
ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научный журнал

Выпуск 1 (70). 2021. Том 11

Журнал «Вопросы национальных и федеративных отношений»
включен в перечень рецензируемых научных изданий ВАК,
в которых должны быть опубликованы
основные научные результаты на соискание ученой степени
кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук
по политическим и историческим наукам

МОСКВА, 2021

ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научный журнал

Вячеслав Александрович
МИХАЙЛОВ

Председатель Совета, д.и.н., профессор,
зав. кафедрой национальных и федеративных
отношений РАНХ и ГС при Президенте РФ

Редакционный Совет

Рамазан Гаджимурадович
АБДУЛАТИПОВ

д.ф.н., постоянный представитель Российской Федерации
при Организации Исламского сотрудничества

Любовь Федоровна
БОЛТЕНКОВА

д.ю.н., профессор РАНХ и ГС при Президенте РФ

Владимир Иванович
ВАСИЛЕНКО

д.п.н., профессор Российской академии народного
хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Вадим Витальевич
ГАЙДУК

д.п.н., профессор Башкирского государственного
университета

Леокadia Михайловна
ДРОБИЖЕВА

д.и.н., руководитель Центра исследования
межнациональных отношений Института Социологии
ФНИСЦ РАН

Владимир Юрьевич
ЗОРИН

д.п.н., руководитель Центра по научному взаимодействию
с общественными организациями, СМИ и органами
государственной власти ИЭА РАН

Раушан Мухахановна
КАНАПЬЯНОВА

д.п.н., профессор кафедры международного
культурного сотрудничества МГИК

В. Микаэль
КАССАЕ НЫГУСИЕ

д.и.н., профессор кафедры теории и истории
международных отношений Российского
университета дружбы народов

Геннадий Яковлевич
КОЗЛОВ

д.и.н., профессор Рязанского государственного
университета им. С.А. Есенина

Игорь Георгиевич
КОСИКОВ

д.и.н., главный научный сотрудник Института
этнологии и антропологии РАН

Николай Павлович
МЕДВЕДЕВ

д.п.н., профессор Российского университета
дружбы народов

Марина Николаевна
МОСЕЙКИНА

д.и.н. профессор, заведующая кафедрой истории России
Российского университета дружбы народов

Дарья Вячеславовна
ПЕРКОВА

к.п.н., ответственный редактор

Александр Васильевич
ПОНЕДЕЛКОВ

д.п.н., профессор, заведующий кафедрой политологии
и этнополитики Южно-Российского института
управления – филиал РАНХ и ГС при Президенте РФ

Дмитрий Егорович
СЛИЗОВСКИЙ

д.и.н., профессор кафедры истории России Российского
университета дружбы народов

Шукран Саидовна
СУЛЕЙМАНОВА

д.п.н., профессор Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ

Жибек Сапарбековна
СЫЗДЫКОВА

д.и.н., профессор, заведующая кафедрой стран
Центральной Азии и Кавказа Института стран Азии
и Африки Московского государственного университета имени
М. В. Ломоносова, заместитель главного редактора журнала

Вильям Владимирович
ШМИДТ

д.ф.н., профессор РАНХ и ГС при Президенте РФ

Редакционная коллегия

Главный редактор – СУЛЕЙМАНОВА Ш.С.,
д.п.н., профессор РАНХиГС

Члены ред. коллегии:

Медведев Н.П. (зам. главного редактора),
Сыздыкова Ж.С. (зам. главного редактора),
Перкова Д.В. (ответственный редактор),
Болтенкова Л.Ф., Дробичева Л.А.,
Слизовский Д.Е.

УЧРЕЖДЕН

ООО «Издательство
«Наука сегодня»

ЖУРНАЛ ВКЛЮЧЕН

В ПЕРЕЧЕНЬ ВАК РФ

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного
наследия

Регистрационный номер
ПИ № ФС77-47487
от 25 ноября 2011 г.

Журнал издается ежемесячно

Журнал включен в базу РИНЦ
(Российский индекс научного
цитирования)

Включен в каталог
Ulrich's Periodicals Directory

Пятилетний импакт-фактор
журнала: 1,006

Адрес редакции:
115598, г. Москва, ул. Загорьевская,
д. 10, корп. 4, цокольный этаж,
помещение I, комната 7-1, офис 4
Тел.: (910) 463-53-42

www.etnopolitolog.ru

E-mail: etnopolitolog@yandex.ru

Мнение авторов может
не совпадать с мнением редакции.
При перепечатке ссылка
на журнал обязательна.

Научные статьи, публикуемые
в журнале подлежат обязательному
рецензированию.

Ответственный редактор
Перкова Д.В.

Компьютерная верстка
Анциферова А.С.

Подписано в печать 25.01.2021.

Формат 60×84/8. Объем 24,3.

Печать офсетная.
Тираж – 1000 экз.
(1-й завод – 500 экз.)
Заказ № 0000.

Отпечатано
в типографии PrintUP

117105, г. Москва,
Нагорный проезд, 12, корп. 1
Тел.: +7 (495) 925-00-06

ISSN 2226-8596 (print)

12 выпусков в год и

2 выпуска в год переводной (англ.) версии

Языки: русский, английский

<http://etnopolitolog>

Входит в перечень рецензируемых научных изданий ВАК РФ

Включен в каталог периодических изданий Ульрих (Ulrich's Periodicals Directory: <http://www.ulrichsweb.com>)

Материалы журнала размещаются на платформе РИНЦ Российской научной электронной библиотеки, Electronic Journals

Library Cyberleninka

Подписной индекс издания в каталоге агентства Роспечать 70114

Цели и тематика

Журнал *ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ* – периодическое международное рецензируемое на-учное издание в области политических исследований. Журнал является международным как по составу редакционного совета и редколлегии, так и по авторам и тематике публикаций.

Научный журнал издается с 2011 года в издательстве «Наука сегодня». С 2018 года издается переводная (англ.) версия журнала. С момента своего создания, журнал ориентировался на высокие научные и этические стандарты и сегодня является одним из ведущих политологических журналов России.

Цель журнала – способствовать научному обмену и сотрудничеству между российскими и зарубежными политологами.

Журнал предназначен для публикации результатов фундаментальных и прикладных научных исследований. Тематическая направленность журнала отражается в следующих постоянных рубриках: «Отечественная история, этнология и этнография», «История международных отношений и мировой политики», «История и философия политики», «Политические институты, процессы и технологии», «Политическая культура, этнополитика и идеологии», «Политические проблемы международных отношений и глобализации».

Формат публикаций: научные статьи, обзорные научные материалы, материалы круглых столов, научные рецензии, научные сообщения, посвященные исследовательским проблемам в сфере политики и политологии.

В своей деятельности редакционный совет и редколлегия журнала руководствуется принципами, определяемыми ВАК России для научных журналов, в том числе: наличие института рецензирования для экспертной оценки качества научных статей; информационная открытость издания; наличие и соблюдение правил и этических стандартов представления рукописей авторами.

Целевой аудиторией журнала являются российские и зарубежные специалисты-политологи, а также аспиранты и магистры, обучающиеся по направлениям политология, государственное и муниципальное управление и международные отношения.

Журнал строго придерживается международных стандартов публикационной этики, обозначенных в документе *COPE (Committee on Publication Ethics)* <http://publicationethics.org>

Полные сведения о журнале и его редакционной политике, требования о подготовке и публикации статей, архив (выпуски с 2011 года) и дополнительная информация размещена на сайте: <http://etnopolitolog.ru>

Электронный адрес: etnopolitolog@yandex.ru

ISSN 2226-8596 (print)

12 issues a year plus

2 issues a year of the translated (eng.) version

Languages: Russian and English

<http://etnopolitolog>

Included in the list of peer-reviewed scientific publications of the Higher Attestation Commission of the Russian Federation

Included in the Ulrich's Periodicals Directory

Materials of the journal are placed on the RSCI platform of the Russian scientific

electronic library – Electronic Journals Library Cyberleninka

Subscription index of the journal in the Rosspchat Agency catalogue is: 70114

Objectives and themes

Academic journal “*Issues of National and Federative Relations*” is an international peer-reviewed scientific periodical in the field of political studies. The journal has an international character because of the composition of its Editorial Board, its editors, its contributing authors and topics of its publications.

The scientific journal is published since 2011 at the “Publishing House “Science Today”. Translated (eng.) version of the journal is published since 2018. Since its inception, the journal was guided by high scientific and ethical standards and today it is one of the leading political science journals in Russia.

The purpose of the journal is to promote scientific exchange and cooperation between Russian and foreign political scientists.

The journal is intended for the publication of the results of fundamental and applied scientific research. Thematic focus of the journal is reflected in the following permanent headings: “Domestic history, ethnology and ethnography”, “History of international relations and world politics”, “History and philosophy of politics”, “Political institutions, processes and technologies”, “Political culture, ethnopoltics and ideologies”, “Political problems of international relations and globalization.”

Format of publications: scientific articles, reviews, scientific materials, materials of round tables, scientific reviews, scientific reports devoted to research problems in the field of politics and political science.

The Editorial Board and the editors of the journal in their activities are guided by the principles defined by VAK of Russia for scientific journals, including: presence of the institute of peer review for the expert quality assessment of scientific articles; information openness of the publications; availability and compliance with the rules and ethical standards for the submission of manuscripts by the authors.

The target audience of the journal is Russian and foreign specialists-political scientists, as well as graduate students and masters in the fields of political science, state and municipal management and international relations.

The journal strictly adheres to the international publishing standards and publication ethics identified in the *COPE (Committee on Publication Ethics)* document. <http://publicationethics.org>.

Full details of the journal and its editorial policy, requirements to the preparation and publication of articles, archive (issues since 2011) and additional information are available on the website: <http://etnopolitolog.ru>

E-mail address: etnopolitolog@yandex.ru

СОДЕРЖАНИЕ

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ, ЭТНОЛОГИЯ И ЭТНОГРАФИЯ

<i>Сыздыкова Ж.С.</i> К вопросу о трансформации адыгского общества	10
<i>Темчук Е.И., Степанов А.С.</i> Кампания 1917 года – несостоявшийся триумф русского оружия	16
<i>Семенов А.А.</i> Формирование Всероссийской чрезвычайной комиссии и ее чрезвычайных органов в Среднем Поволжье в 1917-1919 гг.	28
<i>Волков А.П., Волков А.А.</i> Военно-юридическая академия РККА в годы Великой Отечественной войны: некоторые аспекты истории	37
<i>Булатов И.А., Быстрова Ю.М.</i> Несколько слов о дате возникновения Национальной организации русских разведчиков	46
<i>Ушмаева К.А., Гончаров А.С.</i> Социальные стереотипы о казачестве в советских фильмах «Над Кубанью», «Даурия» и «Отчий дом»	56
<i>Никитин А.А.</i> Динамика уровня преступности в Симбирской губернии во второй половине XIX – начале XX века	64
<i>Темерев Д.В.</i> Путь к созданию системы коллективной безопасности в Европе	72
<i>Боброва В.В.</i> Транспортная ситуация и снабжение населения Арктической зоны на примере Анабарского района Республики Саха (Якутия)	77

ТЕОРИЯ, ФИЛОСОФИЯ И ИСТОРИЯ ПОЛИТИКИ

<i>Болтенкова Л.Ф.</i> Библия как источник права (часть четвертая)	88
<i>Кудашев Р.Ш.</i> Подходы к интерпретации понятия «наднациональность»	102
<i>Федорищев К.М.</i> Идеи университета: истоки концепции либерального образования Майкла Оукшотта	108

ПОЛИТИЧЕСКАЯ РЕГИОНАЛИСТИКА И ЭТНОПОЛИТИКА

<i>Карсанова Е.С., Знаменский Д.Ю.</i> Идентичность в национальном и региональном измерении	114
--	-----

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНСТИТУТЫ, ПРОЦЕССЫ И ТЕХНОЛОГИИ

<i>Курас К.Ю.</i> Влияние имиджа исполнительной власти на социально-политическую ситуацию в регионе (на примере Калининградской области)	128
<i>Червяков Н.В.</i> Технологии выборов будущего	134
<i>Ефремов Д.И.</i> Проблемы и перспективы российско-украинских межэлитарных контактов: 1991-2014	139

ПОЛИТИЧЕСКАЯ ПСИХОЛОГИЯ, КУЛЬТУРА И ИДЕОЛОГИИ

<i>Михайлова О.Н., Толок Е.С.</i> Гуманитарно-образовательные основания формирования политико-правовой активности и совершенствования электорального поведения современной вузовской молодежи.....	148
--	-----

ПОЛИТИЧЕСКАЯ КОНФЛИКТОЛОГИЯ

<i>Залысин И.Ю.</i> Противодействие терроризму: цели, субъекты, модели	158
<i>Чаевич А.В.</i> Миротворческая деятельность России в урегулировании региональных конфликтов на постсоветском пространстве.....	165
<i>Каратуева Е.Н.</i> Технологический терроризм: новые угрозы.....	174

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ГЛОБАЛИЗИРУЮЩЕГОСЯ МИРА

<i>Гулиева Н.О.</i> Отношения Турция – Евросоюз (1992-2013): проблемы и перспективы	181
<i>Умеров Д.А.</i> Методические аспекты исследования двусторонних международных отношений	193
<i>Лян Цзячу.</i> Космическая дипломатия КНР: некоторые проблемы (с развивающимися странами).....	203
<i>Самусева О.А.</i> Инновации в политике КНР XXI в.	209
<i>Фалалеев М.А., Ситдикова Н.А., Нечай Е.Е.</i> Динамика международных политических процессов в контексте пандемии COVID-19	215
<i>Чэнь Ханьчжи.</i> Проблемы профессиональных компетенций политических элит в Китае	223
<i>Будник А.И., Григорьева Т.В., Кан А.А.</i> Продолжает ли современная цивилизация оставаться «цивилизацией войны»? Предупреждения и «новое мышление» Римского клуба «Come On! Capitalism, Short-termism, Population and the Destruction of the Planet».....	229

ИСТОРИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ

<i>Степанов А.С., Ченцов А.С.</i> Некоторые аспекты освободительной миссии Красной армии в Австрии	235
<i>Сыздыкова Ж.С., Фатеев А.В.</i> Особенности взаимодействия Казахского ханства и Ногайской Орды XV-XVI вв.	244
<i>Макаров Е.П., Макарова Т.Е.</i> Образовательная политика и формирование социально-нравственных представлений у старших дошкольников в детских садах Великобритании	251

Франческо Рубини. Историография о маршале Л.Н. Даву в бою под Салтановкой 1812 г.....	261
Ахмад Моса Зиауддин, Абдул Кахер Абдул Кадер, Ишакзаи Ахмад Джавед. Афганистан и его столетняя внешняя политика	272
НАШИ АВТОРЫ	282
ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ РУКОПИСЕЙ	289

ТРАНСПОРТНАЯ СИТУАЦИЯ И СНАБЖЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ НА ПРИМЕРЕ АНАБАРСКОГО РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)¹

На основе собранного полевого материала в сентябре-октябре 2019 года анализируется проблемы транспортной системы и ее влияние на снабжение населения Анабарского национального (долгано-эвенкийского) улуса Республики Саха (Якутия). Через историческую и социально-экономическую призму рассматривается формирование и развитие арктического транспорта и перевозки необходимых товаров, а также влияние изменений в системе доставки на вкусовые предпочтения местных жителей.

Ключевые слова: Республика Саха (Якутия), Арктика, транспорт, Северный морской путь, снабжение населения, продовольствие.

V.V. BOBROVA

*Senior Curator of the Siberia Foundation»
Museum of Anthropology and Ethnography, Peter the Great
Russian Academy of Sciences, St. Petersburg, Russia*

TRANSPORT SITUATION AND SUPPLY OF THE POPULATION OF THE ARCTIC ZONE ON THE EXAMPLE OF THE ANABAR DISTRICT OF THE REPUBLIC OF SAKHA (YAKUTIA)²

Based on the collected field material in September-October 2019, the problems of the transport system and its impact on the supply of the population of the Anabar National (Dolgan-Evenki) ulus of the Republic of Sakha (Yakutia) are

¹ Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 19-78-10002).

² The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation (project No. 19-78-10002).

analyzed. The formation and development of Arctic transport and transportation of necessary goods, as well as the impact of changes in the delivery system on the taste preferences of local residents are considered through the historical and socio-economic prism.

Key words: *The Republic of Sakha (Yakutia), the Arctic, transport, the Northern Sea Route, public supply, food.*

Арктическая зона имеет множество особенностей, начиная от лежащих на поверхности для простого обывателя суровых климатических условий до трудностей, которые обнаруживаются при непосредственном контакте с данным регионом. Короткий сезон открытой воды, удаленность от крупных городов и развитой инфраструктуры, ограниченный доступ на рынки, необходимость создания, постоянного поддержания и модернизации специального оборудования, а также увеличивающийся с каждым годом интерес и пристальное внимание мировой общественности к освоению Арктики и исследованию коренных народов Севера. Все вышеперечисленные факторы имеют основополагающее значение при решении вопросов материально-технического снабжения, социально-экономических и культурных проблем, налаживании транспортной системы, укреплении технической и производственной баз, создании нормальных условий жизни и труда. Вопрос поставок продуктов крайне важен для освоения и развития Арктики. Нельзя развивать регион без соответствующей базы, ее поддержания и совершенствования. В работе будут рассмотрены вышеназванные особенности через призму истории формирования, освоения и полевых материалов, собранных автором в сентябре-октябре 2019 г., в самом северном районе Республики Саха (Якутия) – Анабарском национальном (долгано-эвенкийском) улусе. В современных реалиях данное исследование является актуальным, поскольку вводит в научный оборот новые полевые материалы по изучению арктического района Якутии.

Анабарский улус расположен на крайнем северо-западе Республики Саха (Якутия), за Северным полярным кругом, на широтах между 71-й и 75-й параллелями. Территория района занимает обширную территорию в 55558,28 км² или 1,8% от всей площади Республики (площадь Республики, включая район, 3083523 км²).

Советский этнограф И.С. Гурвич, в своем труде «Культура северных якутов-оленьеводов», рассматривает основные этапы этнической истории населения до начала XX в., проживающего в пространстве тундры и лесотундры между реками Лена и Хатанга, т.е. территории Анабарского, Булунского, Жиганского и Оленекского районов [3. С. 9-29]. В работе выделяется особая группа в якутском этносе, которая сложилась на северо-западе Якутии в XVII-XIX вв., северные якуты-оленьеводы. Как отмечает исследова-

тель Е.В. Кадук, в настоящее время жители района, которым больше 20 лет, «имеющие родителей или кого-то из бабушек, дедушек, происходящих отсюда или из соседних северных улусов, как правило, относят себя к представителям коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока (долганы, эвенки, эвены)», в то время как выходцы из южных улусов идентифицируют себя, как якуты [6. С. 303-308].

Численность населения Анабарского национального (долгано-эвенкийского) муниципального района, по данным Федеральной службы государственной статистики Республики Саха (Якутия), на 1 января 2020 года составляет 3653 жителя: Саскылахский национальный (эвенкийский) наслег – 2486; Юрюнг-Хаинский национальный (долганский) наслег – 1167 [12]. В этническом отношении население улуса, на момент Всероссийской переписи населения 2010 г., представлено следующими национальностями: долганы – 42,39%, эвенки – 22,74%, якуты – 21,96%, эвены – 6,43%, русские – 3,71%, украинцы – 0,94% и другими группами – 2,3%. Необходимо отметить, что Юрюнг-Хая уникальный наслег, так как он единственный на территории Республики Саха (Якутия) является местом компактного проживания долган. В то же время, в районном центре Саскылах, не наблюдается сильного перевеса со стороны любой из вышеназванных этнических групп.

В Анабарском улусе исторически сохраняются три основных вида традиционной хозяйственной деятельности, это: оленеводство, охота и рыболовство. Однако, необходимо подчеркнуть, что в административном центре улуса, населенном пункте Саскылах, местные жители заняты в большей степени не в производственной сфере, а в таких областях деятельности, как ЖКХ, частная торговля, административная, социальная деятельность.

Для того чтобы углубиться в изучение современных реалий района, в начале необходимо рассмотреть его историю. Значимую роль в формировании современного «облика» улуса, его географической границы сыграли события 1917 г. Первые известия о Февральской революции были получены в Якутии в первых числах марта. Ссылные представители различных партий были единственной силой, которая была способна принять и развить революционное движение. Из-за этого, а также удаленности от центра и других значимых событий, в сельских районах Якутии установление советской власти происходило медленно, поэтому только к началу 1920-х гг. северные территории коснулись процессы советизации. В то время Анабарский улус был объединен с Хатангским районом и находился в составе Туруханского края Енисейской губернии. После обнародования 27 апреля 1922 г. указа Всероссийского центрального исполнительного комитета об образовании Якутской Автономной Советской Социалистической Республики, в ноябре 1922 г. Постановлением Президиума ВЦИК Хатанго-Анабарский район был передан Якутии. В связи с вышеназванными событиями, были установлены новые границы, по которым к Якутии отошел бассейн реки Анабар в то вре-

мя, как к соседям отошел бассейн реки Хатанги и ее притоки. Такими эти границы остаются до настоящего времени.

Фактически район был передан 16 июня 1924 г., когда вошел в состав Булунского района. Однако официальной датой образования Анабарского национального улуса считается 10 декабря 1930 г., когда Постановлением Президиума ВЦИК «Об организации национальных объединений в районах расселения малых народностей Севера» были созданы шестнадцать национальных округов и отдельных национальных районов [5].

Стоит отметить, что вышеназванные реорганизации имели не только сильные социально-культурные последствия, но, также, сказывались на развитии экономической базы района. Разумеется, связи между жителями Анабара и западными соседями с Хатанги не обрывались, поскольку они несли не только дружеские, родственные, культурные, но и экономические причины (об этом будет сказано ниже).

Как отмечает советский этнограф И.С. Гурвич «социалистическое переустройство» в основных сферах жизни таких как, хозяйство, культура, быт массово захватило северо-запад Якутии после открытия Оленекской культуры и строительства рыбных предприятий в низовьях Лены [3. С. 27-29]. В свою очередь данные нововведения способствовали тому, что часть населения стала заниматься другими видами деятельности, например, строительством и грузоперевозками. Необходимость создавать инфраструктуру, а также в связи с существенными изменениями в культурном и бытовом укладе якутов-оленьеводов и привлечением специалистов из города, повлияло на развитие транспортной и снабженческой систем.

Многие информанты отмечали, что самым тяжелым, «переходным» временем, когда сменялись модели завоза в улус необходимых материалов, продуктов были вторая половина 1980-х – начало 2000-х гг. Эти изменения сильно сказывались на рационе питания местных жителей, в основном, стало меньше овощей, фруктов, также острая нехватка социально-значимых продуктов. Как вспоминают информанты: *«Помню я свой приезд 20 лет назад, один красный перец в банках и мак. Очереди страшные были. Один самолет перед Новым годом. Все стоят в очереди, чтобы урвать»* или *«В 80-е годы в этом поселке вообще не было продуктов. Как я приехала работать в 82-ом году. Вообще. В магазине ничего не было. Прямо голодали. В магазине мясо, рыба уже не продавались. Там была норма. Пол килограмма выдавалось... Сейчас вообще красота! Тогда при Брежневке мы голодали. Родственников же нет, охотников, мужа нет. Деньги есть, зарплата есть, а в магазинах ничего»*.

В настоящее время транспортная система района выглядит следующим образом. Анабарский улус является одним из самых изолированных районов Якутии. В летнее время туда можно добраться только на самолете (расстояние по воздуху 1258 км, водным – 2855 км, наземным путем – 2621 км).

Как правило, рейс выполняют самолеты АН-24 два раза в неделю. Помимо физической удаленности и отсутствия дорог, параметр изолированности усиливается пограничным режимом и дороговизной билетов (из Якутска или в Якутск порядка 25-30 тыс. рублей). С конца ноября-декабря начинает работу автозимник, который в большей степени используется для завоза товаров и вывоза оленины в г. Якутск и соседние населенные пункты Таймырского Долгано-Ненецкого района Красноярского края. Также осуществляется навигация: в Юрюнг-Хаю приходят различные суда (они идут по морю Лаптевых в устье р. Анабар), которые привозят продукты, технику, строительные материалы и другое, обратно они осуществляют транспортировку лома черных металлов. Это реализуется в рамках программы «Очистка Арктики», которую курирует АО «Алмазы Анабара». Как отмечает советник генерального директора компании А. Ю. Соловьев, только в 2018 г. были собраны и перевезены в Архангельск 518 тонн металла, в 2019 г. для вывоза в навигацию было подготовлено 1800 тонн. «Все это осуществлено за счет нашего предприятия и является дополнительной финансовой нагрузкой», в связи с этим, компанией был поставлен вопрос о субсидировании транспортных перевозок [10. С. 107-109]. Данная проблема находится в стадии рассмотрения.

Однако до Саскылаха суда не доходят из-за того, что Анабар сильно обмелел. Например, 2 октября 2019 г., во время поездки в Юрюнг-Хаю, в 20 км от Саскылаха сел на мель буксир, по утверждению информантов, такое случается с каждым годом чаще. Это происходит, в том числе, из-за того, что около 3 миллионов тонн наносов ежегодно поступают в море. В связи с этим, для поддержания достаточной глубины проводки судов и составов регулярно работает землесос «Анабар» [3. С. 11]. Стоит также отметить, что проблема обмеления рек влияет на добычу рыбы. Большинство информантов отмечают, что р. Анабар с каждым годом мельчает, из-за этого снижается улов, рыбы становится все меньше. Если в Юрюнг-Хае это не чувствуется, так как село находится ближе к морю Лаптевых, то в райцентре эта проблема ощущается. Основными видами транспортных средств у местных жителей являются: летом – машины, зимой также снегоходы. Раз в неделю из Саскылаха в Юрюнг-Хаю ходит аэроход. С аэроходом отправляют из одного села в другое различные продукты, препараты и так далее, когда в Саскылах прилетает самолет или в Юрюнг-Хаю приходят суда с необходимым.

Основополагающей проблемой улуса является труднодоступность его населенных пунктов. Существует три вида завоза: по Северному морскому пути, который в данном районе не работает в полную силу и его только предстоит налаживать, так как через морской путь получается дешевле доставлять продукты и другие необходимые вещи, материалы и так далее: от закупок в Архангельске до доставки в села; авиасообщение, которое является очень дорогим для местного населения, однако посредством которо-

го завозят необходимые продукты (об этом подробнее ниже) и зимник, являющийся наиболее приемлемым, по ценовому диапазону, способом доставки товаров, которой работает на протяжении всей зимы.

Относительно первого пункта. Северный морской путь – кратчайший навигационный путь в восточном полушарии, который определяется Федеральным законом №132, как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике» [11], а также «крупный инфраструктурный проект, который наравне с индустриальным освоением заполярных нефтегазовых месторождений формирует основу арктической повестки страны» [2. С. 62]. Развитие, расширение и модернизация СМП является одной из основополагающих проблем в рамках освоения арктической зоны. Как отмечает исследователь К.А. Гаврилова, есть три основных стратегии, которые используют регионы для «заземления» СМП: первый вариант, географическая привязка, второй – смычка с промышленностью (вариант Анабарского улуса) и последний сопряжение локальных транспортных систем. Как отмечалось выше, именно «смычка с промышленностью» используется администрацией Якутии для функционирования пути при помощи его загрузки Западно-Анабарского нефтяного участка, Зырянского угольного бассейна, а также проектов компании «Алмазы Анабары» (см. выше).

Одним из множества факторов для дальнейшего усовершенствования завоза через СМП является тот факт, что многие информанты отмечали, для них более приемлемым вариантом снабжения товарами была бы хорошо налаженная, бесперебойная морская навигация, поскольку является наиболее дешевым способом транспортировки. Например:

Соб.: Основные продукты они (гос. учреждения) закупают только через зимник?

Инф. 1: Да. Сейчас водным транспортом везут. Макароны, рис, муку.

Соб.: Лучшие всего зимником, потому что это дешевле?

Инф. 1: Лучшие всего водным транспортом. Но приходится зимником. Это второй рейс.

Соб.: Сколько уйдет времени на то, чтобы наладить работу водного пути? Чтобы полностью: от закупок в Архангельске и сюда.

Инф. 1: Я думаю, что мы же насчет этого уже работаем совместно с алмазниками, если деньги предусмотрят, наше правительство, то со следующего года можно начать. Для этого у нас есть местная республиканская программа по обеспечению. ЯкутОптТорг. Обеспечивает самым необходимым. И эту деятельность, этот проект мы взяли на себя, с прошлого года, улус. Эти деньги направляются к нам, в улус, и мы сами закупает продукты с Архангельска и привозим. И вот мы показываем правительству, что у нас товары дешевле, чем ваш ЯкутОптТорг. У нас через морской путь оказалось дешевле. Из-за этого идет речь о том, чтобы возобновить морской путь. Дешевле выходит.

Данный эксперимент показал, что морским путем доставлять дешевле. Из-за этого администрация улуса ведет переговоры о том, чтобы эта практика сохранялась и становилась обширнее. Однако, если на октябрь 2019 г. было сделано два рейса из Архангельска с социально значимыми продуктами на борту. То, по утверждению информантов, на декабрь 2020 г. рейсов с социально значимыми продуктами они «не заметили».

Относительно второго пункта: доставки грузов авиасообщением. В советское время, как свидетельствуют информанты, важную роль в поставках продовольствия играли предприятия: *«Когда Эбелях (1) был. У них снабжение было хорошее. Им, конечно, больше завозилось, остатки ехали сюда, к нам, в Саскылах, а что в Саскылахе на Юрюнг-Хаю. Большие летало вертолетов с Полярного. Рейсы с Мирного. Допустим, для сотрудников порта продукты отправлялись с Мирного, через буфет, естественно, там и цены были дешевле, а им поставляли с Краснодара продукты, то сеть не китайские. Было снабжение по предприятиям, поэтому выжили».*

В настоящее время данный вид транспортировки не особо пользуется спросом из-за его дороговизны (250-300 рублей за 1 кг). Однако в селе действует программа по завозу овощей и фруктов по сниженным ценам: «Зеленые рейсы». К примеру, в 2019 г. из Якутска в район авиасообщением доставили 4 самолета, в каждом 4 тонны, то есть за период лето-осень – 16 тонн. «Рейсы» начинают работать в конце весны и до установления зимника. Например, последний рейс в 2019 г. был 26 сентября. Когда продукты завезли в муниципальный магазин были очереди с самого утра. Существует определенное количество кг, которые выдают в одни руки (например, картофель, морковь, лук – 5 кг). Не всем хватает продуктов из таких завозов. Некоторые информанты отмечают, что раньше такого ажиотажа не было: *«Если сравнить 9 лет назад, картошку здесь никто не ел, она лежала. Отказывались от этого «Зеленого рейса». Не завозили. Ехали мимо. Сейчас чего-то постоянно не хватает».* Однако за это время ситуация изменилась. Можно проследить трансформацию вкусовых предпочтений у местного населения. Появился спрос на овощи и фрукты у местного населения. Многие отмечали, что за последние несколько лет стали больше есть овощей, фруктов, молочных продуктов, но основной все равно является рыбно-мясная диета. На это, безусловно, повлияло относительное развитие и расширение системы снабжения жителей района.

Третьим, основным вариантом доставки грузов, дешевым и пользующимся наибольшим спросом, является автозимник. Посредством зимника местные жители закупаются основными продуктами с расчетом на год. Ведь закупить все необходимое в Якутске и привезти оттуда намного дешевле, чем покупать абсолютно все товары в самом селе. Большинство информантов предпочитают заказывать продукты из столицы Республики и различные частники им привозят данные заказы. Посредством зимника

местные жители закупаются основными продуктами (крупы, макароны, сахар и т. д.) с расчетом на год. Мало тех, кто сами ездят на личном транспорте закупаться. Также, из опрошенных, практически никто не ездит в другие регионы за основными продуктами. Только один из информантов сообщил, что он предпочитает ездить в Новосибирск, потому что там дешевле, чем в Якутске. В основном, люди заказывают товары и им привозят частные извозчики.

Таким же образом поступают большинство индивидуальных предпринимателей, что, в свою очередь, оказывает влияние на качество продовольственных товаров. Однако есть те, кто ездит закупаться не только в ближайшие регионы. Одна из опрошенных информантов рассказала, что предпочитает летать в Москву, там закупать товар и авиасообщением доставлять его в Саскылах. О том, насколько это дорогой способ транспортировки говорить не приходится.

Доставляя посредством зимника все необходимое, нельзя не учитывать тот факт, что из-за различных причин товар может прийти испорченным. Такое возможно из-за недобросовестности поставщика, который отправляет товар на грани истекающего срока годности или он уже просрочен, также не успевают продать все до окончания срока годности. Разумеется, муниципальные магазины и предприятия не берут такие продукты, однако индивидуальным предпринимателям не остается ничего другого, так как отправлять обратно или выкидывать весьма затратное дело. Неизвестно сколько могут продлиться разбирательства, а запасы нужно пополнять сейчас, чтобы было что продавать, так как простой приведет к банкротству. Из-за вышеназванных факторов частники берут испорченный товар. В основном, их продают по сниженной цене, очень редко отдают бесплатно. Некоторые из опрошенных даже говорили о том, что лучше выкинуть, чем отдать «просто так». При этом необходимо отметить, что цены у индивидуальных предпринимателей варьируются, так как некоторые из них должны реализовывать товар на сумму субсидии, которую им выделили в качестве поддержки. Из-за этого в некоторых магазинах цены меньше. Таким образом, проблема, которая исходит из труднодоступности и удаленности населенного пункта, в первую очередь, а также различных факторов таких, как добросовестность индивидуальных предпринимателей и поставщиков и т. д., влияет на местный рацион тем, что некоторые люди, в связи с различными денежными трудностями, вынуждены покупать этот просроченный товар из-за его сниженной цены, также это влияет на сам ассортимент. Несмотря на то, что большинство старается отслеживать сроки годности при покупке товаров, невозможно избежать их потребления, что негативно сказывается на здоровье. То есть, основополагающая проблема Анабарского улуса – труднодоступность его населенных пунктов, напрямую влияет на рацион питания и здоровье жителей района.

Помимо частной торговли, охоты, рыбалки и оленеводства, в период, когда устанавливается зимник, со своими товарами, в частности, дичью, особенно дикого северного оленя, который пользуется спросом, так как олени мигрировали на Таймыр и из-за этого, и других факторов (например, ухудшение экологии), его популяция в Анабарском улусе значительно сократилась, а также с целью закупаться, приезжают жители пограничных населенных пунктов Таймырского Долгано-Ненецкого района Красноярского края. Выше уже упоминалось о родственных, дружественных связях жителей двух районов. В наше время они также сильны.

Соб.: В советское время приезжали оленеводы с пограничных поселков Красноярского края? Продавали?

Инф. 1: Да. Они и сейчас приезжают. Продают мясо, рыбу.

Инф. 2: С Красноярского края, они у нас обслуживаются, большинство.

Инф. 1: Зимой они обеспечивают мясо.

Таким образом, резюмируя вышесказанное, система продовольственного обеспечения в Анабарском улусе держится на трех китах: самый большой из них – автозимник, который является своего рода «дорогой жизни» для жителей арктической зоны, следующие киты: Северный морской путь и авиасообщение. Сама продовольственная программа на территории Крайнего Севера, по сути, основана на концепции ввоза большей части продовольствия [9]. Любая динамика в поставках продуктов народного потребления сказывается на рационе местного населения, изменяет, со временем, его вкусовые предпочтения, в свою очередь, это может сказываться на здоровье, например, нехватка витаминов. В интервью осенью 2019 г. некоторые из опрошенных указывали на нехватку детского питания и влияние этого фактора на темп роста детей. Неразвитость транспортной структуры не только в пределах Анабарского района, но и в целом на территории Арктики и Севера, способствуют такие факторы, как устаревшая техническая база, упадок некоторых портов на СМП (порт Тикси, который имел огромное влияние на развитие всех арктических районов [1. С. 128] или отправка продовольствия авиасообщением с Мирного для работников предприятий), бюрократизация, неактуальность и противоречивость нормативно-правовой базы в транспортной системе РФ, также мелководье некоторых устьевых портов, из-за чего применяется межнавигационная депонация грузов (хранение до начала навигации следующего года), для Анабарского района пункт депокации Сунтар [7. С. 60]. В связи с вышеперечисленными трудностями, для установления оперативной транспортно-логистической деятельности по снабжению не только Анабарского района, но и других территорий необходимо рассмотреть соответствие принимаемых административных и правовых мер относительно каждой отдельно взятой затрагиваемой теме. Также нужно модернизировать аэропорты и морскую/речную портовую систему, инфраструктуру, подъездные пути к объектам транспортной структу-

ры и так далее. Изменения в вышеперечисленных вопросах повлекут за собой решение стратегических проблем в социально-экономической отрасли. Это позволит обеспечить функционирование стабильной и безопасной жизнедеятельности местного населения и уменьшит разрыв между повседневными потребностями и реальной ситуацией со снабжением.

ПРИМЕЧАНИЯ:

(1) Эбелях – село в 160 км от Саскылаха. Закрыто несколько лет назад. Рядом действовал Анабарский горно-обогатительный комбинат.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Боякова С.И. Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии (1932 – июнь 1941 г.) / Отв. ред. М.М. Хатылаев. Академия наук Республики Саха (Якутия). Якутский институт языка, литературы и истории, 1995.
2. Гаврилова К.А. Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3.
3. Гурвич И.С. Культура северных якутов-оленьеводов. М.: Наука, 1977.
4. Дворко О.И. О проблемах развития водного транспорта в Арктических районах Якутии // Наука и техника в Якутии. 2007. № 2 (13).
5. История образования Анабарского национального (долгано-эвенкийского) улуса (района) // История улуса // Муниципальный район «Анабарский национальный (долгано-эвенкийский) улус (район)» // <https://mr-anabarskij.sakha.gov.ru/istorija-ulusa>.
6. Кадук Е.В. Традиционное природопользование в Анабарском улусе республика Саха (Якутия) в контексте рыночного взаимодействия // Евразия в кайнозое. Стратиграфия, палеоэкология, культуры. 2016. № 5.
7. Кулаковский Г.П., Винокурова Л.И. Транспорт и снабжение населения арктических районов Якутии: повседневность, проблемы, перспективы // Социальная и экономическая география. 2013. № 5 (308).
8. ПМА – Полевые материалы автора, собранные в рамках гранта Российского научного фонда (проект № 19-78-10002). Экспедиция в Анабарский район РС (Я), сентябрь-октябрь 2019 г.
9. Полбицын С.Н., Дрокин В.В., Журавлев А.С. Стратегические приоритеты формирования системы продовольственного обеспечения северных, полярных и арктических территорий // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2012. № 47 (11).
10. Соловьев А.Ю. О вкладе АО «Алмазы Анабара» в социально-экономическое развитие Анабарского, Булунского, Оленекского улусов (районов) Республики Саха (Якутия). Арктический вектор: стратегия развития: материалы II научно-практической конференции «Арктический вектор» (Якутск, 22 мая 2019 г.) / редакционная коллегия: И.В. Самсонова [и др.]. Якутск: Академия наук РС (Я), 2019.

11. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» от 28 июля 2012 г. // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133277/.

12. Численность населения по муниципальным образованиям // Демография // Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Саха (Якутия) // <https://sakha.gks.ru/folder/32348>.