DOI - 10.32743/UniSoc.2024.107.4.17238

РУССКАЯ АРКТИКА: ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ПРИРОДНЫЕ РЕСУРСЫ

Демидов Андрей Владимирович
канд. полит. наук, ст. науч. сотр.
Российского научно-исследовательского института
экономики, политики и права в научно-технической сфере,
РФ, г. Москва

RUSSIAN ARCTIC: TRANSPORT POTENTIAL AND NATURAL RESOURCES

Andrey V.Demidov
PhD in Political Science
Senior Research Fellow
Russian Scientific and Research Institute
For Economy, Policy and Law in the scientific and technical field,
Russia, Moscow

АННОТАЦИЯ

Предметом исследования в предлагаемой статье рассматриваются политические и юридические аспекты продолжения освоения Арктики для Российской Федерации. Автор рассматривает перспективы дальнейшего использования Северного морского пути в российских и мировых транспортных сетях, а также перспектива установления и сохранения российского суверенитета над природными ресурсами морского дна в пределах российского арктического сектора. Особое внимание уделяется возможным международные сложностям политического порядка как в транспортном, так и в ресурсном аспектах.

ABSTRACT

The subject of the research in the proposed article examines the political and legal aspects of the continuation of Arctic exploration for the Russian Federation. The author examines the prospects for further use of the Northern Sea Route in Russian and global transport networks, as well as the prospect of establishing and preserving Russian sovereignty over the natural resources of the seabed within the Russian Arctic sector. Special attention is paid to the possible international complexities of the political order in both transport and resource aspects.

Ключевые слова: Арктика, арктический сектор, Северный морской путь, интернационализация, территориальные воды, исключительная экономическая зона, свобода судоходства, Конвенция по морскому праву, прибрежное государство, мирный проход, континентальный шельф, подводные хребты, остров Врангеля, арктическая доктрина.

Keywords: The Arctic, Arctic sector, Northern Sea Route, internationalization, territorial waters, exclusive economic zone, freedom of navigation, Convention on the Law of the Sea, coastal state, peaceful passage, continental shelf, underwater ridges, Wrangel Island, Arctic doctrine.

Во всем мире наблюдается возрастающий интерес к Арктике. Важно отметить, что такой интерес наблюдается даже у таких, казалось бы, далеких от Арктики стран, как Китай и Индия. Более того, некоторые аналитики на Западе даже называют наступившее столетие – «Веком Арктики».

Под Арктикой понимаются расположенные вокруг Северного полюса регионы Земли в пределах, ограниченных параллелью с координатами 66°33' с.ш., получившей название «Северный полярный круг».

Одной из важнейших причин, вызывающих такой повышенный интерес, без сомнения, является богатейший потенциал Арктического региона, потенциал, связанный с транспортной сферой и с его природными ресурсами. Россия, распространяющая свой суверенитет на самый большой арктический сектор, может оказаться вовлеченной в серьезные международные баталии за право первоочередного пользования указанным потенциалом.

Не будем забывать, что одной из важных причин нелюбви к России, сохраняющейся в некоторых зарубежных странах, является ее природное богатство. Страна обладает огромной территорией, через которую проходят пути, связывающие Европу и Азию, а также несметными природными ресурсами, необходимыми для экономического развития. Наша страна создала в северных широтах серьезный промышленный потенциал и транспортную инфраструктуру, имеющую перспективу к расширению.

Причем, в правительствах некоторых государств все перечисленное вызывает не желание сотрудни-

Библиографическое описание: Демидов А.В. РУССКАЯ АРКТИКА: ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ПРИРОДНЫЕ РЕСУРСЫ // Universum: общественные науки : электрон. научн. журн. 2024. 4(107). URL: *https://7universum.com/ru/social/archive/item/17238*

чать на взаимовыгодной основе с нашей страной, а стремление силой отнять требуемое им.

Россия владеет на Севере, протянувшемся от побережья Скандинавии, до Берингова пролива, колоссальными территориями и акваториями, располагающими величайшими природными богатствами. Особый «интерес» у зарубежных «партнеров» вызывают транспортный (Северный морской путь) и природный (полезные ископаемые) потенциалы Арктики.

Транспортный потенциал

В последние годы многие страны, среди которых США, страны Западной Европы, Китай и ряд других стран, чья экономика в значительной степени зависит от трансконтинентальных международных перевозок товаров, стали интересоваться возможностями использования в своих целях Северного морского пути (СМП). Этот путь выглядит привлекательным хотя бы в том плане, что он почти вдвое короче пути транспортировки товаров через Индийский океан и Суэцкий канал.

В этой связи со стороны стран коллективного Запада стали выдвигаться требования «интернационализации» СМП. Заявленная цель – удешевить и ускорить поставки товаров из стран Азии в страны Европы и Северной Америки и обратно, получить в перспективе доступ к богатым природным ресурсам Арктики и Сибири.

Схожей позиции придерживается и Китай. В Пекине высказывают мнение, согласно которому СМП должен являться международной транспортной магистралью, а потому на этот путь не должен распространяется особый режим прохода коммерческих судов. Из Пекина к Москве обращены призывы создать российско-китайское (а, может быть, китайско-российское) совместное предприятие по эксплуатации СМП и прилежащих прибрежных зон.

Российская сторона не поддерживает идеи «интернационализации» СМП ни в какой степени. В Москве справедливо заявляют, что этот путь открыт, проложен, освоен и обустроен силами нашего народа и нашей станы (СССР/Россия). Он играет чрезвычайно важную роль в экономической жизни российского Крайнего Севера, да и всей страны в целом. Наконец, надо заметить, что использование СМП исключительно судами под российским (ранее – советским) флагом до недавнего времени не вызывало отрицательной реакции со стороны других государств и всегда рассматривалось как молчаливое признание приоритетных прав нашей страны на эту коммуникацию.

Кроме того, надо учитывать, что маршрут СМП в значительной степени проходит через проливы, составляющие территориальные и прилежащие воды России[1], на которые, согласно Ст. 3 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция), распространяется законный суверенитет нашей страны [2].

Российский национальный режим судоходства по СМП трудно назвать чем-то уникальным, возникшим по «произволу» Москвы. Этот режим во многом идентичен канадскому режиму т.н. Северо-Западного прохода и норвежской судоходной прибрежной магистрали.

СМП проходит по узким и неглубоким морям российской Арктики, имеющим часто заливный тип, вдающимся в сибирскую часть Евразийского материка, составляющего в значительной степени территорию Российской Федерации.

Вместе с тем, следует заметить, что российская позиция по режиму СМП не носит конфронтационного характера. Москва исходит из того, что юридический статус морских пространств Арктики в целом определяется принципами и нормами общего международного права, относящимися к Мировому океану в целом и закрепленными в получивших всеобщее признание Женевских конвенциях по морскому праву 1958 г. и особенно в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

С нашей стороны не вводится запретов на судоходство по этому пути. Однако, режим судоходства по СМП для иностранных судов носит разрешительный характер [5].

Более того, не исключается проход по СМП даже иностранных военных кораблей. Командиры таких кораблей обязаны не позднее чем за 90 дней уведомить российские власти о планах проследовать по СМП, информировать о названии и классе корабля, о его основных параметрах, сообщить воинское звание и фамилию командира. Кроме того, иностранные военные моряки в обязательном порядке должны взять на борт российского лоцмана [6, 9].

Одновременно на Северном морском пути не может находиться более одного судна/корабля под иностранным флагом.

Подобные условия прохода по СМП, сформулированные Москвой, вызывают недовольство в столицах стран коллективного Запада и, прежде всего, в Вашингтоне и в Лондоне. Против России выдвигаются обвинения в нарушении правил морского судоходства.

К ним, в частности, можно отнести:

- якобы имеющееся нежелание России обеспечить по СМП свободу судоходства, гарантированную Конвенцией;
- якобы наличествующее нежелание России предоставлять право на мирный проход через российские территориальные воды и проливы, относимые к разряду международных.

Рассмотрим подробно взгляды российской стороны в связи с приведенными обвинениями.

[1] *В состав территориальных вод Российской Федерации на СМП не входят только проливы Дмитрия Ульянова и Санникова. Но эти проливы на вполне законном основании могут быть отнесены к историческим водам России по образцу Гудзонова залива, признанного на международном уровне историческими водами Канады. – Прим. автора.*

Обеспечение свободы судоходства. Россия никогда не возражала против принципа свободы судоходства в открытом море и никогда не препятствовала ей. Вместе с тем, достаточно взглянуть на карту Арктики, чтобы понять – большая часть акватории Северного Ледовитого океана на нынешнем историческом этапе покрыта льдами. Говорить о свободе судоходства в этой зоне океана не приходится. Правда, некоторые ученые-экологи утверждают, что к 2050 г. Северный Ледовитый океан в результате глобального потепления полностью освободится ото льдов.

Однако пока большая часть СМП проходит через воды, находящиеся под суверенитетом России (территориальные, прилежащие воды, исключительная экономическая зона). Тем более, что в российском арктическом секторе Северного Ледовитого океана имеется большое число островов, от берегов которых, согласно статьям 3, 55 и 56 вышеупомянутой Конвенции, также нужно отсчитывать территориальные, прилежащие воды и исключительную экономическую зону. [2] Т.е. акватория, свободная ото льдов и допускающая судоходство, почти полностью проходит через воды, на которые распространяется российский суверенитет.

И никто, кроме России, не в состоянии обеспечить корабли и суда, идущие по СМП, правильной информацией по навигационной, ледовой, метеорологической, гидрографической обстановке, не сможет разместить, где нужно, навигационные знаки и, что очень важно, выделить ледоколы.

Конечно, те, кто готов рискнуть, могут попытаться пройти СМП на свой страх и риск, но это будет очень рискованное предприятие. Особенно в восточной части Севморпути. И Россия не будет нести за подобный риск никакой ответственности. Ведь у тех же США практически нет судов ледового класса. Думается, что в Вашингтоне это прекрасно понимают.

Кроме того, у нашей страны уже есть успешный опыт борьбы с подобного рода пиратством. В 1964 г. были случаи задержания кораблями ВМФ СССР двух американских военных кораблей, пытавшихся без должного уведомления пройти по СМП. [18]

Территориальные воды. Согласно п. 1 Ст. 21 Конвенции, прибрежное государство (в нашем случае – Россия) «может принимать в соответствии с положениями настоящей Конвенции и другими нормами международного права законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море». П. 4 той же Статьи Конвенции гласит, что «иностранные суда, осуществляя право мирного прохода через территориальное море, соблюдают все такие законы и правила». Таким образом, Россия на основании положений Конвенции имеет полное суверенное право устанавливать свои правила мирного прохода через свои территориальные воды и, соответственно, регулировать подобный проход.

Более того, Статьи 21 и 25 Конвенции дают право России, как прибрежному государству «принимать в своем территориальном море меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным» [2]. Т.е. именно Россия, а не кто-то еще обладает законными полномочиями определять, носит ли конкретный проход через территориальные воды иностранных кораблей/судов мирный характер или нет.

Международные проливы. Согласно Ст. 42 Конвенции «государства, граничащие с проливами, могут принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы». Иностранные же суда, осуществляющие право транзитного прохода, соблюдают такие законы и правила Т.е. и в этом случае Россия, являющаяся применительно к СМП прибрежным государством, имеет право регулировать, на основании своего внутреннего законодательства, международное судоходство через проливы.

Исключительная экономическая зона. Согласно Ст. 246 Конвенции, «прибрежные государства в осуществление своей юрисдикции имеют право регулировать, разрешать и проводить морские научные исследования в своей исключительной экономической зоне и на своем континентальном шельфе». «Морские научные исследования в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе проводятся с согласия прибрежного государства».

В исключительной экономической зоне, согласно Статье 58 Конвенции, всем государствам гарантируется свобода судоходства и полетов, право прокладки подводных кабелей и трубопроводов [2] Вместе с тем, Конвенция оговаривает, что «государства при осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей по настоящей Конвенции в исключительной экономической зоне должным образом учитывают права и обязанности прибрежного государства и соблюдают законы и правила, принятые прибрежным государством». Т.е. и в случае с этой зоной прибрежное государство имеет право устанавливать свой режим пользования, не нарушающий свободы судоходства. Остальные государства должны получать разрешение прибрежного государства на проведение каких-либо работ в исключительной экономической зоне.

Технические и инфраструктурные аспекты прохода судов по СМП. Протяженность Северного морского пути превышает 14 тыс. километров (7,8 тыс. морских миль). И хотя дальность плавания современных морских судов находится в пределах 15 – 20 тыс. морских миль (27 – 36 тыс. километров), грузовым коммерческим судам в силу климатических особенностей и ледовой обстановки сложно пройти весь этот путь за одну навигацию, составляющую всего лишь 3 – 4 месяца в году. Судам требуется периодически заходить в прибрежные порты для пополнения запасов продуктов питания, пресной воды, для текущего ремонта.

Даже в летний период для безопасного прохода по СМП судам требуется ледокольная проводка, которая должна быть оплачена. Заходы в отечественные порты являются платными и требуют принятия на борт российских лоцманов.

Все перечисленное предполагает необходимость поддержания особого правового режима как самой трассы СМП, так и водных пространств, по которым

проходит эта трасса. Именно поэтому в документах Советского правительства постоянно указывалось, что СМП является **внутренней национальной коммуникацией** СССР.

Западные авторы, затрагивающие проблему расширения использования СМП для международного судоходства, отмечают, что на российском Севере, с одной стороны, имеются несомненные преимущества для коммерческих судов – более (почти вдвое) короткий маршрут, отсутствие пиратов, отсутствие необходимости платить за проход по каналам, типа Суэцкого канала. Но, с другой стороны, нужно иметь в виду неразвитость портовой инфраструктуры на Севере России, слабую заселенность прибрежных территорий, суровые климатические условия, непредсказуемость ледовой и климатической обстановки, высокую стоимость страхования грузов, перевозимых по СМП.

2009 году два коммерческих судна последовали курсом между Европой и Азией через северные воды России. В 2011 году этот путь был избран уже 34 судами (для сравнения, через Суэцкий канал в год проходит 18 000 судов).

В этой связи, как признают западные авторы, загрузка СМП даже при предоставлении иностранным коммерческим судам права беспрепятственного прохода по этому пути, вряд ли приблизится к показателям загрузки морских путей, проходящих через Индийский океан и Суэцкий канал. Лишь 2 % мирового морского товаропотока будет направляться через СМП в 2030 г. и не более чем 5 % в 2050 г. [23]

Анализ западных, прежде всего, американских публикаций по теме перспектив использования СМП дает основания предположить, что информационная шумиха вокруг этого вопроса во многом имеет чисто пропагандистский характер. Цель ее – в очередной раз опорочить Россию в глазах западного обывателя.

Из сказанного выше вытекает вполне обоснованный вывод – Северный морской путь интересует западные державы и, прежде всего, страны НАТО с позиции обеспечения подхода военных кораблей вплотную к российским берегам с целью нарушения российской транспортной и береговой инфраструктуры.

Природные ресурсы Арктики

Считается, что подо льдами Арктики на континентальном шельфе могут быть обнаружены большие запасы минеральных ресурсов и, конкретно, нефти и природного газа.

Значительная часть арктического континентального шельфа прилегает к российскому побережью, находится в пределах российской исключительной экономической зоны (ИЭЗ). Соответственно, никто кроме России не может претендовать на разработку природных ресурсов в пределах ИЭЗ.

Однако в последнее время в связи с глобальным потеплением и ожидаемым таянием арктических льдов разгорелись серьезные дискуссии вокруг национальной принадлежности континентального шельфа вокруг подводных хребтов в Северном Ледовитом океане. О своем намерении бороться за арктические ресурсы заявила даже такая вроде бы далекая от Арктики страна, как Индия [8].

Бороться за суверенитет над подводными хребтами можно по-разному.

Мирный дипломатический путь предполагает предоставление научно обоснованной заявки в Международный орган по морскому дну и в Комиссию по границам континентального шельфа, созданные в соответствии с частью IX Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Основная задача этих организаций – способствовать организации, разведке и разработке природных ресурсов района морского дна за пределами национальных юрисдикций [3].

Значительный интерес представляет *Хребет Ломоносова*, протянувшийся от Новосибирских островов через Северный полюс к арктическому побережью Северной Америки. Открыт этот хребет был в 1948 г. советской высокоширотной экспедицией «Север-2».

В 2000 г. Россия подала заявку на установление расширенных границ российского континентального шельфа, выходящих за пределы 200-мильной ИЭЗ, в упомянутые организации ООН, ведающие этими вопросами. Что особенно важно, так это то, что содержавшаяся в заявке новая зона шельфа полностью находилась в пределах российского Арктического сектора (в границах российских полярных владений). Важнейший российский аргумент в пользу удовлетворения этой заявки состоял в том, что хребет Ломоносова, равно как и начинающийся от острова Врангеля *хребет Менделеева* есть не что иное, как непосредственное подводное продолжение Евразийского континента.

Признание хребтов Ломоносова и Менделеева частью российского шельфа даст нашей стране возможность добывать нефть и природный газ на колоссальной площади от Мурманска, Северного полюса до Чукотки. Как ожидается, объем запасов природных ресурсов арктического шельфа достигает 5 млрд. тонн условного топлива. [19]

Комиссия ООН в 2002 г. в своем ответе не отвергла российской заявки, но и не удовлетворила ее. Российской стороне было рекомендовано провести дополнительные исследования. Более того, в своих выступлениях на заседании Комиссии некоторые ее члены указывали, что на этот хребет претендуют также Канада и Дания. В этой связи нам было также рекомендовано провести переговоры с заинтересованными государствами на предмет разграничения пересекающихся претензий [20].

Вместе с тем, нельзя исключать, что члены Комиссии, вынося столь осторожное заключение, во многом ориентировались на позицию США. Как можно предположить, в обозримом будущем с подачи Вашингтона может произойти активизация международных споров о принадлежности шельфа *хребта Менделеева*, начинающегося от острова Врангеля Этот хребет был открыт советской высокоширотной экспедицией в 1949 г. До недавнего времени споров вокруг Района, прилагающего к этому хребту, не наблюдалось. Однако, есть основания предполагать, что именно вопрос о континентальном шельфе,

прилегающем к хребту Менделеева, и стал основной причиной активизации пропагандистских кампаний в США в пользу отторжения у России острова Врангеля, расположенного между Восточно-Сибирским и Чукотским морями. Гипотетический переход этого острова под суверенитет США мог бы дать Вашингтону возможность выставить заявку на шельф хребта Менделеева и, таким образом, значительно расширить зону своего континентального шельфа.

Вопрос о принадлежности острова Врангеля не нов. Он вставал уже в 20-е годы XX века. Тогда, в связи с имевшими место со стороны США и Канады покушениями на суверенные права СССР, советское правительство официально подтвердило принадлежность Советскому Союзу всех земель и островов, являющихся продолжением Сибирского материкового плоскогорья.

Этому вопросу было посвящено постановление Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. В нем объявлялись территорией Советского Союза все как открытые, так и имеющие быть открытыми земли и острова, не состоящие к моменту опубликования этого постановления территории каких-либо иностранных государств и расположенных в Северном Ледовитом океане между меридианами 32˚ 35′ в.д и 168˚49′ 30′′ з.д. (т.е. в советском арктическом конусе) [4].

Причем, что очень важно с юридической точки зрения, в заявлении отмечалось, что это заявление распространяется на территории, ограниченные линией, не выдуманной в Москве, а отмеченной в заключенном в 1867 г. договоре между Российской Империей и Северо-Американскими Соединенными Штатами (САСШ) о продаже Аляски, как крайней восточной линией владений, передаваемых американцам [12, с. 11].

По этому договору, западная (относительно Аляски) водная граница между Российской Империей и САСШ проходила через точку в Беринговом проливе между 65˚30′ с.ш. в ее пресечении с меридианом, находящимся на равном расстоянии между остром Крузенштерна и островом Ратманова, и направлена по прямой линии безгранично к Северу, доколе она совсем не терялась в Ледовитом океане [12, с. 11].

Таким образом российско-американский договор 1867 г. безусловно устанавливал права СССР, как правопреемника Российской Империи на северные полярные пространства, лежащие западнее 169 меридиана, включая остров Врангеля, хотя этот остров в рассматриваемом договоре конкретно не упоминался.

Однако попытки отторгнуть остров Врангеля от нашей страны все же предпринимались. Со стороны американцев, канадцев и британцев утверждалось, что для признания присоединения отрытых земель к территории какого-либо государства факта их открытия и одностороннего заявления об их принадлежности в качестве «титула эвентуального присоединения» недостаточно. Утверждалось, что по нормам действовавшего в те времена международного права для признания принадлежности открытых земель, бывших до их открытия «ничейной землей» (terra nullius), какому-либо государству требовалась т.н. «эффективная оккупация» этих земель, т.е. их заселение, администрирование и хозяйственное освоение [12, с. 20].

Следует заметить, что понятие «эффективной оккупации», несмотря на приведенные утверждения, не получило должного отражения в международном праве. Единственным документом, признающим «оккупацию» в качестве основной формы приобретения суверенитета над какой-либо территорией, был Заключительный акт Берлинской конференции по Конго 14/26 февраля 1885 г., в котором говорилось о приобретении земель лишь на Африканском континенте [1]. Но упомянутый документ был отменен по Сен-Жерменскому договору 10 сентября 1919 г. в силу постановлений Версальского договора 28 июня 1919 г., подведшего итог Первой мировой войне.

Тем не менее, в развитие теории «эффективной оккупации» в 1921 г., пользуясь продолжавшейся в России гражданской войной, и тем что до 1924 г. Советское правительство в силу объективных обстоятельств не имело серьезных возможностей уделять значительное внимание развитию Крайнего Севера, канадский предприниматель В. Стефанссон завез из США на остров Врангеля пятерых колонистов. На острове были подняты канадский и британский флаги. Позднее над островом был поднят американский флаг. Более того, В. Стефанссон обратился к канадскому и британскому правительствам за получением официального статуса этого поселения.

Но уже в 1924 г. советским правительством к острову Врангеля была направлена канонерская лодка «Красный Октябрь». По прибытию на остров экипаж корабля удалил иностранные флаги и поставил флаг советский. Был также составлен акт о причиненном поселенцами ущербе. Поселенцы были вывезены с острова[2].

После этого, суверенитет СССР над островом никем в официальном порядке не оспаривался, хотя в американский юридической доктрине советские аргументы в поддержку принадлежности острова расценивались как «шаткие».

Неприменимость к территориям советского Крайнего Севера теории «эффективной оккупации» доказывают следующие факты. Советская власть занималась развитием этих регионов. В июне 1924 г. при ЦИК СССР был создан Комитет содействия народностям северных окраин (Комитет Севера). Его целью было развитие малых народов Севера в сфере экономики, в политике, в хозяйстве, в деле просвещения, строительства, здравоохранения, культуры и в других областях, выяснение потребностей в государственных ассигнованиях. В качестве местных органов власти создавались местные советы, включая, учитывая особенности жизни коренных народов, родовые советы, кочевые советы и др.

[2] *В 1922 года к острову Врангеля с целью пресечения деятельности В. Стефанссона направлялась канонерская лодка армии Колчака «Магнит». Но из-за ледовой обстановки корабль не смог пробиться к острову. – Прим. автора.*

К землям и островам, расположенным в Арктике практически невозможно применять подход, основанный на теории «эффективной оккупации». Если следовать логике деятелей, настаивающих на применении к острову Врангеля подхода, основанного на якобы отсутствии его «эффективной оккупации» Россией, то почему бы не распространить это требование и не поставить вопрос о сомнительном суверенитете Дании над практически незаселенными северными районами Гренландии, или Канады над безлюдными районами крайнего севера этой страны.

Когда речь заходит о решении серьезных жизненных вопросов, страны коллективного Запада зачастую проявляют склонность прибегать не столько к дипломатическим, сколько к откровенно силовым методам.

В августе 2007 г. на дне океана в точке Северного полюса ограничивающей арктический сектор нашей страны, российскими глубоководными аппаратами был установлен жесткий флаг Российской Федерации. Эта вполне мирная символическая акция вызвала нервную реакцию других арктических государств. Министр иностранных дел Канады Джон Брэд осенью 2010 г. заявил: «Вопрос о принадлежности Арктики ясен. Это наши канадские воды». Он продолжил: «Регион является для Оттавы стратегически важным, в связи с чем государство для отстаивания своих интересов готово применять в том числе и военную силу» [13].

В схожем духе высказалось министерство иностранных дел Дании, которой принадлежит Гренландия: «Дания продолжает настаивать на своём праве обладать теми же территориями» [13].

Своё слово добавили и США, продолжающие настаивать на «интернационализации» Арктики. И это объяснимо, страна, не являющаяся участником Конвенции ООН по морскому праву, не может выставлять свои заявки в соответствующие органы Организации, сформированные на основе этой Конвенции.

* * *

Нет сомнения, за Арктику, за ее потенциал будет развернута серьезная борьба. Хотелось бы в этой связи привести такой пример. 31 декабря 1943 г. главный печатный орган тогдашнего американского газетного короля Р.Херста «New York Journal & American» опубликовал карту-схему Северного Ледовитого океана под заголовком «Арктический океан – Mare Nostrum»[3]. [10]

Подход США к решению проблем Арктики основан на идее ее «интернационализации» и ликвидации арктических секторов. Именно эти идеи лежали в основе проекта Договора об Арктике, предложенного Вашингтоном в 1971 г. Проект поддержки не получил.

Как известно по другим примерам, понятие «интернационализации» в устах вашингтонских политиков означает ничто иное как установление американского контроля за рассматриваемым предметом. Причем добиваться такого контроля США привыкли с помощью угроз и шантажа, как это пытался сделать в 2019 г. тогдашний госсекретарь М. Помпео [7].

И позднее в Вашингтоне не оставили планов по наращиванию своего силового проникновения в этот регион мира и вытеснения из него своих конкурентов. В октябре 2022 г. Белым домом издан документ, излагающий стратегию США в Арктике. Что характерно, документ открывается рассуждениями не о сотрудничестве в рациональном использовании ресурсов Арктики, а о необходимость наращивания военной мощи США и НАТО в этом регионе в связи с … военной операцией России на Украине.

В начале февраля 2023 г. новую арктическую доктрину выдвинула Великобритания, совсем не относящаяся ныне к числу арктических государств, но, тем не менее, претендующая на «ключевую роль» в высоких широтах. Документ нацеливает Лондон на проведение агрессивной политической линии с целью защиты Арктики… от России [14].

Нашей стране, без сомнения, следует продолжать работу по освоению и дальнейшему социально-экономическому развитию своего арктического региона. К сожалению, после разрушения СССР было много упущено в этом плане. Одновременно, не следует забывать и о целесообразных мерах по вооруженной защите российского Крайнего Севера от вполне вероятных посягательств недружественных держав.

Нас не должно успокаивать то обстоятельство, что пока США не выдвинули официального требования о передаче им острова Врангеля. Но американская пресса уже вовсю обсуждает такую возможность. В 2022 году американские СМИ распространили информацию о том, что США могут потребовать у России несколько арктических островов, в том числе остров Врангеля. Якобы были найдены документы, которые могут помочь Соединенным Штатам оспорить эти территории. А как известно, Вашингтон имеет привычку использовать прессу для предварительной подготовки общественного мнения к выдвижению важных политических инициатив [17].

© Демидов А.В.

[3] *«Mare Nostrum» – лат. «Наше море». Так в Древнем Риме называли Средиземное море. – Прим.автора.*

Список литературы:

1. Заключительный акт Берлинской «Африканской» конференции. Берлин, 14/26 февраля 1885 г. // Сборник договоров России с другими государствами (1856 – 1917 гг.). Тексты договоров. – https://www.istmat.org/node/27251?ysclid=ltbo1j5fxh917314949.
2. Конвенция ООН по морскому праву. «Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву» (UNCLOS). Заключена в г. Монтего-Бей 10.12.1982 г. (с изменениями от 23.07.1994 г.). - https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/.
3. Соглашение о взаимоотношениях между Организацией Объединенных Наций и Международным органом по морскому дну. Принято резолюцией 52/27 Генеральной Ассамблеи от 26 ноября 1997 года. Конвенции и соглашения. – https://www.un.org.ru/documents/decl_conv/conventions/seabed.shtml.
4. Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – https//www.docs.cntd.ru/document/901761796?ysclid=ltbmye89kc374669513.
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. N 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути". - https://base.garant.ru/74664152/.
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2023 г. N 981 «О внесении изменений в Правила плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном море, во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации». - https://base.garant.ru/407043588/.
7. Американский эксперт: Арктика принадлежит только США. // Мир тесен. Только новости. 23.09.2019. – https://www.vcenovoe.mirtesen.ru/blog/43670077536/Amerikanskiy-ekspert:-Arktika-prinadlezhit-tolko-SSHA?utm_referrer=mirtesen.ru.
8. Борьба за хребет Ломоносова: Россию пытаются вытеснить из Арктики. – https://topwar.ru/218365-borba-za-hrebet-lomonosova-rossiju-pytajutsja-vytesnit-iz-arktiki.html?ysclid=lt2igrult3265871811.
9. Власти составили требования к иностранным военным для прохода Севморпути. - // РБК. 6 марта 2019 г. – https://www.rbc.ru/politics/06/03/2019/5c7f5c1d9a79472a7e3a9182.
10. Ермашев И.И. «Полярная стратегия» или полярная экспансия. Стенограмма публичной лекции. 31 января 1947 г. – М. 1947.
11. Жилина И.С. Правовые аспекты развития Северного морского пути и Северо-Западного прохода как новой Арктической морской транспортной системы. // Арктика и Север. 2012. № 7 (июль).
12. Зингер М.Е. Основные законы по Крайнему Северу. Право на полярные пространства и организация органов управления. Опыт систематического описания. - Л. Изд-во Главсевморпути. 1935.
13. Канада хочет воевать с Россией за Арктику. Дни.Ру. – https://dni.ru/polit/2014/8/26/278990.html.
14. Новая арктическая доктрина Великобритании: вызов для России. // Деловой Петербург. – https://www.dp.ru/a/2023/02/14/Novaja_arkticheskaja_doktrin?ysclid=ltczn51yuh879487392.
15. Организация Объединенных наций и морское право. Органы, учрежденные в рамках Конвенции ООН по морскому праву. – https://www.un.org/ru/law/lawsea/bodies.shtml.
16. Осадчий А. Как поделить Северный Ледовитый океан? Наука и жизнь. № 02. Февраль 2024 г. – https://www.nkj.ru/archive/articles/12966/?ysclid=lt2qyj3c5x940863911.
17. «Россия не шутит»: в Китае дали США совет насчет Аляски. // АНБ 24. Агентство новостей. - https://www.abnews.ru/news/2024/1/17/rossiya-ne-shutit-v-kitae-dali-ssha-sovet-naschet-alyaski?ysclid=ltdyc8dv7y302448388.
18. Покровский А. США и Северный морской путь: право имеют. Но не могут. 20 января 2019 г. – https//tsargrad.tv/articles/sshsa-i-severnyj-morskoj-put-pravo-imejut-no-mogut_179247?ysclid=1sm5mll03c823432429.
19. Ученые: хребет Менделеева в Арктике является продолжением материка. Naked Science. 29.04.2019. – https://naked-science.ru/article/sci/siberian-scientists-mendeleev-ridge?ysclid=lt2qctbxw9729784133.
20. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines: Submissions to the Commission: Submission by the Russian Federation. – https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_rus.htm.
21. Eclipsed, Again: Russia's Northern Sea Route Will Have to Wait. - https://hir.harvard.edu/eclipsed-again-russias-northern-sea-route-will-have-to-wait/.
22. Lomonosov Ridge. Geographical feature, Arctic Ocean. Britanica. – https://www.britannica.com/place/Lomonosov-Ridge.

23. Humpert Malte. The Future of the Northern Sea Route - A “Golden Waterway” or a Niche Trade Route. - https://www.thearcticinstitute.org/future-northern-sea-route-golden-waterway-niche/.
24. National Strategy for the Arctic Region. October 2022. The White House. Washington. – https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf.
25. U.S., Allies Need to Operate in the High North More to Deter China, Russia, Experts Say. - https://news.usni.org/2023/02/13/u-s-allies-need-to-operate-in-the-high-north-more-to-deter-china-russia-experts-say.
26. US Claims Huge Chunk of Seabed Amid Strategic Push for Resources. Bloomberg. 22 December 2023. – https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-12-22/us-claims-huge-chunk-of-seabed-amid-strategic-push-for-resources.
27. What is the Northern Sea Route? Russia hopes it leads to Arctic riches. // The Economist. - https://www.economist.com/the-economist-explains/2018/09/24/what-is-the-northern-sea-route.