Научная статья

УДК 327.5:91(985-11)

<https://doi.org/10.24866/1813-3274/2021-3/63-79>

**РОЛЬ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ В ОСВОЕНИИ
ВОСТОЧНОЙ АРКТИКИ РОССИИ И АДАПТАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ***

П. Я. Бакланов¹, Тихоокеанский институт географии Дальневосточного
отделения Российской Академии Наук, г. Владивосток, Россия

E-mail: pbaklanov@tigdvo.ru

ORCID: 0000-0001-7742-7246

В. Г. Шведов², Тихоокеанский институт географии Дальневосточного
отделения Российской Академии Наук, г. Владивосток, Россия

E-mail: i-svg@yandex.ru

ORCID: 0000-0002-5075-9985

Аннотация. Обострение современной международной обстановки обуславливает актуальность проведения геополитических исследований различного плана и направленности. В этой связи для крупных стран особое значение имеет тематическое изучение состояния своих регионов, а из них в первую очередь – отдалённых приграничных, геополитическая проблематика которых, как правило, имеет ряд специфических характеристик. В России одним из таких регионов является Восточная Арктика – обширное аква-территориальное пространство, которое максимально удалено от центра страны и имеет высокую степень транспортной изоляции от остальной части страны. Восточная Арктика обладает богатым и разнообразным потенциалом стратегического минерального сырья. В её пределах расположено

¹ Пётр Яковлевич Бакланов, академик РАН, доктор географических наук, научный руководитель Тихоокеанского института географии ДВО РАН, г. Владивосток, Россия.

² Вячеслав Геннадьевич Шведов, доктор географических наук, доцент, ведущий научный сотрудник Тихоокеанского института географии ДВО РАН, г. Владивосток, Россия.

* Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта №18-05-60103.

ключевое звено Северного морского пути – Берингов пролив, соединяющий Северный Ледовитый и Тихий океаны. Всё это создаёт благоприятные предпосылки для международного сотрудничества в регионе. Но его развитию препятствует современное обострение российско-американских отношений и ряд нерешённых вопросов по разграничению океанических акваторий. В настоящее время сложилась группа стран АТР, которые проявляют повышенный интерес к данной проблематике. Ряд государств, следуя своим интересам, поддерживают идею США об интернационализации Арктики. Канада, будучи членом НАТО, разделяет позицию России по межгосударственному разделу этого региона. Китай занимает позицию российского стратегического партнёра. В статье проведено исследование по идентификации тех геополитических факторов, которые имеют определяющее значение для Восточной Арктики. Целью данного исследования стало определение воздействия данных факторов на состояние и развитие хозяйственной сферы Восточной Арктики, а также – на адаптацию населения к проживанию и работе в её экстремальных условиях. В результате составлены рекомендации по комплексному военном-гражданскому освоению этого стратегически важного для России региона и по ряду мер, направленных на разрешение его демографических проблем с позиции обеспечения национальной безопасности страны. В работе использованы методы: пространственный анализ, анализ материалов по теме публикации, выборочно-статистический, оценочно-прогнозный.

Ключевые слова: Восточная Арктика, геополитические факторы, минерально-сырьевой потенциал, судоходные трассы, наземные транспортные пути, хозяйственное освоение, межгосударственные отношения, оборонный потенциал, акваториальное разграничение, стратегическое партнёрство, адаптация населения.

Для цитирования: Бакланов П. Я., Шведов В. Г. Роль геополитических факторов в освоении Восточной Арктики России и адаптации населения // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2021. № 3. С. 63–79. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2021-3/63-79>.

Original article

THE ROLE OF GEOPOLITICAL FACTORS IN THE DEVELOPMENT OF THE EASTERN ARCTIC OF RUSSIA AND ADAPTATION OF THE POPULATION

Pyotr Ia. Baklanov¹, Pacific Geographical Institute of Far Eastern Branch
of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia
E-mail: i-svg@yandex.ru
ORCID: 0000-0001-7742-7246

Vyacheslav G. Shvedov², Pacific Geographical Institute of Far Eastern Branch
of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia
E-mail: i-svg@yandex.ru
ORCID: 0000-0002-5075-9985

Abstract. The aggravation of modern international situation determines the relevance of conducting geopolitical research of various types and directions. In this regard, a thematic study of the state of their regions is of particular importance for large countries, and primarily of their remote border regions, the geopolitical problems of which, as a rule, have a number of specific characteristics. In Russia, The Eastern Arctic is one of such regions – a vast aqua-territorial space, which is situated far from the center of the country and has a high degree of transport isolation from the main national territory of Russia. The Eastern Arctic has a rich and varied potential in terms of strategic mineral resources. The region contains is a key link of the Northern Sea Route – the Bering Strait connecting the Arctic and Pacific oceans. All of that creates favorable conditions for international cooperation in the region. But development of the region is impeded by the current aggravation of Russian-American relations and a number of unresolved issues on the delimitation of oceanic waters. At present, a group of APR countries has emerged that show an increased interest in this issue. A number of states, following their interests, support the US idea of internationalization of the Arctic. Canada, although a NATO member, shares Russia's position on the interstate division of the region. China takes the position of a Russian strategic partner. The article is devoted to the study that identifies those geopolitical factors that are of decisive importance for the Eastern Arctic. The purpose of this study was to determine the impact of these factors on the state and development of the economic sphere of the Eastern Arctic, as well as on the adaptation of the population to living and working in its extreme conditions. As a result, recommendations were drawn up on the comprehensive

¹ *Pyotr Ya. Baklanov*, Academician of the RAS, Doctor of Geographical Sciences, Research Advisor of the Pacific Institute of Geography, Far East Branch, Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia.

² *Vyacheslav G. Shvedov*, Doctor of Geographical Sciences, Assistant Professor, leading researcher of the Pacific Institute of Geography, Far East Branch, Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia.

civil-military development of this strategically important region for Russia and on a number of measures aimed at resolving its demographic problems in the context of ensuring the country's national security. The following methods were used in the work: spatial analysis, analysis of materials on the topic of publication, selective-statistical, estimated-predictive.

Keywords: Eastern Arctic, geopolitical factors, mineral and raw material potential, shipping routes, land transport routes, mastering, interstate relations, defense potential, water area delimitation, strategic partnership, adaptation of the population.

For citing: Baklanov P. Ya., Shvedov V.G. The role of geopolitical factors in the development of the Eastern Arctic of Russia and adaptation of the population // PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law. 2021. No. 3. P. 66–79. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2021-3/63-79>.

Введение. На социально-экономическое развитие многих приграничных регионов существенное влияние оказывают геополитические факторы. В качестве таких выступают отдельные географические факторы, которые влияют или могут влиять на внешнюю политику страны и её международные отношения, что тем или иным образом отражается на состоянии и развитии входящих в её состав регионов. В их числе следует назвать географическое положение, выходы к морским акваториям, наличие в регионе стратегических природных ресурсов, особенности сочетания и прохождения в его пределах различных географических (в том числе – государственных) границ, наличие и пересечение геополитических интересов ряда государств. В настоящее время действие этих факторов в большей степени изучено на уровне стран в целом [13]. Гораздо меньше внимания уделено изучению их проявления на региональном уровне. В статье этот вопрос рассматривается на примере такого специфического региона, как Восточная Арктика России.

Постановка задачи. Выделить геополитические факторы, оказывающие влияние на развитие Восточной Арктики России. Рассмотреть его основные возможные следствия на развитие хозяйства региона. Оценить возможное влияние геополитических факторов на стабилизацию проживающего здесь населения, его адаптации к арктическим условиям.

Обсуждение. Основные результаты. В качестве основных геополитических факторов, влияние которых наиболее значимо проявляется на региональном уровне, следует рассматривать [3]:

- геополитическое положение региона, учитывающее наличие географических границ всех типов, их протяжённость, конфигурацию, число зарубежных стран – внешних соседей и характер отношений с ними, размещение относительно различных имеющих геополитическое значение географических структур (природно-ресурсные объекты, транспортные магистрали, центры сосредоточения социально-экономического потенциала);

- внутренние и внешние, как сложившиеся, так и потенциальные интересы геополитического плана к природным ресурсам, рынкам сбыта, инвестиций и трудовых ресурсов, транзитно-транспортным коммуникациям;

- нахождение региона в зоне напряжённых межгосударственных отношений.

Действие этих геополитических факторов рассматривается на примере Восточной Арктики России (ВАР) – одного из наиболее проблемных регионов страны, значение которого в последние годы, тем не менее, заметно возрастает, а в перспективе будет лишь увеличиваться.

На суше в ВАР входят: Чукотский автономный округ и Арктическая зона Республики Саха (Якутия) в составе 13 приполярных районов (улусов) общей площадью более 2,3 млн км². Она омывается Беринговым, Чукотским, Восточносибирским морями и восточной частью моря Лаптевых. ВАР – предельно удалённая северо-восточная окраина страны, которую от основного массива её территории на суше отделяет широкий пояс труднодоступной местности – сильно расчленённых горных образований (Анабарское плато, хребты Верхоянский и Черского, Колымское и Корякское нагорья). Это обусловило высокий уровень пространственной изоляции Восточной Арктики: её транспортная связь с территорией страны крайне ограничена и представлена лишь судоходной рекой Леной и Северным морским путём.

По Чукотскому и Берингову морям Восточная Арктика соседствует с полуэксклавом США – штатом Аляска. Через Берингов пролив ВАР имеет выход в Тихий океан, где расположены её соседи второго порядка – столь значимые страны АТР, как Китай, Южная Корея и Япония. В высоких широтах соседом второго порядка Восточной Арктики России является Канада.

Интересы России в Восточной Арктике очерчены чётко. С одной стороны, они обусловлены необходимостью дальнейшего освоения здешнего богатого и разнообразного природно-ресурсного потенциала и новыми перспективами развития транзитно-транспортных возможностей региона; с другой – необходимостью обеспечения надёжного контроля над крайним северо-восточным флангом суверенного пространства страны. Обе эти задачи тесно взаимосвязаны и нацелены на долгосрочное и устойчивое развитие региона (рис. 1).

На шельфе восточной части моря Лаптевых имеется 4–5 млрд т углеводородов в нефтяном эквиваленте. Суммарный объём залежей каменного угля в регионе составляет 9,5–10 млрд т. В ВАР находятся мирового значения месторождения алмазов, золота, платиноидов и редкоземельных металлов [19].

То есть минерально-сырьевой потенциал Восточной Арктики представлен полезными ископаемыми, которые имеют стратегическое значение и востребованы в высоких технологиях. В то же время он необходим для развития экспортных отраслей и оборонного комплекса России.

Стратегические минеральные ресурсы

Рис. 1. Восточная часть Арктической зоны РФ.

Источник: составлено авторами

Что касается сохранения и укрепления контроля над региональным пространством, то основными средствами реализации этого интереса в ВАР представляются развитие транспортной и оборонной инфраструктур.

Геополитическая роль развития транспортной сети Восточной Арктики состоит в повышении уровня связанности и доступности регионального пространства и его более тесная привязка к основной территории страны, создании надёжного транспортного обеспечения эффективного освоения природных ресурсов ВАР, интеграция региона в мировую систему трансконтинентальных и трансокеанических грузоперевозок. Основная роль в этом отведена Северному морскому пути. Глобальное потепление постепенно делает его доступным для круглогодичной навигации. В связи с этой перспективой он становится круглогодичной кратчайшей линией морских грузоперевозок между Европой и Восточной Азией. В 2018 г. по Северном морскому пути было перевезено 20 млн т грузов, что превысило рекордный показатель Советского периода. Тогда же состоялся первый проход грузового судна из Владивостока в Санкт-Петербург без ледокольного сопровождения.

Согласно планам, к 2025 г. объём перевозок по этой трассе составит до 80 млн т. Ускорению данного процесса способствует наличие у России самого крупного в мире ледокольного флота, в том числе – судов класса ЛК-60Я, способных ломать лёд толщиной до 3 м. Ожидается запуск в эксплуатацию ледоколов ЛК-120Я, способных преодолевать ледовое покрытие до 4 м.

В пределах ВАР находится соединяющий Северный Ледовитый и Тихий океаны Берингов пролив – ключевое звено Северного морского пути. Соответственно, здесь необходимо проведение следующих мероприятий:

- модернизация портов Тикси, Певек, Анадырь, Беринговский с целью их преобразования в современные многофункциональные (ремонтные, складские и погрузочно-разгрузочные) узлы;
- создание инфраструктуры для технического и технологического обслуживания круглогодичной навигации по морям ВАР и Берингову проливу;
- создание региональной системы обеспечения безопасности мореплавания от природных и антропогенных (в том числе – потенциальных военных) угроз.

Комплексное осуществление этих мер позволит России не только укрепить и усилить внутренние связи, но и стать обладательницей одной из самых перспективных трасс международной торговли.

В этой связи актуален вопрос о расширении функциональности Северного морского пути созданием его «дочерних» ответвлений. Одно из них уже фактически имеется в виде мультимодальной трассы «Амур – Лена», которая после сооружения Амуро-Якутской железной дороги соединила в пункте Нижний Бестях (близ Якутска) водный путь по Лене от порта Тикси и далее по БАМу, Транссибу и Амуре с портами юга Дальнего Востока. Данный транспортный коридор может принять

на себя часть грузопотока Северного морского пути, ускорив его продвижение на 3–4 суток [12].

Не менее перспективен проект строительства Арктической железной дороги от Тюмени через Новый Уренгой с выходом на арктическое побережье по маршруту Тикси – Нижнеколымск – Анадырь, которая сможет эффективно взаимодействовать с Северным морским путём и, при неблагоприятной навигационной обстановке, подстраховывать движение по нему. С другой стороны, она свяжет воедино большинство арктических районов Якутии и Чукотку, обеспечив надёжную транспортную доступность основных центров разработки месторождений полезных ископаемых.

Наличие интереса к ВАР со стороны ряда зарубежных государств связывает решение задачи по её освоению с обеспечением региональной обороноспособности. Имевшаяся в Советский период в ВАР военная инфраструктура была в конце XX в. большей частью демонтирована. Но в последнее десятилетие она восстанавливается на качественно новом уровне.

Российские военные базы в настоящее время размещаются на острове Большой Котельный, в Тикси, на острове Врангеля, мысе Шмидта и в Анадыре. Там дислоцированы многоцелевые ракетные и авиационные части, объединённые системами РЛС и гидроакустической разведки. На Большом Котельном оборудован плацдарм Арктической мотострелковой бригады. В Анадыре восстановлен аэродром стратегических бомбардировщиков.

Важным элементом оборонной инфраструктуры является Северный морской путь. Крейсирующие по нему российские ледоколы по зарубежной военной классификации отнесены к типу «корвет-ледокол», поскольку приспособлены для установки и пуска ракетного вооружения. С 2018 г. Северный морской путь освоен для прохода боевых кораблей из Североморска до Анадыря за одну навигацию без ледокольного сопровождения.

По оценкам военных экспертов США, российская оборонная группировка в Восточной Арктике по ряду параметров превосходит американскую на Аляске [22]. Этот факт нельзя недооценивать, так как Восточная Арктика – место сосредоточения напряжённых межгосударственных отношений, что обусловлено отсутствием здесь общепринятой системы межгосударственного разграничения, вопросами глобальной безопасности, принадлежности арктических природных ресурсов и проблемами международного судоходства.

Наиболее активные геополитические интересы здесь проявляют США, поскольку они являются единственным непосредственным соседом России в Восточной Арктике и её основным внешнеполитическим оппонентом. Последнее из этих обстоятельств является главной причиной сосредоточения в зоне соприкосновения ВАР и Аляски средств взаимного сдерживания. Но следует отметить, что между Россией и США здесь имеются и проблемы неурегулированных региональных отношений.

Российско-американское разграничение в Северной Пацифике определено Вашингтонским договором от 1867 г., по которому есть разногласия в части акваториального размежевания. От установленной точки разграничения на 65° 30' СШ, расположенной в Беринговом проливе на равном удалении от берегов обоих государств, морская граница прямыми линиями расходится в стороны Северного полюса и международных вод Тихого океана. В XIX в. не была учтена разница в использовании картографических проекций: локсодромической в России и ортодромической в США. Поэтому впоследствии выяснилось, что в Беринговом море имеется наложение территориальных вод двух стран. В 1976 г. Советский Союз предложил равный раздел спорной акватории. Отклонив его, США в 1990 г., пользуясь ослаблением СССР, осуществили «сделку Бейкер – Шеварднадзе», аннексировав 77,3 тыс. км² акватории Берингова моря. Ни советское, ни современное российское руководство не признали законность этой акции. Таким образом, её результат остаётся источником акваториального спора между двумя странами.

Другой предмет российско-американских геополитических разногласий – межгосударственный статус арктического шельфа. С начала XX вв. почти все приполярные страны (исключая США) полагали, что обладают секторами в Северном Ледовитом океане от крайних точек своих побережий до Северного полюса. Но признание большинством стран утверждённой в 1982 г. Конвенции ООН по международному морскому праву (которую США проигнорировали) аннулировало эту систему, поставив вопрос о легитимном разделе арктического океанического пространства. В частности, таковой допускает суверенизацию обширных шельфовых участков. Согласно этому положению, Россия претендует в Восточной Арктике на обладание шельфом вдоль хребта Менделеева на протяжении 860 км к северу от острова Врангеля. Это составляет около $\frac{1}{3}$ площади её заявки на обладание 1,2 млн км² арктического шельфового пространства.

США выступают против расширения суверенных прав России в акватории Северного Ледовитого океана, настаивая на нейтрализации Арктики в целом как «общечеловеческого достояния». Но очевидно, что такой статус обеспечит американским сырьевым компаниям свободу доступа к арктическим минеральным ресурсам, а военно-морской флот США получит возможность рейдировать российское арктическое побережье на всём его протяжении.

Ещё один предмет российско-американских акваториальных разногласий в Восточной Арктике сосредоточен на Северном морском пути. США настаивают на его десоверенизации как объекта трансокеанического судоходства. Но эта транспортная линия является исторически сложившейся национальной трассой России, формирование и освоение которой берёт начало в XI в. И создавалась она без помощи извне. Это позволяет сослаться на принятую в 1853 г. в США Доктрину первооткрывательства. Согласно ей, пространство, на котором отсутствует государ-

ственность, принадлежит открывшей его стране. Кроме того, Северный морской путь проходит непосредственно близ побережья России и кроме международных перевозок осуществляет жизненно важный для страны каботаж. То есть, его трасса не может рассматриваться как «чисто» международная ни по географическому положению, ни по выполняемым функциям.

Значение российско-американских геополитических противоречий в ВАР в большинстве своём выходит за рамки двусторонних отношений. Особое отношение к ним сложилось у Канады [10]. Она является членом НАТО и ближайшим союзником США. Но эта страна имеет свою точку зрения на межгосударственные разграничения в Арктике и на принадлежность проходящих здесь морских трасс. Канада отстаивает право обладания собственным сектором шельфа в Северном Ледовитом океане и проходящим в его пределах отрезком Северо-Западного морского прохода.

Что касается большинства других стран АТР, то их геополитические интересы состоят в получении максимально облегченного доступа к сырьевому потенциалу Арктики и свободе судоходства по Северному морскому пути. Поэтому они, в целом, разделяют идею США по десуверенизации высоких широт. Наиболее заметны в этом отношении Япония, Южная Корея, Сингапур, Малайзия, Индия. Но позицию этих государств нельзя назвать полностью проамериканской. Они исходят из своих интересов, которым соответствует создание для управления Арктикой международной структуры. Деятельность таковой, по их замыслу, должна строиться на учёте экономических и экологических нужд и потребностей всех заинтересованных государств независимо от их географического положения.

Вместе с тем, эти государства понимают, что большинство арктических стран (включая Россию) не поступятся возможностью расширения своего суверенного пространства в высоких широтах [9]. Кроме того, им понятно, что результатом десуверенизации Северного морского пути может стать отказ России выполнять работы по проведению, ремонту и обеспечению безопасности движения судов на отрезке от Мурманска до Петропавловска-Камчатского, что более чем существенно скажется на надёжности и пропускной способности этой трассы.

Особое положение в формате арктической проблематики занял Китай. Он также заинтересован в свободе доступа к ресурсам Арктики и судоходства по её акваториям, но предпочитает действовать в рамках стратегического партнёрства с Россией [6]. Соответственно, Китай демонстрирует в отношении российских арктических инициатив либо нейтралитет, либо поддержку. Благодаря этому, он стал крупнейшим внешним инвестором в экономику российского Заполярья и обладателем режима льготного судоходства в его водах, планируя к 2025 г. довести долю Северного морского пути до 20 % от всего объёма своих внешних морских перевозок [6]. В Восточной Арктике Китай стал основным экспортёром добываемого здесь каменного угля, имеет преференции на инвестирование в разработку

иных минеральных ресурсов [18], обозначил интерес к участию в реконструкции порта Тикси [16].

В целом, это партнёрство шире двусторонних экономических отношений. Из-за обострения обстановки в Южно-Китайском море Пекин рассматривает Северный морской путь как новую важную линию, страхующую интенсивность его внешних связей [8]. И для него принципиально важно, чтобы она «единолично» контролировалась дружественным государством.

Военный аспект российско-китайского взаимодействия в Арктике отсутствует. Но некоторые его элементы всё же обозначены. В 2019 г. Россия анонсировала начало оказания помощи Китаю в создании системы противоракетной обороны раннего оповещения с размещением элементов взаимодействия в ВАР [21]. Американские аналитики полагают, что усиление конфронтации США с Россией и Китаем может стать причиной заключения ими военного союза и создания совместных военно-морских и военно-воздушных группировок передового сдерживания в Восточной Арктике [20], которая наиболее приближена к территории США.

Проведение Россией независимой внешней политики вызывает негативную реакцию коллективного Запада. Одним из её проявлений стало усиление милитаризации Арктики странами НАТО. В ответ Россией в 2008 г. принята Стратегия государственной политики по социально-экономическому развитию Арктической зоны Российской Федерации и укреплению её обороноспособности [14]. В ней и её последующих редакциях, помимо прочего, затронуты вопросы адаптации населения к проживанию и условиям работы в данном макрорегионе, в том числе – в ВАР.

В качестве основных причин оттока населения из Восточной Арктики в конце XX вв. обычно называются обвал производства в условиях становления рыночных отношений и коллапс системы социальной поддержки местного населения [7]. По нашему мнению, важное значение имело и неконтролируемое, стремительное забрасывание заполярных военных баз. Это порождало у местного населения неуверенность в сохранении интереса России к своей части Арктики при том, что США тогда же расширили свой сектор в Беринговом море, а сенат штата Аляска принял резолюцию HJR-27 о территориальных претензиях к России (1999 г.). В этой связи следует отметить, что в реализации Программы по экономическому освоению Восточной Арктики необходимо полнее учитывать геополитические факторы, в том числе – новые аспекты в геополитическом положении региона, интерес к нему со стороны зарубежных государств, неурегулированность ряда участков акваториального разграничения в бассейне Северного Ледовитого океана и Берингова моря. Отсюда следует, что реализация программы по освоению Восточной Арктики неразрывно связана с укреплением её обороноспособности. Этот процесс демонстрирует местному населению готовность к его защите от потенциальной внешней угрозы и является гарантом спокойных условий жизни и работы в регионе. Кроме того, специфика условий ВАР

во всей их совокупности такова, что процесс освоения наиболее эффективно протекает здесь в двойственной, военно-гражданской форме [15].

В соответствии с программными целями, объёмы добычи стратегического минерального сырья в ВАР будут наращиваться, требуя увеличения инженерно-технического и рабочего контингента. Дополнительных трудовых ресурсов потребует также ведущееся и планируемое строительство военно-гражданских объектов. Их первая очередь представлена реконструкцией портов Тикси и Певек, аэропорта Анадыря, завершением инфраструктурного оснащения военных баз на островах Котельном, Врангеля и мысе Шмидта, строительством автодороги от Магадана до Анадыря с ответвлениями на Билибино, Певек, Эгвекинот; вторая очередь предусматривает возведение комплекса пограничного контроля в Анадыре, реконструкцию порта Беринговский, сооружение и последующее обслуживание восточного отрезка Арктической железнодорожной магистрали от Тикси до Анадыря [2; 11].

Эти перспективы существенно расширяют возможности по обеспечению занятости местного населения, в том числе – его привлечение к возведению дорожной и портовой инфраструктуры, систем электро-, водо- и теплоснабжения, строительству складских, ремонтных и прочих хозяйственных помещений, их последующего обслуживания. Немаловажно и то, что военные базы в ВАР закладываются как объекты автономного жизнеобеспечения. Это предусматривает включение в их внутренний функционал энергетического, бытового и вспомогательного обслуживания, снабжение продуктами питания местного (в том числе тепличного) производства.

Следует подчеркнуть, что в освоении ВАР, как в ресурсном секторе, так и инфраструктурном, чрезвычайно важно полнее использовать достижения науки и техники. С одной стороны, это может существенно повысить эколого-экономическую эффективность процесса освоения в целом, а с другой – сократить трудозатраты и численность необходимых трудовых ресурсов. Наличие в Восточной Арктике огромных запасов энергоносителей позволяет создать здесь в будущем компактные поселения с искусственным климатом, в которых можно обеспечить весь цикл жизнедеятельности населения и его продовольственного обеспечения местной продукцией растениеводства и животноводства. Это позволит привлечь в ВАР гражданский контингент обслуживания военных баз и сформировать постоянно проживающее население с полноценной половозрастной структурой.

Таким образом, геополитические факторы создают дополнительные (и во многом – уникальные) предпосылки для повышения уровня адаптации населения к условиям проживания и трудовой деятельности в ВАР. Но этот процесс требует времени. Постоянное население Восточной Арктики насчитывает чуть более 110 тыс. человек, из которых лишь около 40 тыс. находятся в трудоспособном возрасте [17]. И не все из них обладают должными профессиональными навыками и возможностями. Между тем, текущие задачи экономического освоения и укреплё-

ния обороноспособности региона требуют оперативности. Наиболее реалистичным вариантом разрешения этого противоречия на первых этапах представляется привлечение вахтового и контрактного персонала.

Для ВАР данная практика апробирована в горнодобывающей отрасли. Только на предприятиях АЛРОСА здесь ежегодно трудится до 13 тыс. человек с «Большой земли» [1]. Исходя из этого опыта, Минвостокразвития и Министерство обороны РФ планируют привлечь к возведению и обслуживанию своих объектов в Восточной Арктике около 20 тыс. человек [4].

Безусловно, этот метод не решает всех долгосрочных проблем региона, в том числе и демографическую, из-за специфики гендерного состава вахтовых смен. Но в определённых условиях он оказывается эффективным. Так, в Восточной Арктике временное население региона в основном представлено людьми, которые, не будучи местными жителями, тем не менее, в силу личных физических и моральных качеств достаточно быстро приспосабливаются к непростым условиям жизни и работы в этом регионе. Они представляют собой сплочённые совместной трудовой деятельностью коллективы. То есть, речь идёт о сосредоточении в ВАР нескольких тысяч мужчин призывного возраста, большинство из которых имеет военную подготовку. Это обстоятельство существенно повышает оборонные возможности Восточной Арктики и является одним из дополнительных гарантий обеспечения безопасности мероприятий, направленных на её социально-экономическое развитие. В целом, можно выделить следующие, связанные с геополитическими факторами, аспекты, которые способствуют росту адаптации населения в Восточной Арктике:

- освоение крупных месторождений природных ресурсов с сохранением национальных российских приоритетов;
- развитие современного инфраструктурного обустройства региона в гражданском секторе;
- усиление обороноспособности, наращивание соответствующего потенциала и контингента военнослужащих;
- привлечение для работы в регионе вахтового и контрактного контингента населения;
- обеспечение дополнительной, эффективной взаимной дополняемости и сбалансированности в развитии (в том числе – пространственном) и функционировании гражданского и оборонного секторов;
- создание комплексных поселений с искусственными климатом за счёт местных энергоносителей;
- разрешение сложившихся вокруг региона межгосударственных геополитических проблем.

Заключение. Таким образом, роль геополитических факторов в долгосрочном развитии региона Восточная Арктика весьма значительна. Учёт таких специфиче-

ских составляющих в геополитическом положении региона, как наличие в его пределах богатейшего минерально-сырьевого потенциала, транзитные перспективы Северного морского пути, непосредственное соседство с крупнейшей военной и экономической державой – США, рост интереса к нему со стороны «третьих» стран, а также наличие вокруг него некоторых разногласий по межгосударственному разграничению, требуют от России принятия особых мер и направлений по развитию ВАР. Сбалансированное сочетание в развитии гражданского и оборонного секторов может обеспечить не только привлечение дополнительного гражданского и военного населения, но и усилит механизмы и результативность его адаптационных процессов в регионе. Всё это, в свою очередь, создаст благоприятные предпосылки для устойчивого социально-экономического развития Восточной Арктики России в новых геополитических и технологических условиях.

Список литературы

1. Алмазы Анабара и люди, которые их добывают. Как живет вахтовый посёлок на севере Якутии. – URL: <https://tass.ru/arktika-segodnya/6656394> (дата обращения: 14.08.2020).
2. Арктические транспортные магистрали на суше, акваториях и в воздушном пространстве / В. М. Грузинов, Ю. В. Заворыкина, Г. В. Иванов, Ю. Ф. Сычёв, О. В. Тарасова, Б. Н. Филин // Арктика: экология и экономика. – 2019. – № 1 (33). – С. 6–20.
3. Бакланов, П. Я. Геополитические факторы в региональном развитии // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2020. – № 4 (93). – С. 75–83.
4. В Арктике создадут более 180 тысяч рабочих мест за 15 лет. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/10203915> (дата обращения: 16.03.2021).
5. Ван, Шучунь. Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество по Северному морскому пути / Шучунь Ван, В. П. Ерёмин // Свободная мысль. – 2017. – № 6. – С. 109–120.
6. Грейт, В. В. Северный морской путь – территориальные воды России или международный транзитный путь? // Молодой учёный. – 2017. – № 13 (147). – С. 430–433.
7. Дальний Восток России: экономической обзор / под ред. П. А. Минакера. – Хабаровск : Риотип, 1995. – 477 с.
8. Журавель, В. П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. – 2016. – № 24. – С. 112–144.
9. Коллинз, Дж. Арктика в период геополитических перемен: оценка и рекомендации. – URL: <https://globalaffairs.ru/valday/Arktika-v-period-geopoliticheskikh-peremen-otcenka-i-rekomendacii-19044> (дата обращения: 26.07.2019).
10. Конышев, В. Н. Военная стратегия Канады в Арктике / В. Н. Конышев, А. А. Сергунин, С. В. Субботин // Политэкс. – 2015. – Т. 11, № 2. – С. 27–40.

11. Котов, А. Вопросы инфраструктуры и жизнеобеспечения российских военных баз в Арктике / А. Котов, М. Старчак // Новый оборонный заказ. – 2019. – № 4 (57). – С. 38–42.
12. Пространственная организация Лено-Амурского транспортного маршрута / В. Г. Шведов, М. Т. Романов, Е. А. Ушаков, А. А. Чурзина // Естественные и технические науки. – 2018. – № 12. – С. 154–160.
13. Россия в формирующейся Большой Евразии / под ред. В. М. Котлякова, В. А. Шупера. – Москва : Кодекс, 2019. – 376 с.
14. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. – Москва : Изд. Правительства Российской Федерации, 2010. – 241 с.
15. Фролов, И. Э. Освоение российской зоны Арктики: проблемы воссоздания транспортной и военной инфраструктур. – URL: <https://institutiones.com/general/2792-osvoenie-rossiiskoi-zony-arktiki.html> (дата обращения: 05.01.2021).
16. Чукотка и Юго-Восточная Азия заинтересованы в модернизации порта Тикси. – URL: <https://ria.ru/20180821/1526946683.html> (дата обращения: 04.03.2021).
17. Шведов, В. Г. Демографические проблемы Тихоокеанской России и Восточной Арктики / В. Г. Шведов, Е. А. Ушаков, А. А. Чурзина // Международный демографический форум. – Воронеж : Цифровая полиграфия, 2020. – С. 536–540.
18. Якутия привлечёт инвестиции Китая в разработку природных ресурсов. – URL: <https://www.ecoindustry.ru/NEWS/view/11119.html> (дата обращения: 04.03.2021).
19. From mantle to critical zone: A review of large and giant-sized deposits of the rare earth elements / M. Smith, K. Moore, D. Kavecsanszhi, A. Finch, J. Kynicky, F. Wall // *Geoscience Frontiers*. – 2016. – Vol. 7, no. 3. – P. 315–334.
20. Goldsten, L. Chinese nuclear submarines could soon be visiting Russian Arctic ports. – URL: <https://nationalinterest.org/blog/reboot/chinese-nuclear-submarines-could-soon-be-visiting-russian-arctic-ports-172607> (дата обращения: 02.01.2020).
21. Russia to help China develop an early warning system. – URL: <https://thediplomat.com/2019/10/russia-to-help-china-develop-an-early-warning-system/> (дата обращения: 04.03.2021).
22. US Coast Guard chief: We are not even in the same league as Russia in the Arctic. – URL: <https://www.businessinsider.com/us-not-even-in-the-same-league-as-russia-in-arctic-2015-7> (дата обращения: 17.12.2020).

References

1. *Diamonds of Anabar and the people who mine. How the rotational village lives in the north of Yakutia*. Available at: <https://tass.ru/arktika-segodnya/6656394> (accessed 14 August 2021). (In Russian).

2. Gruzinov V. M., Zavorykina Yu. V., Ivanov G. V., Sychev Yu. F., Tarasova O. V., Filin B. N. Arkticheskie transportnye magistrali na sushe, akvatoriyakh i v vozdushnom prostranstve [Arctic transport highways on land, waters and airspace]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2019, no. 1 (33), pp. 6–20.
3. Baklanov P. Ya. Geopoliticheskie faktory v regional'nom razvitii [Geopolitical factors in regional development]. *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*, 2020, no. 4 (93), pp. 75–83.
4. *More than 180 thousand jobs will be created in the Arctic in 15 years*. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/10203915> (accessed 16 March 2021). (In Russian).
5. Wang Shuchun, Eremin V. P. Novaya kitaiskaya kontseptsiya i rossiisko-kitaiskoe sotrudnichestvo po Severnomu morskomu puti [New Chinese Concept and Russian-Chinese Cooperation on the Northern Sea Route]. *Svobodnaya mysl'*, 2017, no. 6, pp. 109–120.
6. Greit V. V. Severnyi morskoi put' – territorial'nye vody Rossii ili mezhdunarodnyi tranzitnyi put'? [Northern Sea Route - Russian territorial waters or international transit route?]. *Molodoi uchenyi*, 2017, no. 13 (147), pp. 430–433.
7. Minaker P. A. (ed.). *Dal'nii Vostok Rossii: ekonomicheskoi obozrenie* [The Far East of Russia: an economic review]. Khabarovsk: Riout Publ., 1995. 477 p.
8. Zhuravel V. P. Kitai, Respublika Koreya, Yaponiya v Arktike: politika, ekonomika, bezopasnost' [China, Republic of Korea, Japan in the Arctic: politics, economics, security]. *Arktika i Sever*, 2016, no. 24, pp. 112–144.
9. Collins J. Arktika v period geopoliticheskikh peremen: otsenka i rekomendatsii [The Arctic in the Period of Geopolitical Change: Assessment and Recommendations]. Available at: <https://globalaffairs.ru/valday/Arktika-v-period-geopoliticheskikh-peremen-otsenka-i-rekomendatsii-19044> (accessed 26 July 2019).
10. Konyshchev V. N., Sergunin A. A., Subbotin S. V. Voennaya strategiya Kanady v Arktike [Canada's military strategy in the Arctic]. *Politeks*, 2015, vol. 11, no. 2, pp. 27–40.
11. Kotov A., Starchak M. Voprosy infrastruktury i zhizneobespecheniya rossiiskikh voennykh baz v Arktike [Issues of infrastructure and life support of Russian military bases in the Arctic]. *Novyi oboronnyi zakaz*, 2019, no. 4 (57), pp. 38–42.
12. Shvedov V. G., Romanov M. T., Ushakov E. A., Churzina A. A. Prostranstvennaya organizatsiya Leno-Amurskogo transportnogo marshruta [Spatial organization of the Leno-Amur transport route]. *Estestvennye i tekhnicheskie nauki*, 2018, no. 12, pp. 154–160.
13. Kotlyakov V. M., Shuper V. A. (eds.). *Rossiya v formiruyushcheysya Bol'shoi Evrazii* [Russia in the emerging Greater Eurasia]. Moscow: Kodeks Publ., 2019. 376 p.
14. *Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2020*. Moscow: Publishing house Government of the Russian Federation, 2010. 241 p. (In Russian).

15. Frolov I. E. *Osvoenie rossiiskoi zony Arktiki: problemy vossozdaniya transportnoi i voennoi infrastruktury* [Development of the Russian Arctic Zone: problems of reconstruction of transport and military infrastructures]. Available at: <https://institutiones.com/general/2792-osvoenie-rossiiskoi-zony-arktiki.html> (accessed 01 May 2021).

16. Chukotka and Southeast Asia are interested in modernizing the port of Tiksi. Available at: <https://ria.ru/20180821/1526946683.html> (accessed 03 April 2021). (In Russian).

17. Shvedov V. G., Ushakov E. A., Churzina A. A. Demograficheskie problemy Tikhookeanskoi Rossii i Vostochnoi Arktiki [Demographic problems of Pacific Russia and the Eastern Arctic]. *Mezhdunarodnyi demograficheskii forum* [International demographic forum]. Voronezh: Tsifrovaya poligrafiya Publ., 2020, pp. 536–540.

18. Yakutia will attract Chinese investment in the development of natural resources. Available at: <https://www.ecoindustry.ru/NEWS/view/11119.html> (accessed 03 April 2021). (In Russian).

19. Smith M., Moore K., Kavecsanszhi D., Finch A., Kynicky J., Wall F. From mantle to critical zone: A review of large and giant-sized deposits of the rare earth elements. *Geoscience Frontiers*, 2016, vol. 7, no. 3, pp. 315–334.

20. Goldsten L. *Chinese nuclear submarines could soon be visiting Russian Arctic ports*. Available at: <https://nationalinterest.org/blog/reboot/chinese-nuclear-submarines-could-soon-be-visiting-russian-arctic-ports-172607> (accessed 02 January 2021).

21. *Russia to help China develop an early warning system*. Available at: <https://thediplomat.com/2019/10/russia-to-help-china-develop-an-early-warning-system/> (accessed 03 April 2021).

22. *US Coast Guard chief: We are not even in the same league as Russia in the Arctic*. Available at: <https://www.businessinsider.com/us-not-even-in-the-same-league-as-russia-in-arctic-2015-7> (accessed 17 December 2021).