

УДК 327

Валерий ЖУРАВЕЛЬ

АРКТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР СТРАН БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ

***Аннотация.** В статье высказывается предположение, что арктический пояс Большой Евразии может стать основой для формирования Евразийского арктического партнёрства, раскрывается его примерное содержание и структура. По мнению автора, оно должно быть открыто не для всех стран Евразии, а только для тех, кто признаёт суверенитет, суверенные права и юрисдикцию арктических государств, имеет соответствующий опыт международного сотрудничества в регионе. Его основу составляет экономическое, социокультурное, научное и экологическое сотрудничество, а также взаимодействие служб безопасности и береговых охран в области борьбы с техногенными катастрофами и современными вызовами и угрозами безопасности. Партнёрство усиливает возможности мирного решения всех споров в Арктике на основе международного права и договорённостей на двусторонней основе. Первенство в Евразийском арктическом партнёрстве должно принадлежать странам «арктической восьмёрки». Отмечая ведущую роль России в интеграционных процессах на арктическом пространстве, автор обращает внимание на увеличение в последние годы объёмов грузоперевозок по Северному морскому пути, успешную реализацию ряда крупных проектов в Арктической зоне РФ с большим количеством международных участников. Отмечается значительное повышение роли Китая, а также других азиатских государств на арктическом направлении. На взгляд автора, Севморпуть, несмотря на имеющиеся недостатки в его инфраструктуре, может служить арктическим вектором для стран Большой Евразии.*

***Ключевые слова:** Арктика, Евразийское арктическое партнёрство, Россия, Арктический совет, Северный морской путь, Китай, ЕАЭС.*

Научно-технический прогресс, глобализация, процесс глобального потепления вызвал интерес и внимание мирового сообщества к открывающимся в Арктике новым ресурсным и логистическим возможностям, что закономерно привело к активизации международных контактов разного уровня на арктическом направлении.

Помимо арктических стран, многие из которых постоянно увеличивают активность в регионе, к нему в последние годы проявляют значительный интерес и внерегиональные государства и объединения. Большинство из них входят в Арктический совет¹, который с определённой натяжкой эксперты и представители СМИ называют «квазиправительством» этого макрорегиона. Всё это способствует значительному расширению партнёрства между государствами АС и направлено на развитие сотрудничества между ними за рамками его устоявшихся компетенций и полномочий.

© *Журавель Валерий Петрович* – кандидат педагогических наук, ведущий научный сотрудник, руководитель Центра арктических исследований ИЕ РАН. *Адрес:* 125009, Россия, Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 3. *E-mail:* zhvalery@mail.ru.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran6201999104>

¹ Арктический совет был образован 19 сентября 1996 г. в Оттаве (Канада).

Евразийское арктическое партнёрство

В настоящее время к Арктике имеет непосредственное отношение 21 государство. Это 8 стран учредителей Арктического совета (АС) – Дания, Исландия, Норвегия, Россия, Финляндия, Швеция, США и Канада, т.н. «арктическая восьмёрка», и 13 государств-наблюдателей¹. Поэтапное расширение АС способствовало восприятию Арктики как крупного мегарегиона².

Арктический пояс Большой Евразии может стать основой для формирования потенциального Евразийского арктического партнёрства (ЕАП), включающего экономическое, социокультурное, научное и экологическое сотрудничество, взаимодействие служб безопасности и береговых охран в области борьбы с техногенными катастрофами, пиратством, терроризмом, киберпреступностью и незаконной миграцией.

Проблема ЕАП стала актуальной и важной в связи с тем, что в 2019 г. впервые с момента создания Арктического совета по итогам председательства Финляндии в АС не была принята заключительная Декларация. Это стало беспрецедентным случаем и первым публичным признанием противоречий между странами Арктического совета, особенно со стороны США, которые заблокировали проект документа из-за содержащегося в его тексте упоминания о необходимости вместе работать над решением климатических вопросов. По этой же причине не был согласован и Стратегический план сотрудничества по Арктике до 2025 г., который должен был стать первым в истории АС документом перспективного планирования.

В современных условиях создание полноценного партнёрства на арктическом треке возможно при сотрудничестве России с Китаем, Японией, Республикой Корея, Сингапуром³ и Индией. Именно заинтересованность этих стран в освоении и развитии Арктики, их экономический, финансовый и технологический потенциал будут способствовать снижению напряжённости в Арктическом регионе, формированию Северного морского транспортного коридора как конкурентной транспортной коммуникации, обеспечивающей национальное и международное судоходство.

Говоря о Евразийском арктическом партнёрстве важно обозначить его состав, статусную иерархию, болевые точки и основные направления развития.

1. ЕАП, на наш взгляд, должно быть открыто не для всех стран Евразии, а только для тех, кто соответствует строгим критериям отбора. Главное – это признание суверенитета и юрисдикции арктических государств в этом регионе. Потенциальные члены партнёрства также должны быть готовы распространить на Северный Ледовитый океан обширную правовую базу, включая морское право, что составляет прочную основу для ответственного управления этой акваторией. Им также вменяется в обязанность уважать ценности, интересы, культуру и традиции коренных народов и других жителей Арктики, вносить финансовый вклад в их жизнеобеспечение и развитие.

2. В ЕАП также должна быть статусная иерархия между его членами, обусловленная опытом арктического международного сотрудничества, степенью вовлечённости в данные вопросы. Первенство, на наш взгляд, должно принадлежать странам «арктической восьмёрки».

¹ Антюшина Н.М. Арктика: новый формат международного сотрудничества. М., ИЕ РАН, 2014. 138 с.; Арктический регион: Проблемы международного сотрудничества: хрестоматия: в 3 т. Под ред. И.С. Иванова. Российский совет по межд. делам (РСМД). М., Аспект Пресс, 2013. Т. 3. 663 с.; Лукин Ю.Ф. Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов. Архангельск, 2019. 241 с.

² Журавель В.П. Арктика как постоянно развивающееся многомерное пространство. Арктика и Север, №31, 2018. С. 62-79; Лукин Ю.Ф. Многомерность пространства Арктики. Архангельск: САФУ им. М.В. Ломоносова, 2017. 250 с.

³ Мартынова М.Ю., Шуленина Н.В., Беляева В.П. Арктический вектор восточноазиатской политики. Вопросы политологии. 2018. Т. 8, №8. С. 430-445.

При этом надо учитывать, что ряд этих государств (США, Канада, Норвегия и Дания) входят в состав НАТО и периодически сильно осложняют обстановку в Арктическом регионе. В последнее время Соединённые Штаты оказывают постоянное давление на Россию, чтобы она изменила статус Северного морского пути (СМП), допустила возможность его интернационализации¹, что противоречит нашим национальным интересам. Заявление США в августе 2019 г. о намерении покупки Гренландии оказало также дестабилизирующее воздействие на статус и единство Арктического совета².

Особо стоит выделить государства, добившиеся статуса наблюдателя в АС, который официально подтвердил их арктические интересы, закрепив за ними соответствующие права и обязанности. Среди европейских стран-наблюдателей лучшие позиции в Арктике уже много лет занимают Германия, Великобритания и Франция. Другие государства АС – Польша, Голландия, Швейцария, Италия, Испания – ограничивают свою деятельность в Арктике в основном лишь научными исследованиями.

На арктическую политику сильное влияние начали оказывать Китай, Индия, Республика Корея, Япония и Сингапур, которые в 2013 г. вошли в состав АС в качестве наблюдателей. 26 января 2018 г. пресс-канцелярия Госсовета Китайской Народной Республики опубликовала «Белую книгу» по Арктике, в которой Пекин сформулировал политические цели и основные принципы деятельности страны в отношении арктических государств на длительный период. Индия важным в Арктическом регионе считает расширение не только экономического и научного, но и политико-стратегического сотрудничества с «северянами» на двусторонней основе, выступает против нахождения в Арктике вооружённых сил. Стратегия Сеула в Арктике направлена на привлечение к реализации арктических проектов широкого круга управленческих, исследовательских и деловых структур. Японию интересует возможность использования СМП, а также вовлечённость в более широкое проведение научных исследований арктических морей. Сингапур позиционирует себя в качестве одной из ведущих морских держав мира, осуществляющей одновременно контроль над 10 тыс. судов находящимися в море. Азиатские страны являются серьёзными конкурентами европейским государствам в освоении Арктического региона.

3. Важно отметить, что многие государства Евразии «застолбили» свои арктические амбиции, подписав Шпицбергенский трактат 1920 г. Шпицберген из-за неадекватных заявлений руководства Норвегии в последние годы приковывает к себе внимание мировой общественности и может послужить причиной конфликтов между государствами в этом регионе.

Россия как фактор интеграционных процессов в Арктике

Россия объективно является лидером в регионе. Подтверждение этого – ежегодное увеличение объёмов грузоперевозок по СМП. В 2016 г. он составлял 7,5 млн т, в 2017 г. было перевезено 10,7 млн т, в 2018 г. – 19,6 млн т. На 1 октября 2019 г., как отметил 31 октября 2019 г. на международной конференции «Северный морской путь – путь развития бизнеса и международного сотрудничества» руководитель Администрации СМП Н. Менько, перевезено 23,3 млн т³.

В Арктической зоне РФ (АЗРФ) был успешно выполнен крупный международный проект в области производства сжиженного природного газа «Ямал СПГ». В стадии реализации

¹ Широкоград А. США настаивают на интернационализации Севморпути. 23.04.2018. URL: <https://zvezdaweekly.ru/news/t/20184191354-K3v01.html> (дата обращения: 24.12.2019).

² Иняхина А. Продажа Гренландии США уничтожит мирную Арктику. 21.08.2019. URL: <https://nsn.fm/in-the-world/ran-prodazha-grenlandii-ssha-postavit-pod-ugrozu-rabotu-arkticheskogo-soveta> (дата обращения: 02.08.2019).

³ Автор статьи принимал участие в работе данной конференции.

находится проект «Арктик СПГ-2» на базе месторождений полуострова Ямал и Гыдан на территории Ямало-Ненецкого автономного округа.

Идёт обновление и развитие ледокольного флота. В акватории СМП сегодня действует восемь линейных ледоколов. Из них четыре атомных – «50 лет Победы» (с 2007 г.), «Ямал» (с 1992 г.), «Таймыр» (с 1989 г.), «Вайгач» (с 1990 г.) и четыре дизель-электрических – «Адмирал Макаров» (с 1975 г.), «Красин» (с 1976 г.), «Капитан Хлебников» (с 1981 г.), «Капитан Драницын» (с 1980 г.). Эксплуатацию атомохода «Вайгач» намечено завершить на рубеже 2023–2024 гг., «Таймыра» – в 2025–2026 гг., «Ямала» – 2027–2028 гг. Завершение эксплуатации атомного ледокола «50 лет Победы» отнесено за 2035 г. В 2019 г. начал проходит ходовые испытания новый ледокол «Арктика».

Северный морской путь, являясь связывающим звеном между европейскими и азиатскими государствами¹, выступает арктическим вектором для стран Большой Евразии. Вместе с тем следует признать, что состояние его береговой инфраструктуры требует качественного обновления, особенно в восточном секторе. Существующие высокие тарифы, налоги и таможенные пошлины на Севморпути пока не способствуют экономическому развитию северных территорий и его транспортному обеспечению². Следует отметить, что санкции Европейского союза и США в отношении к России снижают привлекательность арктических проектов для инвесторов, создают сложности в привлечении технологий и финансовых средств.

Руководство страны видит и понимает эти проблемы, принимает необходимые меры по их устранению. Так, Минэкономразвития РФ сформировало перечень приоритетных проектов по развитию АЗРФ на ближайшую перспективу, в который вошли 145 крупных объектов. Уже сегодня многие западные партнёры, понимая это, проявляют заинтересованность в сотрудничестве с Россией. Так, Финляндия предложила проект строительства железной дороги, которая должна соединить незамерзающий норвежский порт Киркенес, куда может быть направлен грузопоток Северного морского пути, с городом Рованиеми. В дальнейшем предполагается транзит в прибалтийские страны, Польшу, Скандинавию и Белоруссию³. Но таких проектов ещё очень мало.

Выводы

Создание полноценного и работающего ЕАП – длительный и трудный процесс, требующий согласования политических и экономических интересов его основных участников, значительного ослабления международной обстановки. Поскольку этот проект долгосрочный, отношения между его участниками надо строить на прагматичной основе, возникающие проблемы разрешать путём переговоров и согласования позиций.

Основными национальными интересами РФ в Арктике должны быть обеспечение суверенитета и территориальной целостности государства, повышение уровня жизни и благосостояния населения в АЗРФ, рациональное использование природных ресурсов для ускорения экономического роста страны, сбережение экологических систем Арктики.

В условиях продолжающихся санкций России в Евразийском арктическом партнёрстве

¹ Вардомский Л.Б. Северный морской путь как механизм обеспечения связанности Большой Евразии. Мир перемен, №2, 2019. С. 129-140.

² Губа О.П., Севостьянова Е.С., Гриб А.И. Проблемы и перспективы экономического развития Северного морского пути. Экономика устойчивого развития, №2, 2018. С. 40-45; Богачев В.Ф., Козьменко С.Ю., Тесля А.Б., Щеголькова А.А. Развитие арктической системы коммуникаций как фактор обеспечения гарантированного доступа к стратегическим ресурсам. Управленческие науки. 2018. Т. 8. №3. С. 6-19; Егоров В.П., Лопаткина Н.В. Российская политика в Арктике и Северный морской путь. ОБОЗРЕВАТЕЛЬ–OBSERVER, №6, 2019. С. 22-38.

³ Егоров В.П., Лопаткина Н.В. Российская политика в Арктике и Северный морской путь. ОБОЗРЕВАТЕЛЬ–OBSERVERЮ, №6, 2019. С. 36.

целесообразно, на наш взгляд, отдавать приоритет азиатским странам, в первую очередь Китаю.

Для того чтобы интегрировать Северный морской путь в транзитную систему стран Большой Евразии в качестве эффективного евразийского транспортного коридора, России необходимо не только совершенствовать его инфраструктуру, но и создать условия для развития контейнерных перевозок, привлекать крупнейших международных судовладельцев и грузовладельцев для перевозки грузов, продолжать наращивать позитивный опыт по привлечению зарубежных государств в качестве партнёров к реализации мегапроектов в российской Арктике типа «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2».

ЕАП – это взаимовыгодное сотрудничество стран, мирное решение всех споров в Арктике на основе международного права.

Список литературы

Антюшина Н.М. Арктика: новый формат международного сотрудничества. М., ИЕ РАН, 2014. 138 с.

Арктический регион: Проблемы международного сотрудничества: хрестоматия. В 3 т. Под ред. И.С. Иванова. РСМД. М., Аспект Пресс, 2013. Т. 3. 663 с.

Богачев В.Ф., Козьменко С.Ю., Тесля А.Б., Щеголькова А.А. Развитие арктической системы коммуникаций как фактор обеспечения гарантированного доступа к стратегическим ресурсам. *Управленческие науки*, Т. 8, №3, 2018. С. 6-19.

Вардомский Л.Б. Северный морской путь как механизм обеспечения связанности Большой Евразии. *Мир перемен*, №2, 2019. С. 129-140.

Выступление министра природных ресурсов и экологии РФ Д.Н. Кобылкина на совещании Правительства РФ 11 декабря 2018 г. URL: <http://government.ru/news/35056/> (дата обращения: 20.12.2018).

Губа О.П., Севостьянова Е.С., Гриб А.И. Проблемы и перспективы экономического развития Северного морского пути. *Экономика устойчивого развития*, №2. 2018. С. 40-45.

Журавель В.П. Арктика как постоянно развивающееся многомерное пространство. *Арктика и Север*, №31, 2018. С. 62-79.

Егоров В.П., Лопаткина Н.В. Российская политика в Арктике и Северный морской путь. *ОБОЗРЕВАТЕЛЬ–OBSERVER*, №6, 2019. С. 22-38.

References

Antyushina N.M. Arktika: noviy format mezhdunarodnogo sotrudnichestva. M., IE RAN, 2014. 138 s.

Arkticheskiy region: Problemy mezhdunarodnogo sotrudnichestva: hrestomatiya. V 3 t. Pod red. I.S. Ivanova. RSMD. M.? Aspekt Press, 2013. T. 3. 663 s.

Bogachev V.F., Kozmenko S.Yu., Teslya A.B., Shchegolkova A.A. Razvitie arkticheskoy sistemy kommunikatsiy kak faktor obespecheniya garantirovannogo dostupa k strategicheskim resursam. *Upravlencheskie nauki*, T. 8, №3, 2018. S. 6-19.

Vardomskiy L.B. Severniy morskoy put kak mekhanizm obespecheniya svyazannosti Bolshoy Evrazii. *Mir peremen*, №2, 2019. S. 129-140.

Vystuplenie ministra prirodnyh resursov i ekologii RF D.N. Kobylkina na soveshchani Pravitelstva RF 11 dekabrya 2018 g. URL: <http://government.ru/news/35056/> (data obrashcheniya: 20.12.2018).

Guba O.P., Sevostyanova E.S., Grib A.I. Problemy i perspektivy ekonomicheskogo razvitiya Severnogo morskogo puti. *Ekonomika ustoychivogo razvitiya*, №2, 2018. S. 40-45.

Zhuravel V.P. Arktika kak postoyanno razvivayushcheesya mnogomernoe prostranstvo. *Arktika i Sever*, №31, 2018. S. 62-79.

Egorov V.P., Lopatkina N.V. Rossiyskaya politika v Arktike i Severniy morskoy put. *OBOZREVATEL–OBSERVER*, №6, 2019. S. 22-38.

Inyahina A. Prodazha Grenlandii SSHA unichtozhit mirnyuyu Arktiku. 21 avgusta 2019 g. URL: <https://nsn.fm/in-the-world/ran-prodazha-grenlandii-ssha-postavit-pod-ugrozu-rabotu-arkticheskogo-soveta> (data obrashcheniya: 21.08.2019).

Lukin Yu.F. *Mnogolikaya Arktika v potoke vremeni i smyslov*. Arhangelsk, 2019. 241 s.

Lukin Yu.F. *Mnogomernost prostranstva Arktiki*. Arhangelsk, SAFU im. M.V. Lomonosova, 2017. 250 s.

Martynova M.Yu., Shulenina N.V., Belyaeva V.P. Arkticheskiy vektor vostochnoaziatskoy politiki. *Voprosy politologii*, T. 8, №8, 2018. S. 430-445.

Shirokorad A. SSHA nastaiwayut na internatsionalizatsii Sevmorputi. 23 aprelya 2018 g. <https://zvezdaweekly.ru/news/t/20184191354-K3y0I.html> (data obrashcheniya: 24.12.2019).

Arctic Dimension of the Eurasian Countries

Author. Valery Zhuravel, Candidate of Sciences (Pedagogics), Leading Researcher, Head of the Center for Arctic Studies of the Institute of Europe, Russian Academy of Sciences, Associate Professor. **Address:** 11-3, Mokhovaya str., Moscow, Russia, 125009. **E-mail:** zhvalery@mail.ru.

Abstract. The author suggests that the Arctic belt of Greater Eurasia may become the basis for the formation of the Eurasian Arctic partnership, and reveals its approximate content and structure. According to the author's opinion, it should not be open to all countries of Eurasia, but only for those who recognize the sovereignty, sovereign rights and jurisdiction of the Arctic states and have relevant experience in international cooperation in the region. It should be based on economic, sociocultural, scientific and environmental cooperation, as well as the interaction of security services and coastguards in order to prevent technological disasters and modern security challenges and threats. The partnership strengthens the possibilities for the peaceful resolution of all disputes in the Arctic on the basis of international law and bilateral agreements. The primacy in the Eurasian Arctic partnership should belong to the countries of the Arctic G8, primarily Russia. Taking into account the leading role of Russia in the integration processes in the Arctic space, the author draws attention to the increased amount of cargo transportation along the Northern Sea Route in recent years, the successful implementation of a number of large projects in the Arctic zone of the Russian Federation with a large number of international participants. A significant increase in the role of China, as well as other Asian states in the Arctic, is noted. According to the author, the Northern Sea Route, despite the existing shortcomings in its infrastructure, can serve as an Arctic vector for the countries of Greater Eurasia.

Key words: Arctic, Russia, Arctic Council, Northern Sea Route, China, EEU.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran6201999104>