей российской верфи.

Господствующие позиции в военном судостроении и судоремонте занимал Санкт-Петербургско-Кронштадтский государственный судостроительный район – его мощности требовали лишь модернизации; опытные мастерские могли оперативно перебрасываться между предприятиями. Аналогичное положение было в британских адмиралтействах.

На середину 1850-х гг. Архангельский главный военный порт – единственное подразделение Морского ведомства на Русском Севере. Он обеспечивал загрузку различных отраслей, включая сельское и лесное хозяйство, горную промышленность, транспорт; Соломбальское адмиралтейское селение было важным ремесленным центром. Упразднение порта вводило региональную экономику и экономические системы, связанные с Русским Севером, в кризис по ряду направлений. Реформирование требовало тонкой настройки, грозя серьёзными потерями для общероссийского и региональных бюджетов.

Архангельский порт был автономной частью Морского ведомства. Поводом для упразднения адмиралтейства был комплекс условий: природные (бар Северной Двины, узкий фарватер, мелководье); экономические (отсутствие металлургических и машиностроительных предприятий, доков); развитие военно-морских технологий (переход к паровому и металлическому судостроению); логистические (короткая навигация, слабое навигационное обеспечение, в т. ч. внутренних водных путей); управленческие (недостаток кадров). Руководство ведомства предпочло не вкладывать средства в порт, упразднив его.

В 3-й главе исследуются проекты реформирования порта, а также история решения об его ликвидации. Анализируются административные, экономические и социальные последствия упразднения; существование Архангельска в условиях изменившихся социально-экономических реалий.

Предлагавшиеся до 1862 г. преобразования предполагали высокую эффективность адмиралтейства при условии сохранения его как «деревянного» (использование дерева в судостроении активно продолжалось до середины 1870-х гг.), либо с переходом к железному и стальному судостроению. Сохранение адмиралтейства как промышленного центра позволяло избежать упразднения порта. Соломбальское адмиралтейское селение отличалось устойчивым приростом населения и уровнем благосостояния, в т. ч. и малоимущих слоёв, сравнимом с другими военными портами империи.

Упразднение порта происходило без детального плана. Значительная часть имущества не было использовано другими ведомствами; руководство Морского министерства взяло курс на скорейшую реализацию активов. Было потеряно большинство плавучих средств, ценных производств, строений и запасов; порт превратился в якорную стоянку. Региональные власти не имели ни административного, ни финансового ресурса для инвестирования в предприятия. Страна лишилась многофункционального социально-экономического и военно-политического центра. Результатом упразднения порта и адмиралтейства стали экономические и социальные последствия: отток населения, уменьшение числа ремесленников, превращение Соломбалы в портовый район.

Опыт упразднения порта был использован только при упразднении Астраханского порта; результатом стало создание успешного частного адмиралтейства на базе казённого.

Результаты исследования

1. Впервые в отечественной историографии проведён анализ влияния военно-морских сил на социально-экономическое положение Русского Севера.
2. Впервые фокус анализа перенесён с исследований исключительно военно-морской проблематики на социально-экономическое развитие региона, являвшегося одновременно донором и бенефициаром порта.
3. Впервые определена и показана системообразующая роль Архангельского военного порта как крупнейшего военного, промышленного и социально-культурного центра Русского Севера. Это позволило выявить роль порта в социально-экономической структуре региона и показать последствия его упразднения.
4. Впервые показана качественная сторона мероприятий по реформированию военных портов Российской империи; о целостном плане реформирования можно говорить только на примере Астраханского порта.
5. На примере структурных подразделений Архангельского порта показано влияние несогласованности действий центральных и региональных властей в отношении стратегических объектов.
6. Введено в научный оборот большое количество исторических источников. Это позволяет создать целостную картину Архангельского порта как социально-экономического центра Русского Севера.

Отдельного исследования требует дополнительная разработка тезиса о том, что Архангельская губерния не располагала материальными ресурсами для сохранения производств бывшего адмиралтейства. Местные предприниматели не были готовы без поддержки властей инвестировать в планово-убыточные предприятия.

Значительная объектов инфраструктуры Архангельского адмиралтейства оказалась ненужной как местным властям, так и предпринимателям — в первую очередь, крупнотоннажное деревянное судостроение, промышленная металлообработка, производство канатов, лесопиление. Лесопильные заводы имелись у частных предпринимателей; другие направления деятельности адмиралтейства архангельским купцам не были интересны. У местных судовладельцев практически не было крупных судов; основная часть товаров исторически вывозилась иностранцами.

Отдельного исследования требует история ликвидации российского военно-морского присутствия в Северных морях; Российский флот, не считая редких кратковременных заходов боевых судов, до начала Первой мировой войны 1914–1918 гг.

практически не был представлен на Русском Севере. Результатом стала, в том числе, практически бесконтрольная деятельность иностранных промышленников и браконьеров.

Затронутая в исследовании тема имеет хорошие перспективы для дальнейшей работы. Помимо упомянутых выше, дополнительного исследования требует развитие и закат деревянного судостроения в Архангельском адмиралтействе в 1803–1850-х гг. Другим направлением исследований могла бы стать роль Архангельского порта в освоении северных районов России в 1880–1900 гг. и постепенный перенос активности из Архангельска на север Кольского полуострова.

Необходимо отметить важность темы истории социально-экономической и военной истории Русского Севера III четверти XIX века для создания общей картины Российского присутствия в морях Северного Ледовитого океана, в том числе развития Северного Морского пути (СМП). История возникновения идеи СМП, различных периодов его развития как стратегического транспортного коридора, порты как опорные точки базирования и снабжения, значение российских военно-морских сил как обеспечивающего фактора также требуют дальнейшей детальной проработки.

Выводы

1. Из-за поспешности и несогласованности действий центральных и региональных властей упразднение Архангельского главного военного порта в 1862 г. не было детально проработано, оказав негативное влияние на социально-экономическую ситуацию и обороноспособность Российской империи на Русском Севере.
2. Уничтожение производственной структуры Архангельского адмиралтейства привело к исчезновению крупнейших предприятий оборонного комплекса не только Архангельской губернии, но и всего Русского Севера.
3. При упразднении порта из-за поспешности действий отмечалась несогласованность действий центральных и региональных властей; принадлежавшие Морскому ведомству объекты оказались невостребованными местными властями и бизнесом, что привело к упадку ряда традиционных отраслей и оттоку населения.
4. Опыт Архангельска был во многом игнорирован Морским ведомством, что снизило обороноспособность России на морских театрах, исключая Балтийский.
5. Фактическая ликвидация российского военно-морского присутствия на Севере привела к бесконтрольной деятельности иностранных промышленников и браконьеров. Российская империя лишилась оборудованной базы в полярных морях.

Апробация результатов исследования

Результаты исследования обсуждались на заседаниях Кафедры социальной и экономической истории России Российской академии народного хозяйства и

государственной службе при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС). Отдельные вопросы по проблемам исследования были изложены на XXIII общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2007 г.), XXXIII общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2014 г.), научно-практической конференции «Краеведческий музей в XXI веке. Традиции и новации в музейном деле» (г. Архангельск, 2017 г.), XXXVI общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2017 г.), XXXVII общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2018 г.), V межрегиональной научно-практической конференции «Беломорские чтения» (г. Архангельск, 2021 г.), XXXIX общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2021 г.), XXXII общественно-научных чтениях по военно-исторической тематике «Защитники Отечества» (г. Архангельск, 2022 г.), Малом Северном Петровском конгрессе (г. Архангельск, 2022 г.), VI межрегиональной научно-практической конференции «Беломорские чтения» (г. Архангельск, 2023 г.), межрегиональном научном онлайн-семинаре «История Российского военно-морского присутствия в Арктике (XVII–XX вв.)» (г. Москва, 2023–2024 гг.), а также ряде других, получив отражение в публикациях автора.

Основные результаты исследования, представленные в диссертации Манвелова Н.В., отражены в 17 научных публикациях, общим объёмом 42,44 п.л., в том числе 3 из них в журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации, а также входящих в Перечень изданий, утверждённых решениями Учёного совета Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации от 17 апреля 2018 г., 19 октября 2021 г. и 28 августа 2022 г.

Структура диссертации определена целями и задачами исследования. Работа выполнена в объёме, соответствующем требованиям ВАК, и состоит из введения, трёх глав, одиннадцати параграфов, заключения, списка сокращений и условных обозначений, списка терминов, списка использованных источников и литературы, приложений.



Н.В. Манвелов