

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო
უნივერსიტეტი

სოციალურ და პოლიტიკურ მეცნიერებათა ფაკულტეტი

ლაშა ჩახუნაშვილი

არქტიკა გეოპოლიტიკურ და გეოეკონომიკურ განზომილებაში

სამაგისტრო პროგრამა: საზოგადოებრივი გეოგრაფია

სამაგისტრო ნაშრომი შესრულებულია საზოგადოებრივი გეოგრაფიის
მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად

ხელმძღვანელი: გიორგი კვინიკაძე,
გეოგრაფიის დოქტორი, ასოცირებული პროფესორი

თბილისი 2019

ანოტაცია

არქტიკის, ერთი შეხედვით ამ თითქოსდა იზოლირებული გეოგრაფიული რეგიონის მნიშვნელობას ისტორიულად არაერთი ფაქტორი განსაზღვრავდა, რასაც ამჟამად კიდევ უფრო აძლიერებს აქ არსებულ ბუნებრივ, განსაკუთრებით ნახშირწყალბადოვან, რესურსებსა და სანაოსნო გზებზე ხელმისაწვდომობის ზრდა, რაც მნიშვნელოვანწილად განპირობებულია კლიმატის გლობალური ცვლილების შედეგად გამოწვეული ყინულის საფარის შემცირებით ჩრდილოეთის ყინულოვან ოკეანეში. წინამდებარე ნაშრომი მიზნად ისახავს არქტიკის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური გარემოს მნიშვნელობის წარმოჩენას ამ რეგიონში ჩართული სხვადასხვა სახელმწიფოებისა და საერთაშორისო ორგანიზაციების შესაბამისი როლების, ინტერესებისა და სტრატეგიების განხილვით; აგრეთვე, არსებული ტერიტორიული დავებისა და სუვერენიტეტთან დაკავშირებული საკითხების, რესურსული პოტენციალისა და სამომავლო საერთაშორისო თანამშრომლობისა და გლობალური წესრიგის მოდიფიკაციაში არქტიკის რეგიონის როლის ჩვენებით.

ნაშრომის წერის პროცესში მომიწია გავცნობოდი არქტიკაში წარმოდგენილი და მისით დაინტერესებული სხვადასხვა ქვეყნების საგარეოპოლიტიკურ, ეკონომიკურსა და სამხედრო სტრატეგიებს; ასევე, რიგ სახელმწიფოთა განსაკუთრებულად მზარდ ინტერესებს რეგიონისადმი; სხვადასხვა საერთაშორისო ორგანიზაციათა და სამეცნიერო-კვლევით ინსტიტუციათა ანგარიშებსა და საკვლევო რეგიონის გარშემო არსებულ აკადემიურ ლიტერატურას, რომელთა სიღრმისეულმა ანალიზმაც საშუალება მომცა წარმომეჩინა არქტიკის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური განზომილებანი.

საკვანძო სიტყვები: არქტიკა, გეოპოლიტიკა, გეოეკონომიკა, ბუნებრივი რესურსები, დავები, სუვერენიტეტი, სანაოსნო გზები, კონფრონტაცია, თანამშრომლობა.

Annotation

The significance of the Arctic, isolated though this geographic region may initially seem, has been shaped due to various factors through the course of history. Lately, its significance has been growing due to increasing accessibility of large amounts of natural resources, especially hydrocarbon ones, as well as new maritime shipping routes, that has been made possible largely by gradual decline and retreat of sea ice cover in the Arctic Ocean, caused by global climate change. Discussing the respective roles, interests and strategies of various countries and international organizations involved in the region, the thesis aims to illustrate the significance of the geopolitical and geoeconomic landscape of the Arctic by means of examining the existing territorial claims and disputes, the issues related to sovereignty, resource potential and possibilities of future international cooperation and the role the changing Arctic can play in a possible modification of global order.

In the process of writing the thesis, I had to study closely the foreign policy, economic and military strategies of various countries present in the Arctic as well as particularly growing interests of a number of states towards the region; also to examine various reports and related publications of different international organizations and think tanks as well as the available scientific and academic literature on the region in question, comprehensive analysis of which allowed me to show the geopolitical and geoeconomic dimensions of the Arctic.

Keywords: Arctic, geopolitics, geoeconomics, natural resources, disputes, sovereignty, shipping routes, confrontation, cooperation.

სარჩევი

შესავალი	5
1. არქტიკა – საზოგადოებრივ-გეოგრაფიული პროფილი	9
1.1. მდებარეობა, ქვეყნები და მოსახლეობა	9
1.2. არქტიკა და კლიმატის ცვლილება	13
1.3. ბუნებრივი რესურსები	17
1.4. რეგიონული მმართველობა და ადგილობრივი ორგანიზაციები	18
1.5. ტერიტორიული დავები და სუვერენიტეტის პრობლემები	22
2. არქტიკულ სახელმწიფოთა გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ინტერესები რეგიონში	31
2.1. რუსეთი	31
2.2. კანადა	38
2.3. აშშ	42
2.4. ევროპული ქვეყნები	49
3. არაარქტიკულ სახელმწიფოთა გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ინტერესები რეგიონში	62
4. არქტიკა და რეგიონული ბლოკები	71
4.1. ჩრდილოატლანტიკური ხელშეკრულების ორგანიზაცია (NATO)	71
4.2. ევროკავშირი	74
5. დისკუსია: თანამშრომლობა თუ კონფრონტაცია?	76
დასკვნა	79
გამოყენებული ლიტერატურა	80

შესავალი

თანამედროვე ტრანსფორმირებად მსოფლიოში მიმდინარე დინამიურ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ პროცესთა შესაფასებლად აუცილებელია ისეთ გეოგრაფიულ კონტექსტთა გათვალისწინება, რომლებიც ხშირად მნიშვნელოვანი განმსაზღვრელი ფაქტორია საერთაშორისო ურთიერთობათა მთელი რიგი ასპექტებისა და სრულად წარმართავენ ან შესაბამის გავლენას ახდენენ რეგიონულ წესრიგთა და გლობალურ გეოპოლიტიკურ და გეოეკონომიკურ კონფიგურაციათა ჩამოყალიბებასა და გარდაქმნაზე. გადაჭარბებული არ იქნება თუკი აღვნიშნავთ, რომ დღევანდელ გლობალიზაციის ეპოქაზე საუბრისას, გეოგრაფიის, როგორც გლობალურ პროცესთა და მოვლენათა ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი და ყურადსაღები დეტერმინანტის როლი ხშირად დიდწილად უგულებელყოფილია ხოლმე, მიუთითებენ რა გეოგრაფიულ მოცემულობათა მნიშვნელობის ერთგვარ დაკნინებაზე გლობალიზაციის თანმდევ პროცესთა ინტენსიფიკაციის პარალელურად. მაგრამ, რასაკვირველია, გეოგრაფია სულაც არაა სტატიკური მოცემულობა და დინამიურად ცვალებადი გეოგრაფიული პირობები შესაბამის გავლენას ახდენს სახელმწიფოთა და სხვა აქტორთა ქცევის წესების გარდაქმნაზე და ხშირად სწორედ ისინია ხოლმე ზემოხსენებულ პროცესთა ინტენსიფიკაციის ძირითადი განმაპირობებელი, რაც აისახება კიდევ მსოფლიოს გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ლანდშაფტის ფორმირების თავისებურებებზე. ამის ნათელ მაგალითს წარმოადგენს ბოლო პერიოდში არქტიკის რეგიონში მიმდინარე პროცესები, სადაც არცთუ ისე რთული შესამჩნევია კორელაცია უკანასკნელ ათწლეულებში მიმდინარე ფიზიკურ-გეოგრაფიულ ტრანსფორმაციებსა და მთელი რიგი სახელმწიფო და არასახელმწიფო აქტორების პოლიტიკურ, სამხედრო და ეკონომიკურ ინტერესთა ზრდას შორის.

თუკი უახლეს ისტორიაში მსოფლიოს მიერ განვლილ სხვადასხვა გეოპოლიტიკურ ეპოქათა თავისებურებების შესახებ კონსენსუსი მეტნაკლებად არსებობს, „ცივი ომის“

შემდგომ წარმოქმნილ დღევანდელ გეოპოლიტიკურ ერაზე ერთმნიშვნელოვანი დასკვნის გაკეთება შეუძლებელია, ვინაიდან იგი ჯერ კიდევ ჩამოყალიბების პროცესშია და მსოფლიოს მზარდი პოლიტიკური და ეკონომიკური რეგიონალიზმი, ისევე, როგორც ახალ გლობალურ მოთამაშეთა აღმასვლა თუ ძველ აქტორთა რიგ შემთხვევაში ახალი, გარკვეულწილად რევიზიონისტული გზების მიება ამ პროცესის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი შემადგენელი ნაწილია. აღნიშნულ პროცესში კი არქტიკის რეგიონის აქტუალურობას დიდწილად განაპირობებს აქ ისეთ აქტორთა ჩართულობა, რომელთა საერთაშორისო პოლიტიკური, სამხედრო თუ ეკონომიკური გავლენა და წონა გლობალური წესრიგის მოდიფიკაციისთვის მნიშვნელოვან ფაქტორებს წარმოადგენს. „ცივი ომის“ ეპოქაში არქტიკისადმი გლობალური ინტერესი მეტწილად განპირობებული იყო ბიპოლარული მსოფლიო წესრიგით, როდესაც რეგიონის პოლიტიკურ რეალობაში დომინირებდა მხოლოდ ბირთვული წყალქვეშა ნაგები და დაპირისპირებულ მხარეთათვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი სამხედრო ობიექტები. დღესდღეობით, კლიმატის ცვლილებით გამოწვეული ყინულოვანი საფარის დნობის შედეგად არქტიკის ვრცელი აუთვისებელი ტერიტორიების მზარდი მისაწვდომობა, აქ დიდი ოდენობის ბუნებრივი რესურსების არსებობა და რეგიონულ თუ გლობალურ მოთამაშეთა მრავალმხრივი და ხშირ შემთხვევაში ურთიერთსაწინააღმდეგო ინტერესების კომპლექსურობა სწორედ ის ასპექტებია, რომლებიც სამეცნიერო თვალსაზრისით ყოველთვის ისედაც უმნიშვნელოვანესა და აქტუალურ არქტიკას უთუოდ მიმდინარე საუკუნის ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან პოლიტიკურ და ეკონომიკურ ავანსცენად აქცევს, რაც მოცემული საკვლევი რეგიონის მნიშვნელობასა და როგორც ზემოთ აღინიშნა – ტრანსფორმაციისა და ჩამოყალიბების პროცესში მყოფ თანამედროვე მსოფლიო წესრიგში მის აქტუალობას განსაზღვრავს. მეტიც, როგორც არქტიკის სახელმწიფოთა სამხედრო შესაძლებლობების შესახებ ავტორიტეტული კვლევითი ორგანიზაციის – *მშვიდობის კვლევის სტოკჰოლმის საერთაშორისო ინსტიტუტის (SIPRI) 2016 წლის პუბლიკაციაშია*

აღნიშნული, უკანასკნელ წლებში რეგიონის მზარდმა მილიტარიზაციამ, აქ არსებული რესურსული და სანაოსნო პოტენციალის ფონზე, არქტიკა შესაძლოა ერთგვარი „ახალი ცივი ომის“ წარმომშობ ერთ-ერთ ცხელ წერტილადაც კი აქციოს, რაც, მიუხედავად ასეთი ერთი შეხედვით გროტესკული შეფასებისა, ამ რეგიონში მიმდინარე პროცესთა სათანადო შესწავლის საჭიროებასა და აქ არსებულ დინამიკათა ყურადღებით დაკვირვების აუცილებლობას ქმნის. წინამდებარე ნაშრომის მიზანს სწორედ ზემოხსენებული აქტუალობის განმაპირობებელ გარემოებათა კვლევის გზით არქტიკის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ლანდშაფტის მნიშვნელობის ჩვენება წარმოადგენს, რის განსახორციელებლად საჭირო ამოცანებადაც მივიჩნიე აქ წარმოდგენილ საერთაშორისო ინტერესთა და სტრატეგიათა შეფასება-ანალიზი; რეგიონის ეკონომიკური პოტენციალის შეფასება როგორც მისი ბუნებრივი რესურსების, ასევე სანაოსნო გზების მნიშვნელობათა განხილვით; დაბოლოს, შესაძლო კონფრონტაციისა თუ თანამშრომლობის საფუძვლების ანალიზი.

სამაგისტრო ნაშრომი შესრულებულია მეტწილად კონტენტანალიზის მეთოდოლოგიით და გამოყენებულია მეორეული მასალები, რომელთა მოსაძიებლადაც მივმართე ინტერნეტძებნის მეთოდს. ისინი მოიცავს სხვადასხვა რეგიონულ თუ საერთაშორისო ორგანიზაციათა, სამეცნიერო და კვლევით ცენტრთა პუბლიკაციებს, ოფიციალურ სახელმწიფო დოკუმენტაციასა და შესაბამის თემატურ აკადემიურ ლიტერატურას. მასალების ინტერნეტძებნისას აქტიურად გამოვიყენე პოპულარული ინტერნეტსაძიებო სისტემები და ელექტრონული სამეცნიერო ბაზები: Google, ScienceDirect, Taylor & Francis Online, ResearchGate, JSTOR და სხვ. მიმაჩნია, რომ ნაშრომის უმთავრეს მეცნიერულ სიახლეს წარმოადგენს საკვლევი საგნის აქტუალობის შესაბამისი კომპლექსური ანალიზი და არქტიკის რეგიონის ჯერ კიდევ ჯეროვნად შეუსწავლელი გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური განზომილების სინთეზური წარმოჩენა, რაც ქართველ მკითხველს შესაძლებლობას მისცემს გაეცნოს აღნიშნულ რეგიონსა და მასთან

დაკავშირებულ ისეთ გეოპოლიტიკურსა და გეოეკონომიკურ დეტალებს, რომელთაც შესაძლოა ირიბად ან პირდაპირ იქონიონ გავლენა საქართველოზე, როგორც საერთაშორისო პოლიტიკური და ეკონომიკური სისტემის ნაწილზე, მითუფრო მაშინ, როდესაც აღნიშნული რეგიონის ერთ-ერთი უმთავრესი აქტორი საქართველოს უშუალო მეზობელი და დამოუკიდებელი სახელმწიფოებრივი განვითარების პროცესში ამაყმად მისი მთავარი გეოპოლიტიკური გამოწვევაა.

1. არქტიკა – საზოგადოებრივ-გეოგრაფიული პროფილი

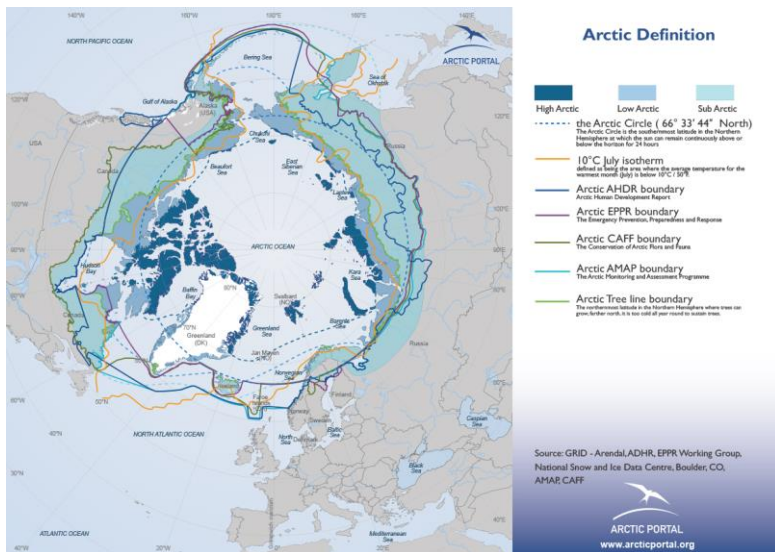
1.1. მდებარეობა, ქვეყნები და მოსახლეობა

არქტიკა დედამიწის უკიდურეს ჩრდილოეთში მდებარე, ჩრდილოეთ პოლუსის გარშემო არსებული ვრცელი პოლარული რეგიონია, რომელიც მოიცავს ჩრდილოეთ ყინულოვან ოკეანეს, აქ არსებულ კუნძულოვანსა და ჩრდილოეთ ამერიკისა და ევრაზიის შესაბამის მომიჯნავე კონტინენტურ ტერიტორიებს. იგი აერთიანებს ამ ოკეანის აუზში შემავალ შემდეგ ზღვებს: გრენლანდიის, ბარენცის, კარის, ლაპტევიების, აღმოსავლეთ ციმბირის, ჩუკოტკის, ბუფორტის; აგრეთვე კანადის არქტიკულ არქიპელაგში მდებარე სრუტეებსა და ყურეებს, ატლანტისა და ასევე წყნარი ოკეანის უკიდურეს ჩრდილოეთ ნაწილებსა და ისეთ მნიშვნელოვან კუნძულოვან ტერიტორიებს, როგორებიცაა კანადის არქტიკული არქიპელაგი, გრენლანდია, სვალბარდის (იგივე შპიცბერგენის) არქიპელაგი, ფრანც-იოსების მიწა, ახალი მიწა, ჩრდილოეთის მიწა და სხვ. (Arctic.ru, 2019). სახელწოდება *არქტიკა* მომდინარეობს ბერძნული ენიდან (ἀρκτικός - „დათვთან ახლოს“), სადაც ἄρκτος ნიშნავს „დათვს“ და მიემართება დიდი და მცირე დათვის თანავარსკვლავედებს (Nuttall, 2005).

არქტიკის გეოგრაფიულ არეალზე საუბრისას მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ მისი უნიფიცირებული და საყოველთაოდ მიღებული ზუსტი განსაზღვრება არ არსებობს, ვინაიდან სხვადასხვა სამეცნიერო დისციპლინათა თუ კვლევით ინსტიტუციათა, აგრეთვე პოლიტიკურ და სხვა აქტორთა პერსპექტივიდან დანახული არქტიკის გეოგრაფიული კლასიფიკაცია სხვადასხვაგვარია და დამოკიდებულია რიგ კრიტერიუმებზე, რომელთაც განსხვავებული მეთოდებით შეიმუშავებენ კლიმატოლოგები, ოკეანოლოგები, ისტორიკოსები, უსაფრთხოების საკითხებში ექსპერტები თუ სხვა სფეროთა წარმომადგენლები (Laruelle, 2014). ყველაზე ფართოდ გავრცელებული მოსაზრებით, არქტიკა მოიცავს *პოლარული წრის* (იგივე *არქტიკული წრე* - ჩ. გ. 66°33'-ზე მდებარე

დაახლ. 16 000 კმ დიამეტრის მქონე რკალი (Nuttall, 2005)) მიღმა, მის ჩრდილოეთით არსებულ ტერიტორიას (Murray et al., 1998). მაგრამ რეგიონის ეს ზღვარი მხოლოდ პირობითი და ზოგადია, რადგან აქ იმდენად ვარირებს და არაპროგნოზირებადია ისეთი კლიმატური და ფიზიკურ-გეოგრაფიული მოცემულობები, როგორებიცაა ტემპერატურა, ლანდშაფტური მახასიათებლები, მზრალობის ტერიტორიული განაწილება და მისი ქრონოლოგიური თავისებურებანი, რომ ზუსტ და ფიქსირებულ გეოგრაფიულ საზღვრებში რეგიონის მოქცევა რთულია. გარდა ამისა, არქტიკის რეგიონის განსასაზღვრად გამოიყენება აგრეთვე *ივლისის 10 °C იზოთერმისა* (იგივე *არქტიკული იზოთერმი* – გეოგრაფიული სარტყელი, რომლის ჩრდილოეთითაც წელიწადის ყველაზე თბილი თვის – ივლისის, საშუალო ტემპერატურა 10 °C-ზე დაბალია) და ტყის საფარის გავრცელების ზღვრული ზონის კრიტერიუმებიც (Arctic Portal, n.d.). *არქტიკის მონიტორინგისა და შეფასების პროგრამა* (1998) არქტიკას მიაკუთვნებს უშუალოდ პოლარული წრის სამხრეთით მდებარე საკმაოდ ვრცელ ტერიტორიასაც და მის მიხედვით რეგიონის საზღვარი გადის ჩრდილოეთ ამერიკაში ჩ. გ. 60°-ზე, თუმცა მოიცავს ალეუტის კუნძულებსაც და შესაბამისად ჩადის ჩ. გ. 53°-მდე, სკანდინავიაში მიუყვება პოლარულ წრეს და თანდათან რუსეთში ეშვება ჩ. გ. 62°-მდე. აღნიშნულ არეალში შედის ისეთი ტერიტორიები, როგორებიცაა ალასკა, ბერინგის ზღვა, კანადის ჩრდილოეთი, ჰუდსონის ყურე, ასევე ლაბრადორის ნ.კ.-ის ჩრდილოეთ ნაწილი, მთლიანად კ. გრენლანდია, ისლანდია, ფარერის კ-ები და ციმბირის დიდი ნაწილი. დაახლოებით იგივე, თუმცა მცირედი ტერიტორიული მოდიფიკაციის გეოგრაფიულ არეალს გვთავაზობს *არქტიკის საზოგადოებრივი განვითარების ანგარიშიც* (2014). განსხვავებული საზომი კრიტერიუმებით ხელმძღვანელობენ ასევე *არქტიკის ფლორისა და ფაუნის კონსერვაციის* (CAFF) და *საგანგებო სიტუაციათა პრევენციის, მზადყოფნისა და რეაგირების* (EPPR) სამუშაო ჯგუფები (იხ. სურათი N1).

სურათი N1. არქტიკის განსაზღვრება სხვადასხვა კრიტერიუმებით



წყარო: Arctic Portal

პოლარული წრის მიღმა მდებარე ტერიტორიის ფართობი 20 მლნ-მდე კმ²-ს, ანუ დედამიწის ფართობის თითქმის 6%-ს, ხოლო AMAP-ის მიერ განსაზღვრული რეგიონის სახმელეთო ფართობი დაახლოებით 13.4 მლნ კმ²-ს შეადგენს, საიდანაც 5.5 მლნ კმ² მოდის რუსეთის ფედერაციაზე, 4 მლნ კმ² – კანადაზე, 1.4 მლნ კმ² – აშშ-ზე (ალასკა), 2.2 მლნ კმ² – გრენლანდიაზე, ხოლო დანარჩენი კი თითქმის თანაბრადაა განაწილებული ერთის მხრივ ისლანდიაზე, ფარერის კუნძულებსა და სვალბარდის არქიპელაგზე, ხოლო მეორეს მხრივ – კონტინენტურ სკანდინავიაზე (Lemiere & Mazo, 2013).

არქტიკის პოლიტიკურ-გეოგრაფიულ რუკას ქმნის რვა სახელმწიფო: აშშ, კანადა, ისლანდია, დანია, ნორვეგია, შვედეთი, ფინეთი და რუსეთის ფედერაცია (იხ. სურათი N2). ჩამოთვლილთაგან კი ე.წ. არქტიკულ სარტყელს (ინგ.: Arctic Rim), ანუ ჩრდილოეთის ყინულოვანი ოკეანის მომიჯნავე და მასზე პირდაპირი გასასვლელის მქონე ქვეყნებს წარმოადგენს მხოლოდ ხუთი მათგანი: ამერიკის შეერთებული შტატები, კანადა, დანია, ნორვეგია და რუსეთის ფედერაცია; დანარჩენ სამს (ისლანდია, შვედეთი და ფინეთი) არ აქვს ამ ოკეანეზე პირდაპირი გასასვლელი, თუმცა მათი ტერიტორიების ნაწილები პოლარული წრის მიღმა მდებარეობს. საგულისხმოა, რომ აშშ და დანია არქტიკას

უკავშირდებიან შესაბამისად ალასკის შტატითა და გრენლანდით, რომელიც დანიის სამეფოში შემავალი თვითმმართველი პოლიტიკურ-ადმინისტრაციული ერთეულია.

სურათი N2. არქტიკის პოლიტიკური რუკა

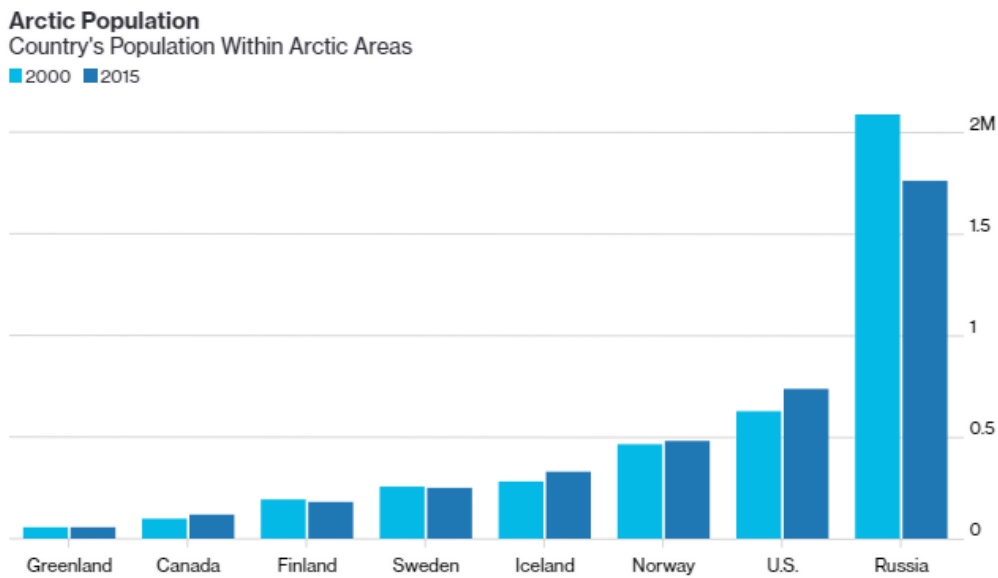


წყარო: U.S. Department of State

მკაცრი კლიმატური პირობებისა და გეოგრაფიული თავისებურებების გამო არქტიკა მსოფლიოს ერთი-ერთი ყველაზე მეჩხრად დასახლებული რეგიონია მხოლოდ 4 მლნ მცხოვრებით, სადაც როგორც ადგილობრივი (დაახლოებით 10%-მდე ხვედრითი წილით), ისე არაადგილობრივი წარმოშობის მოსახლეობაა წარმოდგენილი და გეოგრაფიულად არათანაბრად განაწილებული (Larsen & Fondahl, 2015). არქტიკის საზოგადოებრივი განვითარების ანგარიშის (2014) მიხედვით, 2013 წელს რეგიონის მოსახლეობა შეადგენდა 4 053 055-ს, რაც 2000 წლიდან 1.4%-იანი კლებაა, გამოწვეული მეტწილად რუსეთის არქტიკული მოსახლეობის შემცირებით, რომელიც, მიუხედავად კლებადი ტენდენციისა, ჯერ კიდევ არქტიკის საერთო მოსახლეობის თითქმის ნახევარს შეადგენს (იხ. სურათი N3). რეგიონის ეთნოლინგვისტურ მრავალფეროვნებას აქ წარმოდგენილ ჯგუფთა სიჭრელე განაპირობებს. გარდა დომინანტური ეროვნებებისა, აქ მცხოვრებ უმცირესობაში მყოფ ადგილობრივთა ზემოხსენებული დაახლ. 10%-იანი შემადგენლობა ოთხ ათეულამდე

სხვადასხვა ეთნოსს ითვლის, რომელთა შორისაა საამები ფინეთში, შვედეთში, ნორვეგიასა და ჩრდ.-დასავლეთ რუსეთში; ნენები, ხანტები, ევენკები, ჩუქჩები ციმბირში; ესკიმოსთა სხვადასხვა ჯგუფები (ალეუტები, იუპიკები, ინუიტები) ციმბირის უკიდურეს ჩრდ.-აღმოსავლეთში, ალასკაზე, კანადაში და გრენლანდიაზე; ამ უკანასკნელის მოსახლეობის აბსოლუტურ უმრავლესობას, 80%-ზე მეტს, სწორედ ადგილობრივი ინუიტები შეადგენენ. აღსანიშნავია, რომ ისლანდია ერთადერთი არქტიკული ქვეყანაა, სადაც არ ცხოვრობენ აბორიგენული უმცირესობები (Arctic Centre, n.d.).

სურათი N3. არქტიკის მოსახლეობა რეგიონის ქვეყნების მიხედვით: 2010-2015



წყარო: Bloomberg (2017)

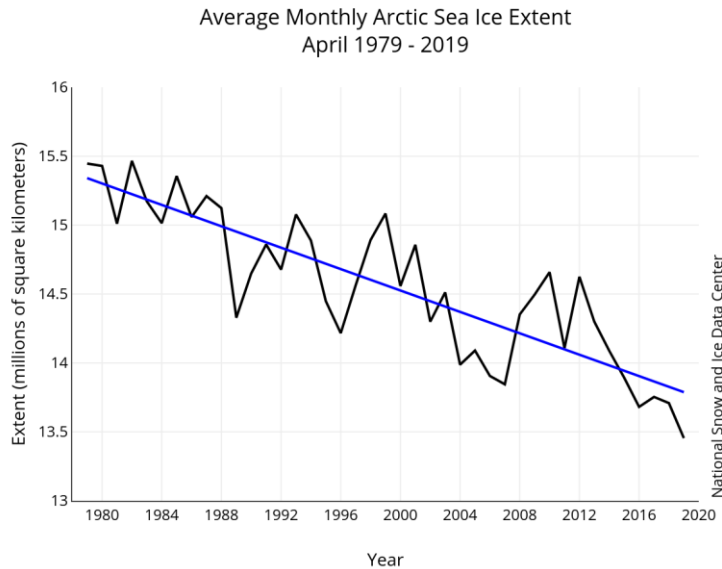
1.2. არქტიკა და კლიმატის ცვლილება

არქტიკაში დღესდღეობით მიმდინარე მნიშვნელოვანი ტრანსფორმაციების გასაგებად აუცილებელია რეგიონისა და კლიმატის ცვლილების ურთიერთმიმართებაზე ყურადღების გამახვილება, ვინაიდან სწორედ კლიმატის ცვლილებით გამოწვეული გარდაქმნებია არქტიკის ლანდშაფტისა და ეკოსისტემის სწრაფად ცვალებადობის ყველაზე

მნიშვნელოვანი განმაპირობებელი. როგორც სპეციალისტები ხშირად აღნიშნავენ, სწორედ ეს კავშირი განაპირობებს ხშირ შემთხვევაში არა მხოლოდ ამ რეგიონის, არამედ დანარჩენი მსოფლიოს კლიმატური და მეტეოროლოგიური თავისებურებების ბევრ მნიშვნელოვან ასპექტსაც და შესაბამისად, არქტიკა წარმოადგენს ერთგვარ „ლაკმუსის ქაღალდს“ მსოფლიოს კლიმატურ სისტემაში, რადგან აქ მიმდინარე ცვლილებები შესაბამის გამოძახილს ჰპოვებს პლანეტის სხვა ადგილებშიც (AMAP, 2011).

არქტიკის მთლიანი რეგიონის მასშტაბით განხორციელებულ კლიმატის ცვლილების პირველ ყოვლისმომცველ შეფასებას წარმოადგენს XX-XXI საუკუნეთა მიჯნაზე *არქტიკის საბჭოს* დაკვეთით ჩატარებული კვლევა – *არქტიკის კლიმატური გავლენის შეფასება* (Arctic Climate Impact Assessment - ACIA), რომელიც მომზადდა *არქტიკის მონიტორინგისა და შეფასების პროგრამის* (AMAP) მიერ *არქტიკის ფლორისა და ფაუნის კონსერვაციის* (CAFF) სამუშაო ჯგუფთან და აგრეთვე *საერთაშორისო არქტიკულ სამეცნიერო კომიტეტთან* (IASC) ოთხწლიანი ერთობლივი თანამშრომლობით. კვლევაში ჩართული იყვნენ 15 სხვადასხვა ქვეყნის სპეციალისტები 250-ზე მეტი მეცნიერისა და ადგილობრივი არქტიკული მოსახლეობის ექვსი ორგანიზაციის მონაწილეობით (AMAP, 2005). ამ კვლევის შედეგად გამოიკვეთა ისეთი მნიშვნელოვანი და ყოვლისმომცველი კლიმატური ტენდენციები, როგორებიცაა საშუალო წლიური ტემპერატურის ზრდა, გაზრდილი ატმოსფერული ნალექიანობა, მდინარული ჩამონადენის მატება, ტემპერატურული ზრდა მუდმივი მზრალობის არეალებში, თოვლისა და მყინვარული საფარის შემცირება, გრენლანდიის ყინულოვანი საფარის დნობა, ზღვის ყინულოვანი საფარის განუხრელი შემცირება ზაფხულობით (იხ. სურათი N4), ზღვის დონის აწევა, ოკეანეში მარილიანობის დონის ცვლილება და ა.შ. (იქვე).

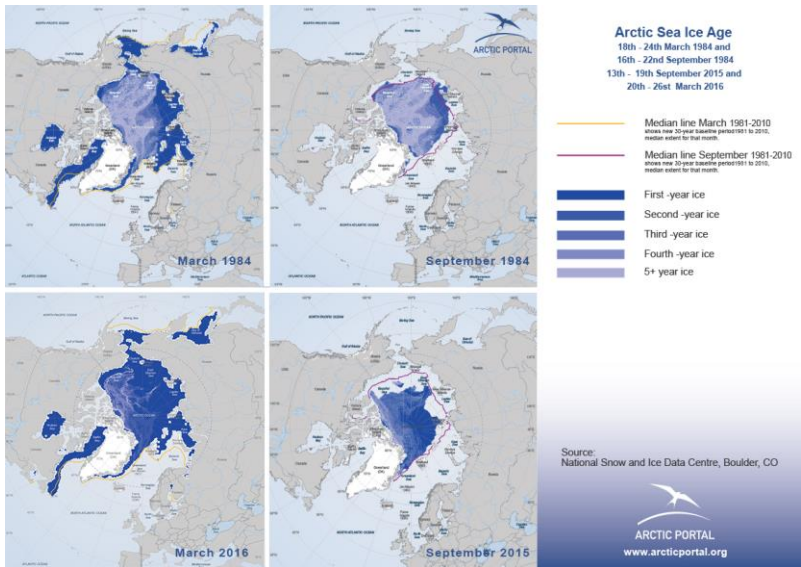
სურათი N4. ზღვის ყინულოვანი საფარის საშუალოთვიური გავრცელების არეალის კლება არქტიკაში: 1979-2019



წყარო: NSIDC (2019)

არქტიკაში თოვლის, წყლის, ყინულისა და მზრალობის (Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic - SWIPA) შეფასების მიხედვით, რომელიც ზემოხსენებულ ACIA-ს პერიოდულ განახლებას წარმოადგენს, არქტიკის რეგიონის კლიმატური თავისებურებების ტრანსფორმაცია ახალ ფაზაში გადადის, თბება რა არქტიკა ორჯერ უფრო სწრაფად, ვიდრე დანარჩენი მსოფლიო (AMAP, 2019). აღნიშნული შეფასების თანახმად, 2014-2018 წლებში არქტიკის საშუალო ატმოსფერული ტემპერატურული მაჩვენებელი 1900 წლიდან დაფიქსირებულ ყველა რეკორდზე მაღალი იყო. ანალოგიურს ადასტურებს აშშ-ის ეროვნული ოკეანური და ატმოსფერული ადმინისტრაციის (National Oceanic and Atmospheric Administration - NOAA) მიერ მომზადებული არქტიკის ანგარიშის ბარათიც (Arctic Report Card 2018), სადაც აგრეთვე აღნიშნულია, რომ ზღვის ყინულოვანი საფარი არქტიკაში ამჟამად უფრო თხელი და ახალგაზრდაა და მოიცავს გაცილებით უფრო ნაკლებ ფართობს, ვიდრე ათწლეულების წინ მოიცავდა (Osborne et al., 2018).

სურათი N5. არქტიკის ყინულის ასაკობრივი შემადგენლობისა და გავრცელების ფართობის ცვლილება 1984-2015/16 წ.წ.



წყარო: Arctic Portal

1985 წელს, როდესაც სპეციალისტებმა არქტიკის ზღვის ყინულის საფარის სისქის გაზომვა დაიწყეს, აქ არსებული მთლიანი საფარის 16%-ს შეადგენდა ძალიან ძველი, რამდენიმეშრიანი ყინული, ხოლო 2018 წელს კი ოთხ წელზე მეტი სიძველის ყინულის ხვედრითი წილი 1%-ზე ნაკლები იყო, რაც ნიშნავს, რომ აღნიშნულ 33 წლიან ინტერვალში ძველი ყინულოვანი საფარი არქტიკაში 95%-ით შემცირდა (იქვე). 2019 წლის აპრილის მონაცემებით ზღვის ყინულოვანი საფარის გავრცელების ფართობმა საშუალოდ 13.45 მლნ კმ² შეადგინა, რაც 1981-2010 წ.წ. საშუალო მაჩვენებელზე 1.24 მლნ კმ²-ით და 2016 წლის აპრილში დაფიქსირებულ რეკორდულად დაბალ მაჩვენებელზე 230 000 კმ²-ით ნაკლები იყო (NSIDC, 2019). ყოველივე ეს შედეგია უკანასკნელი ათწლეულების მანძილზე მიმდინარე მასშტაბური კლიმატური ტრანსფორმაციებისა, რაც, სპეციალისტთა პროგნოზით, უახლოეს მომავალში კიდევ გაგრძელდება და არქტიკა გარდაიქმნება თვისებრივად ახალ, მრავალმხრივ შეცვლილ გეოგრაფიულ რეგიონად, რაც, თავის მხრივ, შესაბამის გავლენას იქონიებს დანარჩენი მსოფლიოს კლიმატურ თავისებურებებზეც.

1.3. ბუნებრივი რესურსები

არქტიკა მრავალფეროვანი ბუნებრივი რესურსებით მდიდარი რეგიონია, რომელთა გეოგრაფიული გავრცელებისა და ექსპლუატაციის თავისებურებები ერთმანეთისგან მნიშვნელოვნად განსხვავდება. განსაკუთრებით აღსანიშნავია აქ არსებული ნახშირწყალბადოვანი (ნავთობისა და გაზის) რესურსები, რომელთა აღმოჩენა-ექსპლუატაციის ისტორია ათწლეულებს ითვლის. მხოლოდ პოლარული წრის ჩრდილოეთით მიკვლეულ დაახლ. 240 მლრდ ბარელის ექვივალენტი ნავთობისა და გაზის საბადოთა რიცხვი 400-ს აჭარბებს და ჯამში შეადგენს მსოფლიოში აღმოჩენილი თხევადი კონვენციური ნახშირწყალბადების 2.5%-სა და კონვენციური ბუნებრივი აირის 15.5%-ს (მსოფლიოს ნახშირწყალბადების თითქმის 10%), რაც განაწილებულია აშშ-ის (ალასკა), კანადის, ნორვეგიისა და რუსეთის 15 სხვადასხვა აუზში (Chew & Arbouille, 2011). ნავთობსაბადოები წარმოდგენილია მეტწილად სამ გეოგრაფიულ არეალში: ბუფორტის ზღვის სანაპიროზე ალასკასა და კანადაში, ნუნავუტში (კანადის ჩრდ.-აღმოსავლეთი) და რუსეთის ჩრდ.-დასავლეთში. ამ უკანასკნელშივეა თავმოყრილი არქტიკული ბუნებრივი გაზის უმდიდრესი საბადოებიც. ჯამში, აღმოჩენილ ნახშირწყალბადოვან რესურსთა 75% მოდის მხოლოდ რუსეთის დასავლეთ ციმბირის აუზის პოლარული წრის მიღმა მდებარე ტერიტორიაზე (იქვე). გარდა უკვე მიკვლეული ნახშირწყალბადოვანი რესურსებისა, საგულისხმოა არქტიკის ის ჯერ კიდევ აღმოუჩენელი, თუმცა დაზვერილი მარაგის ოდენობა, რომელიც, მეცნიერთა შეფასებით, ბევრად აღემატება აქამდე უკვე აღმოჩენილს. 2008 წელს, მსოფლიოს ერთ-ერთმა წამყვანმა სამთავრობო სამეცნიერო-კვლევითმა სააგენტომ – აშშ-ის გეოლოგიურმა სამსახურმა (USGS), მრავალწლიანი მუშაობის შემდეგ გამოაქვეყნა პოლარული წრის შიგნით არსებული მთლიანი ტერიტორიის სრული რესურსული შეფასება, სახელწოდებით – Circum-Arctic Resource Appraisal (CARA), რომლის თანახმადაც, აქ არსებული აღმოუჩენელი კონვენციური ნავთობისა და გაზის, აგრეთვე თხევად მდგომარეობაში მყოფი ბუნებრივი გაზის მოცულობა დაახლოებით შეადგენს

შესაბამისად 90 მილიარდ ბარელს, 47 ტრილიონ მ³-სა და 44 მილიარდ ბარელს, რომელთა 84%-მდე მდებარეობს ოკეანის ქვეშ (Bird et al., 2008). აღნიშნული სავარაუდო ოდენობა, კვლევის თანახმად, შეადგენს პლანეტის ნავთობის თითქმის 13%-ს, ხოლო გაზის დაახლოებით 30%-ს; ჯამში, მსოფლიოში არსებული ნახშირწყალბადების 22%-მდე, რაც, ბუნებრივია, უზარმაზარი რიცხვებია და მსოფლიოში მზარდი ენერგომოთხოვნების დაკმაყოფილების პოტენციურ საშუალებას წარმოადგენს. მაგრამ, მთელი რიგი ისეთი ფაქტორები, როგორებიცაა ტექნოლოგია, კლიმატის ცვლილება, გარემოსდცვითი რეგულაციები, აგრეთვე სხვადასხვა პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და სოციალურ ფაქტორთა კომპლექსურობა ჯერჯერობით შეუძლებელს ხდის ზუსტად განვსაზღვროთ თუ როგორ, სად და როდის იქცევა არქტიკა ნავთობისა და გაზის იმაზე უფრო ინტენსიური ექსპლუატაციის რეგიონად, ვიდრე იგი ამჟამადაა.

ნავთობისა და გაზის გარდა არქტიკაში წარმოდგენილია სხვა უამრავი ბუნებრივი რესურსი, როგორებიცაა მაგ. რკინის (კირუნა, შვედეთი), ქვანახშირის (სვალბარდი), ოქროს (ალასკა; კანადა; რუსეთი), ალმასის (ციმბირი, რუსეთი), ნიკელის (კოლის ნ.კ., რუსეთი) სპილენძის (ალასკა), თუთიის, ტყვიისა და სხვა არაერთი დასახელების სასარგებლო წიაღისეული (Boyd et al., 2016). რეგიონში არსებული მტკნარი წყლის, ტყისა და ფაუნის (განსაკუთრებით იქთიოფაუნის) ბიოლოგიური რესურსები ასევე მნიშვნელოვან პოტენციალს ქმნის არქტიკის რესურსული ექსპლუატაციისთვის (Howard, 2009).

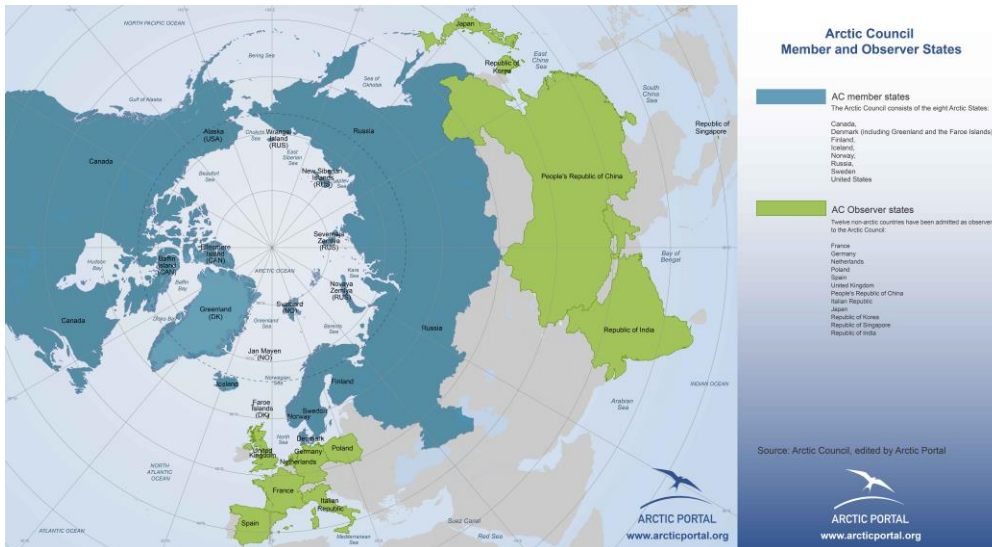
1.4. რეგიონული მმართველობა და ადგილობრივი ორგანიზაციები

არქტიკაში ყველაზე მნიშვნელოვანსა და ავტორიტეტულ საერთაშორისო რეგიონული მმართველობის ფორმას წარმოადგენს *არქტიკის საბჭო* (Arctic Council), შტაბბინით ნორვეგიის ქ. ტრომსეში, რომლის შექმნასაც ხელი მოეწერა რვავე არქტიკული სახელმწიფოს მიერ 1996 წელს კანადის დედაქალაქ ოტავაში და რომელიც დღესდღეობით

მრავალმხრივ აღიარებული ერთ-ერთი ყველაზე პროგრესული რეგიონული გაერთიანებაა მსოფლიოში (Dodds, 2013). *არქტიკის საბჭო* წამყვანი მთავრობათაშორისი ფორუმია, რომლის მიზნებსაც წარმოადგენს საზიარო რეგიონულ საკითხებთან დაკავშირებით არქტიკულ ქვეყნებს, რეგიონის ადგილობრივ, აბორიგენულ საზოგადოებებსა და არქტიკის სხვა წარმომადგენლებს შორის თანამშრომლობის, კოორდინაციისა და ურთიერთობათა გაღრმავების ხელშეწყობა; უმთავრესად ეს ეხება მდგრადი განვითარებისა და გარემოსდაცვით საკითხებს (Arctic Council, 2018).

გარდა რვა არქტიკული სახელმწიფოსა, *არქტიკის საბჭო* დაკომპლექტებულია აგრეთვე რეგიონის აბორიგენული მოსახლეობის წარმომადგენელი ექვსი ადგილობრივი ორგანიზაციით, რომელთაც *მუდმივი მონაწილის* სტატუსი გააჩნიათ, ეს ორგანიზაციებია: *ალეუტთა საერთაშორისო ასოციაცია*, *ათაბასკების არქტიკული საბჭო*, *გვიჩინის საერთაშორისო საბჭო*, *ინუიტთა პოლარული საბჭო*, *ჩრდილოეთის ადგილობრივ ხალხთა რუსული ასოციაცია* და *საამის საბჭო*. ამას გარდა, *არქტიკის საბჭოში* დამკვირვებლის სტატუსით წარმოდგენილია რიგი რეგიონული თუ გლობალური მთავრობათაშორისი და პარლამენტთაშორისი ინსტიტუციები, ასევე სხვადასხვა არასამთავრობო ორგანიზაციები და არაარქტიკული სახელმწიფოებიც, ამ უკანასკნელთა რიცხვი ამჟამად 13-ს შეადგენს და მოიცავს ისეთ აზიურ ქვეყნებსაც კი, როგორებიცაა ჩინეთი, ინდოეთი, იაპონია, სამხრეთ კორეა და სინგაპური (იხ. სურათი N6). დამკვირვებელ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ დაესწრონ *არქტიკის საბჭოს* შეხვედრებს და დააკვირდნენ ორგანიზაციის მუშაობას, აგრეთვე თავადვე შეიტანონ წვლილი მის საქმიანობაში, მეტწილად სამუშაო ჯგუფებთან აქტიური ჩართულობითა და თავიანთი ინიციატივების წარდგენითაც კი. დამკვირვებელ ქვეყანას საკუთარ პროექტთა ინიცირება წევრი ქვეყნის ან *მუდმივი მონაწილის* საშუალებით და მასთან შეთანხმებით შეუძლია (Arctic Council, 2019).

სურათი N6. არქტიკის საბჭოს წევრი და დამკვირვებელი ქვეყნები



წყარო: Arctic Portal

ორგანიზაცია მუშაობს სხვადასხვა ფუნქცია-მოვალეობების მქონე შემდეგი ექვსი სამუშაო ჯგუფის მეშვეობით:

- არქტიკის გამაბინძურებელთა წინააღმდეგ სამოქმედო პროგრამა (ACAP)
- არქტიკის მონიტორინგისა და შეფასების პროგრამა (AMAP)
- არქტიკის ფლორისა და ფაუნის კონსერვაცია (CAFF)
- საგანგებო სიტუაციათა პრევენცია, მზადყოფნა და რეაგირება (EPPR)
- არქტიკის საზღვაო გარემოს დაცვა (PAME)
- მდგრადი განვითარების სამუშაო ჯგუფი (SDWG) (Arctic Council, 2015).

დღემდე, არქტიკის საბჭოს წევრი ქვეყნების თანამშრომლობის შედეგად მიიღწა ლეგალური ძალის მქონე სამი მნიშვნელოვანი შეთანხმება: *აერონავტული და საზღვაო ძებნისა და გადარჩენის თანამშრომლობითი შეთანხმება* (2011), *არქტიკის ზღვების ნავთობგაბინძურებისთვის მზადყოფნისა და რეაგირების თანამშრომლობითი შეთანხმება*

(2013) და *არქტიკის საერთაშორისო სამეცნიერო თანამშრომლობის შეთანხმება* (2017). (იქვე). საგულისხმოა, რომ გარდა აღნიშნული შეთანხმებებისა, *საბჭოს* მიერ შემუშავებულ შეფასებებსა და რეკომენდაციებს არ აქვს ლეგალური ძალა და მათი დანერგვა-იმპლემენტაცია უშუალოდ წევრი ქვეყნების ინდივიდუალური პრეროგატივაა. აგრეთვე, როგორც *არქტიკის საბჭოს* დამფუძნებლურ *ოტავას დეკლარაციაშია* (1996) ხაზგასმული, სამხედრო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ყოველგვარი საკითხი სცდება ორგანიზაციის მანდატს (იქვე).

უნდა აღინიშნოს, რომ მიუხედავად *არქტიკის საბჭოს* ორ ათწლეულზე მეტი ხნის არსებობის მანძილზე რეგიონული თანამშრომლობის საკითხებში მიღწეული ხელშესახები პროგრესისა, სწორედ ორგანიზაციის შეზღუდული სამოქმედო მანდატია ხშირად მისი კრიტიკის მიზეზი. ამას გარდა, ორგანიზაციის საერთაშორისო პოზიციების განმტკიცების მოტივით არსებული პოლიტიკა, რომელიც რეგიონგარე წარმომადგენლობებისადმი (როგორც სახელმწიფო, ისე არასახელმწიფო) ღიაობას გულისხმობს, შესაძლოა სამომავლოდ გახდეს მისი, როგორც ერთგვარი რეგიონული კლუბის, პრივილეგირებული პოზიციების შესუსტების მიზეზი (Ingimundarson, 2014). თავის მხრივ, ორგანიზაციის წევრებს შორის არსებული მთავრობათაშორისი კავშირ-ურთიერთობების ინტენსივობა ინსტიტუციურ დონეზე არსებულ კავშირებთან შედარებით, ისევე, როგორც გადაწყვეტილების მიღების პროცესში მთავრობათაშორისი თანამშრომლობის უპირატესი როლი, ნაცვლად რეგიონალისტური მიდგომისა, მიანიშნებს *არქტიკის საბჭოს*, როგორც უპირველეს ყოვლისა სუვერენული ინტერესების მქონე სახელმწიფოთა ფორმალური გაერთიანების არსებობას, რომელიც, როგორც მმართველობითი ორგანიზაცია, წარმოადგენს ერთგვარ გარდამავალ შუალედს „მიუღებელ ფრაგმენტაციასა და მიუღწეველ ინტეგრაციას“ შორის (იქვე).

სხვა რეგიონული ორგანიზაციებიდან აღსანიშნავია ასევე *ბარენცის ევრო-არქტიკული საბჭო* – ბარენცის ზღვის რეგიონის ქვეყნების სამთავრობათშორისო

თანამშრომლობის ფორუმი წევრ სახელმწიფოთა პრემიერ-მინისტრების დონეზე, რომლის წევრებიცაა დანია, ისლანდია, ნორვეგია, შვედეთი, ფინეთი, რუსეთი და ევროკომისია. ორგანიზაციის სამოქმედო არეალები მოიცავს ისეთ აქტივობებს, როგორებიცაა მაგ. ბირთვული და რადიოაქტიური ნარჩენების მართვა, საზღვრის კვეთის პროცედურების გამარტივება, ეკოლოგიურ საკითხებსა და საგანგებო სიტუაციებზე თანამშრომლობა და სხვ. (Barents Euro-Arctic Council, 2019). ასევე, ჯერ კიდევ 1952 წელს დაფუძნებული *ნორდიული საბჭო* წარმოადგენს ოფიციალურ საპარლამენტაშორისო ორგანოს, რომლის მიზანიც უშუალოდ ნორდიულ სახელმწიფოთა შორის თანამშრომლობის გაღრმავებაა. იგი აერთიანებს დანიის, შვედეთის, ნორვეგიის, ფინეთის, ისლანდიის და აგრეთვე გრენლანდიის, ფარერის კუნძულებისა და ალანდის კუნძულების 87 დელეგატს (Nordic Cooperation, n.d.). ამას გარდა, არქტიკაში წარმოდგენილია ისეთი უფრო მსხვილი საერთაშორისო ინსტიტუციები, როგორებიცაა რასაკვირველია ევროკავშირი და NATO. ნიშანდობლივია აღინიშნოს, რომ რვა არქტიკული სახელმწიფოდან ამ უკანასკნელის წევრია ხუთი, რაც, თავის მხრივ, მნიშვნელოვან შინაარსს სძენს რეგიონის გეოპოლიტიკურ განზომილებას. თუმცა, როგორც რეგიონში წარმოდგენილ ერთგვარ მმართველობით პარადოქსზე საუბრისას არქტიკის უსაფრთხოების შესახებ *სტრატეგიული და საერთაშორისო კვლევების ცენტრის* (CSIS) 2012 წლის ანგარიშშია ხაზგასმით აღნიშნული, არქტიკაში საქმე გვაქვს „მმართველობის სიჭარბესა და ქმედითუნარიონობის ნაკლებობასთან“ (Conley et al., 2012, გვ. 13).

1.4. ტერიტორიული დავები და სუვერენიტეტის პრობლემები

განსხვავებით ანტარქტიდისგან, რომელიც ოკეანით შემოსაზღვრულ ხმელეთს წარმოადგენს, არქტიკა, უმეტესწილად ესაა ხმელეთით შემოსაზღვრული ოკეანე, სადაც არ არსებობს *ანტარქტიდის შეთანხმების* (1959) ანალოგიური საერთაშორისო ხელშეკრულება,

რომელიც დაარეგულირებდა და ზედმიწევნით განსაზღვრავდა მიმდებარე არქტიკულ სახელმწიფოთა ტერიტორიული სუვერენიტეტისა და მასთან დაკავშირებული შესაბამისი იურისდიქციის საკითხებს აქ არსებულ ვრცელ ზღვებზე. რეგიონში წარმოდგენილი ხუთი სანაპირო სახელმწიფო (კანადა, აშშ, რუსეთი, ნორვეგია და დანია) ცდილობს თავისი სუვერენიტეტი განავრცოს არა მხოლოდ ოკეანის ზედაპირის გარკვეულ სეგმენტებზე, არამედ აგრეთვე წყალქვეშ არსებულ რესურსებზეც (Howard, 2009). როგორც ბაიერსი და ბეიკერი (Byers & Baker, 2013) აღნიშნავენ, გარდა კანადისა და დანიის სადავო ჰანსის კუნძულისა (სულ რაღაც 1.3 კმ² ფართობის მქონე უკაცრიელი კუნძული კანადის არქტიკულ არქიპელაგში შემავალ კ. ელსმირსა და გრენლანდიას შორის, კენედის არხში), ასევე ფორმალურად ნორვეგიის სუვერენიტეტის ქვეშ მყოფი სვალბარდის არქიპელაგისა და გარკვეულწილად გარდამავალი დანიური სუვერენიტეტის ქვეშ მყოფი თვითმმართველი გრენლანდიისა, არქტიკაში საერთაშორისო სამართლის ყველაზე რთულსა და წინააღმდეგობრივ ასპექტს წარმოადგენს უმთავრესად ვრცელი საზღვაო სივრცე აქ წარმოდგენილ სხვადასხვა მხარეთა კომპლექსური და ხშირად ურთიერთწინააღმდეგობრივი განსხვავებული ინტერესებით. მიუხედავად იმისა, რომ შესაბამისი საზღვაო კანონმდებლობა რიგ საერთაშორისო ხელშეკრულებებშია კოდიფიცირებული, ამ უკანასკნელთა აღსრულების ვალდებულება მხოლოდ მათზე ხელმომწერ მხარეებს აქვთ. ამ მხრივ საინტერესოა აშშ-ის მაგალითი, რომელსაც არ აქვს რატიფიცირებული 1982 წლის *გაეროს კონვენცია საზღვაო სამართლის შესახებ* (United Nations Convention for the Law of the Sea – UNCLOS), რომელიც ძალაში შევიდა 1994 წელს და არის საერთაშორისო საზღვაო სამართლის მარეგულირებელი მთავარი დოკუმენტი (Almond, 2017). სწორედ გაეროს აღნიშნული კონვენცია განსაზღვრავს მსოფლიოს სახელმწიფოთა უფლებებსა და პასუხისმგებლობებს ოკეანეებთან და ზღვებთან დაკავშირებულ ლეგალურ საკითხებთან მიმართებით და წარმოადგენს ერთგვარ „ოკეანეთა კონსტიტუციას“ (European Parliament, 2017). დღემდე, კონვენციას შეუერთდა

მსოფლიოს 167 სახელმწიფო (პლუს ევროკავშირი) და არქტიკის ხუთი სანაპირო სახელმწიფოდან იგი რატიფიცირებული აქვს ოთხს – ანუ ყველას, გარდა ამერიკის შეერთებული შტატებისა. *საზღვაო სამართლის შესახებ გაეროს კონვენციის* (იგივე *საზღვაო კონვენცია*) ერთ-ერთ უმთავრეს პოსტულატს წარმოადგენს საზღვაო ტერიტორიული ზონირება, რომლის მიხედვითაც მსოფლიოს ზღვები (და რასაკვირველია ეს ეხება არქტიკასაც) იყოფა შემდეგ ზონებად: *შიდა წყლები, ტერიტორიული წყლები, [არქიპელაგური წყლები], მიმდებარე ზონა, განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა და საერთაშორისო წყლები* (Arctic Institute, 2016). *ტერიტორიული წყლები* (ინგ.: territorial sea) მოიცავს სანაპირო ზოლიდან 12 საზღვაო მილის (22.2 კმ) მანძილზე არსებულ აკვატორიას და აითვლება ზღვის უკიდურესი მიქცევის ხაზიდან; აქ სახელმწიფოს აბსოლუტური სუვერენიტეტი ვრცელდება როგორც ზღვაზე, ისე უშუალოდ მის ზემოთ არსებულ საჰაერო სივრცეზე, წყლის ფსკერზე და მის ქვეშ (United Nations, 1982). *მიმდებარე ზონა* (ინგ.: contiguous zone) ტერიტორიული წყლების მომიჯნავე დამატებითი 12 საზღვაო მილიანი ზონაა და შესაბამისად, ზღვის უკიდურესი მიქცევის ხაზიდან ათვლილი სანაპირო ზოლიდან 24 საზღვაო მილს მოიცავს, სადაც სახელმწიფოს უფლება აქვს განავრცოს კონტროლი თავის სუვერენულ სახმელეთო ტერიტორიასა და აგრეთვე ბუნებრივია ტერიტორიულ წყლებზე მოქმედი ისეთი კანონმდებლობის საწინააღმდეგო ქმედებათა აღსაკვეთად, როგორცაა მაგალითად საბაჟო, ფისკალური, საიმიგრაციო თუ სანიტარული კანონმდებლობა და რეგულაციები, ასევე, საჭიროების შემთხვევაში მიმართოს შესაბამის სადამსჯელო ღონისძიებებს (*იქვე*). ტერიტორიული წყლების მომიჯნავედ, სანაპირო ზოლიდან მაქსიმუმ 200 საზღვაო მილის (370.4 კმ) ფარგლებში წარმოდგენილია სახელმწიფოს *განსაკუთრებული* (იგივე *ექსკლუზიური*) *ეკონომიკური ზონა* (ინგ.: *exclusive economic zone – EEZ*) (იხ. სურათი N7.), სადაც იგი უფლებამოსილია აწარმოოს რესურსების ექსპლუატაცია და სამეცნირო კვლევა-ძიება, როგორც წყალში, ასევე ფსკერზე და მის ქვეშ (*იქვე*).

სურათი N7. განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონები და საერთაშორისო წყლები არქტიკაში



წყარო: CSIS (2019)

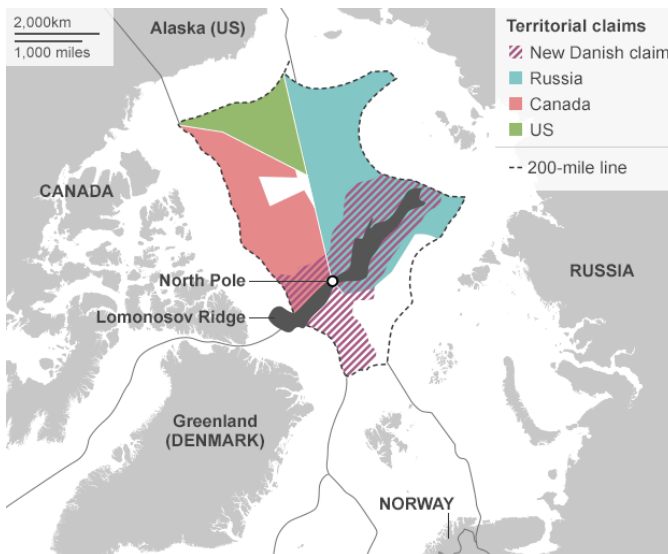
სწორედ 200 საზღვაო მილის შემდეგ იწყება ნეიტრალური საერთაშორისო წყლები და მთავრდება სახელმწიფოს ყოველგვარი იურისდიქცია, მაგრამ არსებობს საგულისხმო გამონაკლისი: კონვენციის 76-ე მუხლის თანახმად, რომელიც კონტინენტურ შელფს ეხება, სახელმწიფოს უფლება აქვს განაცხადოს ზემოხსენებული 200 საზღვაო მილიანი ლიმიტის მიღმა საკუთარი იურისდიქციის განვრცობის შესახებ, თუკი დაამტკიცებს, რომ აღნიშნული ტერიტორია თავისი კონტინენტური შელფის გეოლოგიური გაგრძელებაა; ეს ტერიტორია არ უნდა აღემატებოდეს სანაპირო ხაზიდან 350 საზღვაო მილს, ან 2 500 მ-იანი იზობათიდან (თანაბარ სიღრმეზე მდებარე წერტილების შემაერთებელი ხაზი) 100 საზღვაო მილს (იქვე). ამ შემთხვევაში, განმცხადებელმა მხარემ თავისი ტერიტორიული პრეტენზია საზღვაო კონვენციის რატიფიკაციიდან 10 წლის ვადაში უნდა წარუდგინოს კონვენციის ფარგლებში შექმნილ კომისიას კონტინენტური შელფის ლიმიტის შესახებ (CLCS) და წარმოადგინოს შესაბამისი მეცნიერული დასაბუთება, რათა მიიღოს ოკეანის ფსკერისა და მის ქვეშ არსებული გეოლოგიური ქანების ექსპლუატაციის ექსკლუზიური უფლება (European Parliament, 2017). დღემდე, განცხადების ამ უფლებით ისარგებლა

საზღვაო კონვენციის ხელმომწერმა ოთხივე არქტიკულმა ქვეყანამ, მაგრამ უშუალოდ შელფის გაგრძელებაზე სუვერენიტეტის განვრცობის პრეტენზია გამოთქვა სამმა მათგანმა – რუსეთმა, დანიამ და კანადამ. აღნიშნული კომისიისადმი წარდგენილ განაცხადთა ქრონოლოგია ასეთია:

- 2001 წ. – რუსეთი: 1.2 მლნ კმ² ტერიტორია ჩრდილოეთ პოლუსის ჩათვლით.
- 2006 წ. – ნორვეგია: ბარენცის ზღვაში, ჩრდ. ყინულოვან ოკეანესა და ნორვეგიის ზღვაში სადავო ტერიტორიის მონახაზი, 325 000 კმ². 2010 წელს ნორვეგიამ და რუსეთმა მოაგვარეს ბარენცის ზღვაში არსებული სასაზღვრო დავა.
- 2013 წ. – კანადა: ნაწილობრივი განაცხადი 1.2 მლნ კმ²-ზე; განიხილავს ხელახალ განაცხადს ლომონოსოვის ქედზე (1 800 კმ სიგრძის წყალქვეშა ქედი ჩრდ. პოლუსის ქვეშ, რომელიც არქტიკას ჰყოფს ორ – ევრაზიისა და ამერაზიის აუზად) პრეტენზიით.
- 2014 წ. – დანია/გრენლანდია: ნაწილობრივი განაცხადი ლომონოსოვის ქედზე პრეტენზიით (ჩრდ. პოლუსის ჩათვლით), რუსეთის ექსკლუზიურ ეკონომიკურ ზონამდე, ჯამში 895 000 კმ².
- 2015 წ. – რუსეთი: განახლებული ნაწილობრივი განაცხადი ლომონოსოვის ქედის რუსეთის კონტინენტური შელფის ნაწილად გამოცხადებით.
- 2016 წ. – რუსეთი: განახლებული მტკიცებულება ლომონოსოვისა და მენდელეევის ქედების და აგრეთვე ჩუკოტკის პლატოზე სუვერენიტეტის პრეტენზიით.
- 2019 წ. – კანადა: საბოლოო განაცხადი კონტინენტური შელფის გაგრძელებასა და მის ქვეშ არსებულ გეოლოგიურ ქანებზე; პრეტენზია ვრცელდება ჩრდ. პოლუსზეც (United Nations, 2019).

რაც შეეხება აშშ-ს, როგორც *საზღვაო კონვენციის* არახელმომწერ სახელმწიფოს, მას არ აქვს ლეგალური უფლება მიმართოს *კომისიას კონტინენტური შელფის ლიმიტის შესახებ* ტერიტორიული პრეტენზიებისათვის. თუმცა, იგი მოქმედებს *საერთაშორისო ჩვეულებითი სამართლის* (international customary law) პრინციპებიდან გამომდინარე და *საზღვაო კონვენციით* გაწერილი კანონმდებლობის ინტერპრეტირებასაც ამ პრინციპებზე დაფუძნებით ახდენს, აწარმოებს რა საკუთარი კონტინენტური შელფისა და მისი გეოლოგიური გაგრძელების მონიშვნას (Dodds, 2018).

სურათი N8. ტერიტორიული პრეტენზიები არქტიკაში



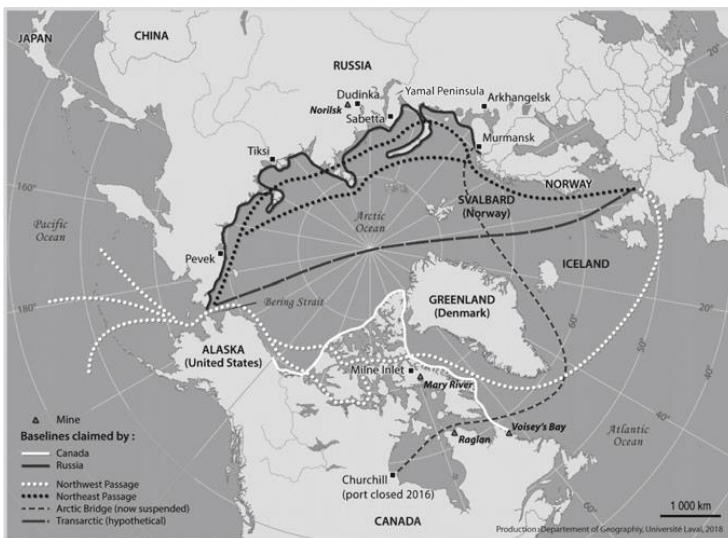
წყარო: BBC News (2014)

არქტიკულ სახელმწიფოთა მრავალმხრივი ტერიტორიული პრეტენზიები ბუნებრივია წარმოშობს გადაფარვებს (იხ. სურათი N8), რაც, უნდა ვივარაუდოთ, რომ გრძელვადიან პერსპექტივაში, უთუოდ არსებულ უთანხმოებათა გაგრძელებისა და შესაბამისად, დამატებით საკანონმდებლო ინოვაციათა აუცილებლობის განმაპირობებელი გახდება.

გარდა კონტინენტური შელფების გაგრძელებებზე პრეტენზიებთან დაკავშირებული ზემოგანხილული საკითხებისა, არქტიკაში სუვერენიტეტთან დაკავშირებული ზოგადი პრობლემატიკა წარმოდგენილია აგრეთვე ორი სხვა კატეგორიით: უშუალოდ

სახელმწიფოთაშორისი ორმხრივი დავებითა და სანავიგაციო სრუტეებთან (ე.წ. *ჩრდილო-დასავლეთის გასასველი* და *ჩრდილოეთის საზღვაო გზა*) დაკავშირებით არსებული იურისდიქციული საკითხებით (Petkunaite, 2011). პირველი კატეგორიის მაგალითებს წარმოადგენს კანადასა და ამერიკის შეერთებულ შტატებს შორის არსებული სასაზღვრო უთანხმოება ბუფორტის ზღვაში და ასევე უკვე ნახსენები სადავო ჰანსის კუნძული კანადასა და დანიას/გრენლანდიას შორის, ხოლო გაცილებით მნიშვნელოვანსა და მასშტაბურ ლეგალურ პრობლემატიკასთან გვაქვს საქმე ზემოხსენებულ *ჩრდილო-დასავლეთის გასასვლელთან* (NWP) და *ჩრდილოეთის საზღვაო გზასთან* (NSR) დაკავშირებით (იხ. სურათი N9). ორივე მათგანი წარმოადგენს აღმოსავლეთ აზიისა და დასავლეთ ევროპის, აგრეთვე აღმოსავლეთ აზიისა და ჩრდილოეთ ამერიკის აღმოსავლეთ სანაპიროს დამაკავშირებელ უმოკლეს სანაოსნო გზებს. კანადის არქტიკულ არქიპელაგში არსებული *ჩრდილო-დასავლეთის გასასვლელი* (ინგ.: North-West Passage) აღნიშნულ მანძილს პანამის არხის გავლით არსებულ 24 000 კმ-იან მარშრუტთან შედარებით ამოკლებს დაახლოებით 13 600 კმ-მდე, ხოლო რუსეთის არქტიკული სანაპიროს გასწვრივ არსებული *ჩრდილოეთის საზღვაო გზა* (რუს.: Северный морской путь, იგივე „Севморпуть“) სუეცის არხის გავლით არსებულ 21 000 კმ-იან გზას ამოკლებს 12 800 კმ-მდე, ამცირებს რა ტრანზიტის ხანგრძლივობას 10-15 დღით (Rodrigue et al., 2016). შესაბამისად, ბუნებრივია, რომ ამ მარშრუტების გამოყენება განუხრელად ამცირებს ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებულსა და სხვა ტიპის ტექნიკურ-ლოჯისტიკურ ხარჯებს.

სურათი N9. ჩრდილო-დასავლეთის გასასვლელი და ჩრდილოეთის საზღვაო გზა



წყარო: Finger & Heininen (Eds.) (2019)

საკითხის პრობლემატურობას განაპირობებს ის, რომ კანადა და რუსეთი აღნიშნულ მარშრუტებს თავიანთ შიდა წყლებად მიიჩნევენ, ხოლო სხვა სახელმწიფოები, განსაკუთრებით კი აშშ, მათ საერთაშორისო სრუტეებად თვლის, სადაც გარანტირებული უნდა იყოს ნავიგაციის თავისუფლება (Byers, 2013). აქ მნიშვნელოვან როლს თამაშობს საზღვაო კონვენციის (UNCLOS) 234-ე მუხლი, რომელსაც საფუძვლად დაედო სწორედ კანადის მიერ 1970 წელს მიღებული არქტიკული წყლების დაბინძურების პრევენციის აქტი (Arctic Waters Pollution Prevention Act – AWPPA), შემუშავებული მას შემდეგ, რაც 1969 წელს ამერიკულმა ნავთობტანკერმა „მანჰეტენმა“ კანადის დაუკითხავად გამოიყენა ჩრდ.-დასავლეთის გასასვლელი (Bognar, 2018). როგორც ბოგნარი (Bognar, 2018) აღნიშავს, მიუხედავად იმისა, რომ 234-ე მუხლი მოცემულ სანაპირო სახელმწიფოს ანიჭებს გარემოსდაცვით რეგულაციებზე გარკვეულ იურისდიქციას, მისი ქრონოლოგიური, სივრცული თუ შინაარსობრივი დეტალები გაურკვეველი და წინააღმდეგობრივად ინტერპრეტირებადია, ისევე, როგორც მისი კავშირი საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (IMO) მიერ 2014/15 წ.წ.-ში მიღებულ პოლარულ კოდექსთან (საერთაშორისო კოდექსი პოლარულ წყლებში მოძრავი ხომალდებისთვის), რომელიც,

თავის მხრივ, არეგულირებს ნავიგაციის ტექნიკურ დეტალებს. როგორც ტოდოროვი (Todorov, 2017) მიუთითებს, თუკი ამჟამად არსებული გეოგრაფიული მოცემულობების გამო აღნიშნული გზები უმეტესწილად შიდაეროვნული სატრანსპორტო კომუნიკაციისთვის გამოიყენება (განსაკუთრებით რუსეთის შემთხვევაში) და ეს ფაქტორი შესაბამისად კანადისა და რუსეთის არგუმენტებს აძლიერებს ამ წყლების თავიანთ „შიდა წყლებად“ გამოცხადებასთან დაკავშირებით, სამომავლოდ, ზღვებზე ყინულის საფარის კლების გამო, საერთაშორისო კომერციული მიმოსვლის ინტენსიფიკაციის პარალელურად, კიდევ უფრო მოსალოდნელია აშშ-ის მხრიდან თავისი პოზიციის განმამტკიცებელ არგუმენტებზე პედალირება. ბოგნარის (Bognar, 2018) მტკიცებით, „აშშ-ისთვის გადამწყვეტია ლიბერალური მსოფლიო წესრიგისა და გლობალური უსაფრთხოების პრინციპებზე დაფუძნებული ნავიგაციის თავისუფლება, კანადისა და რუსეთისთვის კი უმთავრესია თავიანთი, როგორც სანაპირო ქვეყნების იურისდიქცია... აშშ ჩრდ.-დასავლეთის გასასვლელსა და ჩრდ. საზღვაო გზას უყურებს გლობალური პერსპექტივიდან, კანადა და რუსეთი კი – ადგილობრივი, ეროვნული პერსპექტივიდან. ეს პერსპექტივები საპირისპირო მიმართულებისაა“ (გვ. 189).

2. არქტიკულ სახელმწიფოთა გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ინტერესები რეგიონში

2.1. რუსეთი

2007 წლის 2 აგვისტოს რუსული სამეცნიერო ექსპედიცია Арктика-2007-ის მიერ ისტორიაში პირველად, ჩრდილოეთ პოლუსის ქვეშ, ოკეანის ფსკერზე 4 261 მ. სიღრმეზე ჩასვლამ და იქ ტიტანიუმისგან დამზადებული მცირე ზომის რუსეთის სახელმწიფო დროშის დამაგრებამ ფართო საერთაშორისო რეზონანსი გამოიწვია, რასაც განსაკუთრებით სხვა არქტიკული სახელმწიფოების მხრიდან მოჰყვა კრიტიკული შეფასებები და აღქმულ იქნა, როგორც პროვოკაცია და სიმბოლური დემონსტრირება რუსეთის, როგორც საერთაშორისო ურთიერთობებში ხისტი მოთამაშისა და არქტიკაში უზარმაზარი ტერიტორიული პრეტენზიების მქონე სახელმწიფოს მიზნისა განავრცოს თავისი სუვერენიტეტი სადავო ჩრდილოეთ პოლუსსა და მიმდებარე ტერიტორიებზე (Funk & Eriksson, 2009). ისტორიულად, შეიძლება ითქვას, რომ არქტიკა რუსეთისთვის ყოველთვის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს რეგიონს წარმოადგენდა და ეროვნულ-სახელმწიფოებრივი ფორმირება-განვითარების ხანგრძლივ პროცესში მნიშვნელოვანი ადგილი ეკავა. სწორედ რუსეთი იყო პირველი, ვინც დაიწყო ამ რეგიონის როგორც ინტენსიური სამეცნიერო კვლევა, აგრეთვე ეკონომიკური და დემოგრაფიული ათვისება, განსხვავებით რეგიონის სხვა ქვეყნებისგან, რასაც რასაკვირველია რიგი გეოგრაფიული და სოციალურ-პოლიტიკური ფაქტორები განაპირობებდა. სწორედ რუსეთმა ააგო მსოფლიოს პირველი ყინულმჭრელი 1898 წელს, მასვე ეკუთვნის აგრეთვე პირველი ატომური ყინულმჭრელი (1957) და რუსეთმავე (სსრკ) მიაღწია პირველად ყინულმჭრელით ჩრდილოეთ პოლუსს 1977 წელს (Astrasheuskaya, 2019). როგორც ლაგუტინა (Lagutina, 2019) აღნიშნავს, რუსეთისთვის არქტიკა მნიშვნელოვანი იყო აქ ჯერ კიდევ მდიდარი ბუნებრივი რესურსებისა და კლიმატის ცვლილების დღის წესრიგში გაჩენამდე და რუსული

სახელმწიფო „ჩრდილოეთის ტერიტორიებს“ თავის განუყოფელ ნაწილად თვლიდა. რიგ ფაქტორთა გამო არქტიკის სტრატეგიული, სამეცნიერო თუ კულტურული მნიშვნელობა ქვეყნის იდენტობის განმსაზღვრელ ერთ-ერთ მოცემულობად ჩამოყალიბდა უკანასკნელი რამდენიმე საუკუნის მანძილზე (Hønneland, 2016). ეს მნიშვნელობა კი განსაკუთრებით გაიზარდა და განმტკიცდა საბჭოთა ეპოქაში, როდესაც რუსული არქტიკა იქცა მკაცრად კონტროლირებულ ჩაკეტილ სივრცედ მისი სამხედრო-სტრატეგიული მნიშვნელობის გამო, განსაკუთრებით „ცივი ომის“ ეპოქაში, როდესაც იგი საბჭოთა ბანაკის დაპირისპირებულ მხარესთან პოტენციური სამხედრო ესკალაციის გათვალისწინებით, წარმოადგენდა ერთ-ერთ ყველაზე მილიტარიზებულ ადგილს პლანეტაზე. ამასთან, საგულისხმოა, რომ უკვე ე.წ. „გარდაქმნის“ პერიოდში, საბჭოთა რეფორმატორი ლიდერის – მ. გორბაჩოვის მიერ 1987 წელს ქ. მურმანსკში გაჟღერებული ინიციატივა (ე.წ. „მურმანსკის ინიციატივა“) არქტიკაში რეგიონული თანამშრომლობის გასაღრმავებლად ეკოლოგიასა თუ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რიგი საკითხების შესახებ, საფუძველი გახდა სტრატეგიული დეესკალაციისა და არქტიკაში უფრო ქმედითი საერთაშორისო თანამშრომლობითი სისტემის შექმნისა (Laruelle, 2014).

გეოგრაფიული თვალსაზრისით რუსეთი არქტიკის დომინანტი სახელმწიფოა, მასზე მოდის რა ამ რეგიონის სანაპირო ზოლის ნახევარზე მეტი (რუსეთის სახელმწიფო საზღვრების სამ მეოთხედზე მეტი), პოლარული წრის მიღმა არსებული მთლიანი სახმელეთო ტერიტორიის 40% და არქტიკის 4 მილიონიანი მოსახლეობის თითქმის ნახევარი. ადმინისტრაციულად რუსული არქტიკა წარმოდგენილია 3.1 მლნ კმ² ფართობის *რუსეთის ფედერაციის არქტიკული ზონით* (Арктическая Зона Российской Федерации – АЗРФ), რომლის მოსახლეობაც ქვეყნის მოსახლეობის დაახლ. 1.6%-მდე შეადგენს და მიუხედავად ამისა, ამ რეგიონზე მოდის რუსეთის მშპ-ის დაახლ. მეხუთედი და მისი საექსპორტო საქონლის უმეტესი წილი, ვინაიდან სწორედ არქტიკულ და სუბარქტიკულ რეგიონებშია თავმოყრილი რუსეთისთვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი ბუნებრივი

რესურსები: გაზის მარაგის დაახლ. 95%, ნავთობის 75%, ალმასის 99%, პლატინის 98%, ნიკელისა და კობალტის 90%, სპილენძის 60% და სხვ. რუსული არქტიკისთვის დამახასიათებელ უმთავრეს საზოგადოებრივ-გეოგრაფიულ ნიშნებად შეიძლება მივიჩნიოთ მოსახლეობის დაბალი სიმჭიდროვე, დაბალი სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების დონე და მაღალი ურბანიზაცია (*იქვე*).

ლარუელის (Laruelle, 2014) აზრით, თუკი პოსტსაბჭოთა სტაგნაციის პირობებში მყოფი რუსეთის არქტიკული სტრატეგია ძირითადი დღის წესრიგის მიღმა აღმოჩნდა, დღესდღეობით, მსოფლიოში თავისი ახალი გეოპოლიტიკური როლის ძიებაში მყოფი კრემლის მიერ არქტიკის რეგიონი განიხილება როგორც „რუსეთის გრძელვადიანი გეოსტრატეგიული იდენტობის კარდინალურად გარდამქმნელი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი“ (გვ. xxii). ჯერ კიდევ საბჭოთა კავშირის ადრეულ წლებშივე წამოწყებულმა მასობრივმა ინდუსტრიალიზაციამ და სოციალურ-ეკონომიკურმა ძვრებმა რუსულ არქტიკაზე შესაბამისი კვალი დატოვა კოლოსალური მასშტაბების რესურსული ექსპლუატაციის, ინფრასტრუქტურული განვითარებისა და ურბანიზაციის შედეგად და სწორედ საბჭოთა დროინდელი ეს მიღწევები და გამოცდილება უდევს საფუძვლად რუსეთის დღევანდელი არქტიკული სტრატეგიის ფორმირება-წარმართვას, რომელიც, საბჭოთა კავშირის კრაზით დასრულებული „ცივი ომის“ შემდგომ წარმოქმნილი ვაკუუმის შემდეგ, უკვე 21-ე საუკუნის დასაწყისიდან, აღმავლობასა და პრაგმატულ დღის წესრიგში დაბრუნებას განიცდის (Lagutina, 2019).

განიხილება რა ამჟამად არქტიკის ყველაზე დომინანტურ და მრავალმხრივ ამბიციურ მოთამაშედ, თანამედროვე რუსეთის სახელმწიფოს ამ რეგიონში კომპლექსური ინტერესები ამოდრავებს, რომელთა შესაბამისი სამოქმედო სტრატეგიები წარმოდგენილია რიგ ოფიციალურ სახელმწიფო დოკუმენტებში. პირველ ასეთ მნიშვნელოვან დოკუმენტს წარმოადგენდა 2008 წელს მიღებული *რუსეთის ფედერაციის სახელმწიფო პოლიტიკის საფუძვლები არქტიკაში 2020 წლამდე და შემდგომ*, რომელშიც ხაზგასმული იყო არქტიკის,

როგორც „ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისთვის აუცილებელი რესურსული ბაზის“ მნიშვნელობა აქ სამეცნიერო კვლევის, ინფრასტრუქტურული განვითარებისა და გარემოს დაცვის პარალელურად, ისევე, როგორც საერთაშორისო თანამშრომლობის ინტენსიფიკაციით (Правительство России, 2009). აღნიშნული დოკუმენტის განახლებულსა და მოდიფიცირებულ ვერსიას წარმოადგენს 2013 წელს მიღებული *რუსეთის არქტიკის განვითარებისა და ეროვნული უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სტრატეგია 2020 წლამდე პერიოდში*, სადაც უფრო დეტალურადაა მოცემული ქვეყნის არქტიკული პოლიტიკის განსახორციელებელი შესაბამისი ნაბიჯები და იგი უფრო მეტად ფოკუსირდება ეკონომიკურ განზომილებაზე, ისახავს რა ერთ-ერთ პრიორიტეტად რეგიონის მრავალმხრივ ინფრასტრუქტურულ განვითარებას, რომლის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტია რუსეთის მსოფლიოში ისედაც უდიდესი ყინულმჭრელთა ფლოტის კიდევ უფრო გაფართოება, ასევე სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო სისტემების მოდერნიზება და ა.შ. (Правительство России, 2013). არქტიკას მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს აგრეთვე რუსეთის ისეთ სახელმწიფო სტრატეგიულ დოკუმენტებში, როგორებიცაა *ეროვნული უსაფრთხოების სტრატეგია* (2009 წ.), *სამხედრო დოქტრინა* (2014 წ.) და *საგარეო პოლიტიკის კონცეფცია* (2016 წ.), სადაც არქტიკასთან მიმართებით ხაზგასმულია ამ რეგიონის, როგორც რუსეთის სუვერენული ინტერესების სფეროს მნიშვნელობა და აქ საერთაშორისო თანამშრომლობის, ისევე, როგორც სამხედრო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა ქვეყნის ეროვნული ინტერესების დასაცავად (Devyatkin, 2019). აღნიშნულიდან გამომდინარე, როგორც ლარუელიც (Laruelle, 2014) უსვამს ხაზს, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ რუსეთის ინტერესები არქტიკაში მოიცავს შემდეგ ძირითად პრიორიტეტებს: სუვერენიტეტი, საერთაშორისო სტატუსი და ბუნებრივი რესურსები, რომლებიც, რასაკვირველია, ერთმანეთთან ურთიერთკავშირში მყოფ უმნიშვნელოვანეს გეოპოლიტიკურსა და გეოეკონომიკურ ინტერესებს წარმოადგენენ კრემლისათვის. აღნიშნულ პრიორიტეტთაგან პირველი ორის პრაქტიკულად განმტკიცების საშუალება

რუსეთისთვის ბუნებრივია არის რეგიონის მილიტარიზაცია, რომელიც, მიუხედავად იმისა, რომ საბჭოთა კავშირის დროს არსებულ მასშტაბებს ბევრად ჩამორჩება, უკანასკნელი ათწლეულის მანძილზე სტაბილურად პროგრესირებს და წარმოადგენს რუსეთის მხრიდან როგორც ერთგვარ დემონსტრირებას პოტენციურ „საგარეო საფრთხეთა“ პრევენციისთვის მზაობისა, აგრეთვე საშუალებას „რუსეთის ეროვნულ სატრანსპორტო არტერიად“ მიჩნეული *ჩრდილოეთის საზღვაო გზის* უსაფრთხოების გარანტირებისა (Север-Прец, 2019). საგულისხმოა, რომ *ჩრდილოეთის საზღვაო გზა* არქტიკაში რუსეთის გეოეკონომიკური ამბიციების ერთ-ერთ მთავარ განმსაზღვრელს წარმოადგენს და მის განსავითარებლად, ისევე, როგორც მასზე თავისი სუვერენიტეტის განმტკიცებისკენ გადადგმული მნიშვნელოვანი ნაბიჯია მათ შორის *ჩრდილოეთის საზღვაო გზის ადმინისტრაციის* შექმნა, რომელიც, კრემლის მიერ 2018 წლის დეკემბერში გამოცემული ფედერალური კანონით, განკარგულებაში გადაეცა სახელმწიფო ბირთვულ კომპანია „როსატომს“ (Администрация Президента России, 2018); ამას გარდა, 2019 წლის დასაწყისში მიღებული ახალი კანონით, კოლის ნ.კ.-იდან ბერინგის სრუტემდე ტრანზიტის სურვილის მქონე უცხოური ხომალდები ვალდებულნი არიან 45 დღით ადრე აცნობონ რუსულ მხარეს შესაბამისი ნებართვისთვის, წინააღმდეგ შემთხვევაში კი მოსკოვი „სუვერენიტეტის დარღვევის“ გამო შესაბამისი რეაგირების უფლებას იტოვებს ხომალდის დაკავების, ან სულაც მისი განადგურების სახით (Известия, 2019). მიუხედავად ამისა, კრემლის გაცხადებული მიზანია 2024 წლამდე ამ საზღვაო მარშრუტით ტვირთის გადაზიდვების წლიურმა ტონაჟმა მიაღწიოს 80 მლნ-ს, ხოლო ზემოხსენებული „როსატომის“ შეფასებით, რომელიც რუსეთის ბირთვულ ყინულმჭრელთა ფლოტის (მსოფლიოში ერთადერთი) მშენებლობას კურირებს, ეს მაჩვენებელი აღნიშნულ წლამდე 92.6 მლნ-საც კი მიაღწევს; 2017 და 2018 წლებში *ჩრდილოეთის საზღვაო გზით* გადაზიდული ტვირთის მოცულობა შეადგენდა შესაბამისად 20.18 მლნ-სა და 10.73 მლნ ტონას (Staalesen, 2019).

გარდა აღნიშნული მარშრუტის უსაფრთხოების გარანტირებისა, რუსეთის მიერ

რეგიონის მილიტარიზაციას საფუძვლად უდევს რეგიონში NATO-სთან და განსაკუთრებით აშშ-თან სამხედრო უპირატესობის მოპოვების სტრატეგიული მიზნები, რასაც ემსახურება სწორედ არქტიკაში, ე. მურმანსკთან ბაზირებული რუსეთის ყველაზე დიდი *ჩრდილოეთის ფლოტის* მოდერნიზება და მისი აღჭურვა შორ მანძილზე მოქმედი განახლებული ბირთვული რაკეტებით, კოლის ნახევარკუნძულზე წარმოდგენილი მასშტაბური ბირთვული არსენალის გამდიდრება და *ჩრდილოეთის საზღვაო გზის* გასწვრივ ახალი სამხედრო ბაზების მშენებლობა (Baev, 2019). როგორც 2017 წლის ბოლოს რუსეთის თავდაცვის მინისტრმა – სერგეი შოიგუმ განაცხადა, რუსეთმა „ფაქტობრივად დაასრულა მშენებლობა არქტიკაში, რომლის განვითარების ისტორიაშიც აქამდე არავის ჰქონია ამდენი ენერგო და სამხედრო დანიშნულების ობიექტი რეგიონში“ (РИА Новости, 2017). ბაევის (Baev, 2019) აზრით, რუსეთის სახელმწიფო სტრატეგიულ დოკუმენტებში გაწერილი პოლიტიკა მეტწილად წარმოადგენს ერთგვარ „კამუფლაჟს“ არქტიკაში მისი ინტერესებისთვის საფრთხისშემცველი ფაქტორების შეფასებისას და რეალურად ეს შეფასებები ეფუძნება საფრთხეთა გაზვიადებულ აღქმას რუსული პოლიტიკური ხელმძღვანელობის მიერ, რაც, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ მიმართულია ქვეყნის შიგნით საზოგადოებრივი აზრის კონსოლიდაციისკენ, გავითვალისწინებთ რა ბოლო პერიოდში მმართველი პარტიისა და ქვეყნის პირველი პირის საზოგადოებრივი რეიტინგის კლებას. ამ მხრივ, საგულისხმოა პრეზიდენტ პუტინის მიერ არაერთხელ საჯაროდ გაჟღერებული მტკიცება ბარენცის ზღვაში, NATO-ს წევრ ნორვეგიის წყლებში ამერიკული ბირთვული წყალქვეშა ნაგების კონცენტრაციასთან დაკავშირებით, მიუხედავად იმისა, რომ შესაბამის რუსულ წყაროებში ამერიკის ამ წყალქვეშა კონცენტრაციის შესახებ რიცხობრივი, ქრონოლოგიური და სხვა ტიპის მონაცემები უბრალოდ არ არსებობს (*იქვე*).

რესურსული პოტენციალის თვალსაზრისით არქტიკაში რუსეთის ინტერესები კონცენტრირებულია რასაკვირველია ნახშირწყალბადებზე. *აშშ-ის გეოლოგიური სამსახურის* 2008 წელს გამოქვეყნებული კვლევის თანახმად არქტიკის სწორედ რუსულ

ნაწილშია თავმოყრილი რესურსთა უდიდესი წილი და სადავო წყლებში მათი მხოლოდ მცირე ნაწილია წარმოდგენილი, რაც რუსეთს მასშტაბური ენერგოპროექტების განხორციელების ამბიციასა და ლეგალურ შესაძლებლობას აძლევს, მაგრამ უკანასკნელ წლებში რუსეთზე დაწესებული სანქციები (რომლებიც ნავთობისა და გაზის კომპანიებსაც შეეხო), ნავთობის დაბალი ფასები და რთული კლიმატურ-გეოლოგიური პირობებისთვის აუცილებელი ტექნოლოგიების ნაკლებობა ამ ამბიციებისთვის მნიშვნელოვან დაბრკოლებას წარმოადგენს, რომელთა დასაძლევადაც რუსეთი საჭიროდ მიიჩნევს საერთაშორისო პარტნიორთა მოზიდვასა და მათთან თანამშრომლობას (Pritchett, 2018). 2018 წელს რუსეთის ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს მიერ გამოცხადებული ხუთწლიანი გეგმა, რომელიც გაწერილია 2024 წლამდე პერიოდზე, ითვალისწინებს \$82 მლრდ ღირებულების ინვესტიციებს არქტიკის სარკინიგზო ქსელის, პორტების, ნახშირწყალბადებისა და ქვანახშირის საბადოების განსავითარებლად და საექსპლუატაციოდ (Staalesen, 2018). ენერგოპროექტების უმეტესობა ხორციელდება რუსეთის ისეთი გიგანტური სახელმწიფო ნავთობ და გაზკომპანიების მიერ, როგორებიცაა „როსნეფტი“ და „გაზპრომი“, რომლებიც, როგორც სხვა ადგილობრივ, ისე უცხოურ კომპანიებთან თანამშრომლობას ესწრაფვიან ზემოხსენებული ტექნოლოგიური შეზღუდვების გამო, თუმცა დასავლეთის მიერ დაწესებული სანქციები მათ მნიშვნელოვან დაბრკოლებებს უქმნის. 2019 წლის დასაწყისში „როსნეფტის“ მიერ ინიცირებული გეგმა ითვალისწინებს 1.5 მლრდ ტონა ნავთობის ამოსაღებად ნავთობისა და გაზის ჭაბურღილების ერთგვარი „არქტიკული კლასტერის“ შექმნას რეგიონის მასშტაბით (Cohen, 2019). აღნიშნული კომპანია უკვე ახორციელებს არქტიკაში ნავთობმოპოვებას ისეთი საბადოებიდან, როგორებიცაა *ვანკორი* და *სუზუნსკოე*. სხვა მნიშვნელოვანი არქტიკული ენერგოპროექტებიდან აღსანიშნავია *პირაზლომნოეს* ნავთობსარეწი პეჩორას ზღვაში, რომელიც ჯერჯერობით კონტინენტურ შეღწეზე ნავთობმოპოვებელი ერთადერთი სარეწია რუსეთში, დაახლ. 70 მლნ ტონა ნავთობმარაგით; აღნიშნულ საბადოზე

ექსპლუატაციის ლიცენზიას ფლობს „გაზპრომი“, ვინაიდან 2008 წელს შემოღებული აკრძალვით საზღვაო წესით ნავთობისა და გაზის მოპოვება კერძო კომპანიებს ეზღუდებოდათ (Gazprom, 2019). ამბიციურ პროექტს წარმოადგენს იამალის ნ.კ.-ზე გათხევადებული ბუნებრივი აირის წარმოება (Yamal LNG), რომლის წყალობითაც რუსეთი გეგმავს LNG-ის ექსპორტის მსოფლიო ლიდერი გახდეს (The National, 2019). Yamal LNG წარმოადგენს რუსეთის უმსხვილეს გაზკომპანია „Novatek“-ის, ფრანგული კომპანია Total-ის, ჩინეთის ეროვნული ნავთობკორპორაციისა (CNPC) და ჩინეთის აბრეშუმის გზის ფონდის ერთობლივ პროექტს, რომელიც უკვე ახორციელებს იამალის ნ.კ.-იდან როგორც დას. ევროპის, აგრეთვე აღმ. აზიის მიმართულებით გადაზიდვებს ჩრდილოეთის საზღვაო გზის გამოყენებით და გეგმავს 2023 წლამდე LNG-ს კიდევ ერთი პროექტის განხორციელებას სახელწოდებით Arctic LNG 2, 20%-იანი ჩინური წილით (Golubkova, 2019). საგულისხმოა, რომ მეტწილად ზემოაღნიშნული სანქციების გამო, თავისი ამბიციური ენერგოპროექტების განსახორციელებლად რუსეთი აქტიურად ეძებს დასავლური ინვესტიციების ალტერნატივებს, რაც შესაბამისად აისახება არქტიკაში რუსეთ-ჩინეთის ბოლოდროინდელ თანამშრომლობაში.

2.2. კანადა

მოიცავს რა დაახლ. 3.9 მლნ კმ²-ს, ანუ ქვეყნის ტერიტორიის 40%-ს, არქტიკას კანადის ეროვნულ ინტერესებსა და პრიორიტეტებში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს და წარმოადგენს მე-19 საუკუნის 60-იანი წლებიდან, ანუ ქვეყნის ფორმირებიდან დღემდე კანადის საგარეო და შიდა პოლიტიკის, ისევე, როგორც ეროვნულ-სახელმწიფოებრივი იდენტობის განმსაზღვრელ მნიშვნელოვან კომპონენტს (Burke, 2018). მიუხედავად იმისა, რომ კანადური არქტიკის მოსახლეობა ქვეყნის მთლიანი მოსახლეობის მხოლოდ 0.5%-მდე შეადგენს, ეს რეგიონი დიდ როლს თამაშობს კანადის „ჩრდილოურ“ იდენტობაში და

არქტიკასაც იგი მეტწილად თავის „შიდა სამზარეულოდ“ განიხილავს, რომლის ძირითადი ცენტრალური საკითხები ეხება რეგიონულ განვითარებას აქ არსებული სატრანსპორტო პოტენციალის გამოყენებითა და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის გაფართოებით, რესურსების – მეტადრე ნავთობისა და გაზის ექსპლუატაციას (მაგრამ არა ბუფორტის ზღვის სადავო ზონების მიმდებარედ, თანახმად 2016 წლის კანადურ-ამერიკული შეთანხმებისა – *აშშ-კანადის ლიდერთა ერთობლივი არქტიკული შეთანხმება*), ადგილობრივი აბორიგენული მოსახლეობის (რომელიც რეგიონის მოსახლეობის ნახევარს შეადგენს) სოციალურ-ეკონომიკური დონის ამაღლებას, არქიპელაგის წყლებზე თავისი სუვერენიტეტის განმტკიცებას და ამასთან, მჭიდრო საერთაშორისო რეგიონულ თანამშრომლობას (Schulze, 2017).

აღსანიშნავია, რომ ტერიტორიულად კანადა ყველაზე ვრცელი არქტიკული სახელმწიფოა მსოფლიოში ყველაზე გრძელი ჯამური სანაპირო ზოლით (200 000 კმ-ზე მეტი) და გარდა უშუალოდ სახმელეთო ტერიტორიებისა, იგი საკუთარ სუვერენულ ტერიტორიად თვლის აგრეთვე უზარმაზარ, 36 500-ზე მეტი კუნძულისგან შემდგარ არქტიკულ არქიპელაგში არსებულ საზღვაო ტერიტორიებს, სადაც არსებულ სანავიგაციო მარშრუტს – *ჩრდილო-დასავლეთ გასასვლელს*, შეიძლება ითქვას, რომ ამ ქვეყნის არქტიკულ ინტერესებში ცენტრალური ადგილი უჭირავს და კანადა მას თავის „ისტორიულ შიდა წყლებად“ მიიჩნევს (Lalonde, 2017). მიუხედავად იმისა, რომ კანადის არქტიკული პრიორიტეტები 1970-იანი წლებიდან მეტწილად ურყევია, როგორც ბაი (Bye, 2018) აღნიშნავს, არქტიკაში კანადის სუვერენული ინტერესების განმტკიცების პოლიტიკა კანადური საშინაო და საგარეო პოლიტიკის დღის წესრიგში განსაკუთრებით წინ წამოვიდა კონსერვატორ სტივენ ჰარპერის პრემიერ-მინისტრობის პერიოდში (2006-2015), როდესაც მიიღეს სწორედ ისეთი მნიშვნელოვანი სტრატეგიული დოკუმენტები, როგორებიცაა *კანადის ჩრდილოური სტრატეგია: ჩვენი ჩრდილოეთი, ჩვენი მემკვიდრეობა, ჩვენი მომავალი* (2009) და *კანადის არქტიკული საგარეო პოლიტიკის განაცხადი: სუვერენიტეტის*

აღსრულება და კანადის ჩრდილოეთი სტრატეგიის საზღვარგარეთ განვრცობა (2010). პირველ დოკუმენტში წარმოდგენილია სწრაფად ცვალებად არქტიკაში, როგორც „კანადის ფუნდამენტურ ნაწილში“, სახელმწიფოს სუვერენიტეტის განმტკიცების, სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების, ეკოლოგიის დაცვისა და მეტი რეგიონული დეველოპმენტის საშუალებით ადმინისტრაციული მმართველობის გაუმჯობესების აუცილებლობანი (Government of Canada, 2009). აღნიშნული ოთხი მიმართულების დეტალური განვრცობა და საგარეოპოლიტიკურ ჭრილში მათი განხორციელების სტრატეგია მოცემულია *კანადის საგარეო პოლიტიკურ განაცხადში*, სადაც ხაზგასმულია ამჟამად არქტიკის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური მნიშვნელობის ზრდა და ახალი პოტენციალის გამოყენების, ისევე, როგორც ახალი გამოწვევების გამკლავების გზები. აღნიშნული დოკუმენტი არქტიკას კანადის საგარეო პოლიტიკის ყველაზე პრიორიტეტულ მიმართულებად სახავს და ძალზედ კატეგორიულად ასკვნის, რომ კანადა სერიოზულად უდგება საკუთარ კონტროლქვეშ მყოფ არქტიკულ ტერიტორიასა და აკვატორიას და იგი მზადაა სხვა მხარეთა მხრიდან თავისი ეროვნული ინტერესების წინააღმდეგ მიმართულ რაიმე ტიპის გადაწყვეტილებას ან პოზიციას, ისევე, როგორც ადგილობრივი არქტიკული საზოგადოებებისა და სახელმწიფოების ინტერესთა მიმართ სენსიტიურობის ნაკლებობას შესაბამისი პასუხი გასცეს, და რომ მიუხედავად თანამშრომლობის, დიპლომატიისა და საერთაშორისო სამართლის პრინციპებისადმი კანადის ერთგულებისა, ის „საკუთარი ჩრდილოეთის დაცვის ვალდებულებას“ არასდროს დათმობს (Government of Canada, 2010). მიუხედავად 2015 წელს კანადის ხელისუფლებაში ლიბერალების მოსვლის შემდეგ დამკვიდრებული ერთგვარი „რბილი“ მიდგომისა საგარეო პოლიტიკისადმი და ტრუდოს მთავრობის მიერ ჰარპერის პოლიტიკის კრიტიკისა, ძირეული ცვლილებები არქტიკულ ინტერესებში ნაკლებმოსალოდნელია, თუ არ გავითვალისწინებთ მხოლოდ გარემოსდაცვითი პოლიტიკის მეტად წინ წამოწევასა და მის ინტერნაციონალიზებას, განსხვავებით კონსერვატორების დროინდელი ლოკალური მიდგომებისა და ეკონომიკური

სარგებლისთვის უპირატესობის მინიჭებისაგან (Lackenbauer, 2019). რეგიონული მმართველობის დონეზე ცვლილებებია გაწერილი ახალი მთავრობის მიერ 2016 წელს შემოთავაზებულ *არქტიკული პოლიტიკის ჩარჩოში*, რომელიც ჯერ ისევ მზადების პროცესშია და რომელმაც უნდა ჩაანაცვლოს ზემოხსენებული სტრატეგიული დოკუმენტები, მაგრამ ცვლილებები ეხება რა მეტწილად ადმინისტრაციულ-მმართველობითი დონის გაუმჯობესების გზით ადგილობრივ მცხოვრებთა სოციალურ-ეკონომიკური დონის ამაღლებას, უახლოეს პერსპექტივაში ქვეყნის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ინტერესები რეგიონთან მიმართებით კვლავაც უცვლელი დარჩება (The Polar Connection, 2018). კანადის პოლიტიკაში არქტიკული ინტერესების ურყეობის დამადასტურებელია თუნდაც კონტინენტური შელფის ლიმიტის გაზრდასთან დაკავშირებით სწორედ ჰარპერის მთავრობის დროს, 2013 წელს, გაეროში შეტანილი კანადის პირველი ნაწილობრივი განაცხადის საბოლოო სახით კომისიისთვის ხელახლა წარდგენა 2019 წლის მაისში, რითაც კანადა გახდა რუსეთისა და დანიის შემდეგ მესამე სახელმწიფო ჩრდილოეთ პოლუსზე პრეტენზიით, გარდა აგრეთვე ნეიტრალურ წყლებში არსებული ოკეანური ფსკერისა (Government of Canada, 2019).

რჩება რა კანადის არქტიკული გეოპოლიტიკის უმნიშვნელოვანეს პრიორიტეტად თავის ვრცელ ტერიტორიასა და აკვატორიაზე სუვერენიტეტისა და კონტროლის შენარჩუნება-განმტკიცება და ამავდროულად არქტიკაში ქვეყნის უპირველეს პარტნიორად მიიჩნევა აშშ, კანადა მოწოდებულია სწორედ ამ უკანასკნელთან პარტნიორული თანამშრომლობისა და კეთილმეზობლური ურთიერთობების შენარჩუნების პარალელურად განახორციელოს სწორედ მასთან ლეგალურად სადავო *ჩრდ.-დასავლეთ გასასვლელის* აბსოლუტური კონტროლი, რომელიც სამომავლოდ მისი ეკონომიკური სარგებლის მნიშვნელოვან წყაროდ განიხილება ყინულოვანი საფარის დნობის შედეგად მზარდი სატრანზიტო ნაოსნობის წყალობით, მსგავსად რუსეთის ანალოგიური ამბიციებისა *ჩრდილოეთის საზღვაო გზასთან* მიმართებით. 1990-2015 წ.წ. კანადის

არქტიკულ არქიპელაგში საზღვაო ნავიგაციის სტატისტიკური მონაცემების დამუშავებით ჩატარებული კვლევა (Dawson et al., 2018) ცხადყოფს, რომ აღნიშნულ 25 წლიან ინტერვალში აქ გამავალ ხომალდთა (ყველა ტიპის) მიერ დაფარული ჯამური წლიური დისტანცია თითქმის გასამმაგდა, 1990 წლის 364 179 კმ-დან 2015 წლის 918 266 კმ-მდე. მნიშვნელოვანი ცვლილება დაფიქსირდა აგრეთვე ხომალდთა ტიპების სტატისტიკურ მონაცემებშიც: 1990 წელს პროპორციულად აქ გავლილ ხომალდთა 28%-ს შეადგენდა სატვირთო გემები, 25% - სამთავრობო (სამხედრო, კვლევითი და ა.შ.) ხომალდები და ყინულმჭრელები, 20% - ბალკერები, 14% - ტანკერები, 5% - სარეწაო ხომალდები და 1% - ტურისტულ-რეკრეაციული დანიშნულების გემები, ხოლო 2015 წელს კი ანალოგიური პროპორცია შემდეგნაირად გამოიყურებოდა: სატვირთოები – 21%, სამთავრობოები და ყინულმჭრელები – 18%, ტანკერები – 15%, სარეწაო – 15%, ტურისტულ-რეკრეაციული – 8% (იქვე, გვ. 19). მიუხედავად ჩრდილოეთის საზღვაო გზასთან შედარებით ამჟამად კანადის არქიპელაგში არსებული სანავიგაციო სირთულეებისა, აღნიშნული სტატისტიკა ადასტურებს თუ რატომ იმედოვნებს კანადა სამომავლოდ თავისი არქტიკული წყლების მომგებიანი სატრანზიტო ფუნქციის აქტიურად გამოყენებასა და საერთაშორისო სანაოსნო ქსელში მეტად ჩართვას.

2.3. აშშ

ამერიკის შეერთებული შტატები არქტიკული სახელმწიფოა 1867 წლიდან, ანუ მას შემდეგ, რაც ქვეყანამ რუსეთის იმპერიისგან იყიდა ალასკის ნახევარკუნძული და შესაბამისად, მოიპოვა მნიშვნელოვანი ტერიტორიული შენაძენი არქტიკულ ზონაში და აგრეთვე, რაც ძალიან მნიშვნელოვანია, პირდაპირი გასასვლელი ჩრდილოყინულოვან ოკეანეზე – ე.წ. „აშშ-ის მეოთხე სანაპირო“ (Allen & Brimmer, 2017). შეიძლება ითქვას, რომ ალასკის დაუფლება ამერიკის შეერთებული შტატებისთვის უდავოდ ერთ-ერთი

გარდამტეხი ისტორიული მომენტი იყო შემდგომში ამ ქვეყნის როგორც ეკონომიკური, აგრეთვე გეოპოლიტიკური პოტენციალის გაზრდის თვალსაზრისით, რაც გამოვლინდა კიდევ აქ დიდი ოდენობის ნავთობისა და სხვა ბუნებრივი რესურსების აღმოჩენითა და რაც ასევე ძალზედ მნიშვნელოვანია – ალასკის სტრატეგიული მდებარეობის გამოყენებით „ცივი ომის“ პერიოდში, როდესაც აშშ-ის არქტიკული ინტერესები, შეიძლება ითქვას, რომ ისტორიულ მაქსიმუმზე იყო თავის გეოპოლიტიკურ მეტოქესთან – საბჭოთა კავშირთან, უშუალო გეოგრაფიული სიახლოვის გამო, და რაც განაპირობებდა კიდევ არქტიკის, როგორც ამ ორ გლობალურად ურთიერთდაპირისპირებულ პოლიტიკურ პოლუსს შორის შესაძლო სამხედრო ესკალაციის ერთ-ერთ ზონად განხილვასა და შესაბამისად – მის ძლიერ მილიტარიზაციას. ამერიკის არქტიკული პოლიტიკაც დასაბამს სწორედ „ცივი ომის“ დროინდელი ისეთი დოკუმენტებიდან იღებს, როგორებიცაა ნიქსონის ადმინისტრაციის მიერ 1971 წელს მიღებული *ეროვნული უსაფრთხოების გადაწყვეტილების მემორანდუმი* და რეიგანის 1983 წლის *ეროვნული უსაფრთხოების გადაწყვეტილების დირექტივა* (Conley & Melino, 2019).

„ცივი ომის“ დასრულების შემდეგ, აშშ-ის სტრატეგიულ პრიორიტეტებში არქტიკამ რამდენამდე უკან გადაიწია, გაცილებით პრიორიტეტული გახდა რა ისეთი რეგიონები, როგორებიცაა ახლო აღმოსავლეთი და სამხრეთ წყნაროკეანეთი, რომლებზეც გაკეთებული განსაკუთრებული აქცენტები ქვეყნის ოფიციალურ სტრატეგიულ დოკუმენტებში არაერთხელაა ასახული. ამასთან, როგორც ალასკის ფაქტორის, რომლის არქტიკულ ნაწილშიც მხოლოდ 68 000-მდე (2017 წ.) ადამიანი ცხოვრობს, ისე ამერიკის, როგორც მსოფლიოს სამხედრო-პოლიტიკური და ეკონომიკური სუპერძალის გლობალური ინტერესების მიუხედავად, არქტიკამ, ისტორიულად, ქვეყნის პოლიტიკურსა და საზოგადოებრივ დისკურსში სათანადო ადგილი ვერ დაიკავა და განსხვავებით სხვა არქტიკული ქვეყნებისგან, განსაკუთრებით იგივე რუსეთისა და კანადისაგან, აშშ წარმოადგენს ერთგვარ „უხალისო არქტიკულ მოთამაშეს“ (Huebert, 2009). მაგრამ

აღსანიშნავია, რომ ბოლო დროს რეგიონში მიმდინარე მნიშვნელოვანი გარდაქმნები და რიგ აქტორთა, უპირველესად რასაკვირველია რუსეთისა და ჩინეთის, მზარდი ინტერესები და კონკრეტული ქმედებები აშშ-ისთვის ნაწილობრივ „არქტიკაში შემობრუნების“ მიზეზი ხდება და იგი მის ეროვნულ ინტერესებში თანდათან უფრო მნიშვნელოვან ადგილს იკავებს, რაც დასტურდება კიდევ უკანასკნელ ათწლეულში მიღებული რიგი სტრატეგიული დოკუმენტებით. ამ მხრივ აღსანიშნავია 2009 წელს ბუშის ადმინისტრაციის მიერ მიღებული *არქტიკული პოლიტიკის დირექტივა*, სადაც გაცხადებულია, რომ „აშშ არის არქტიკული სახელმწიფო რეგიონში სხვადასხვა ინტერესებით“. დოკუმენტში წარმოდგენილია ამერიკის არქტიკული პოლიტიკის ექვსპუნქტიანი შეჯამება, აღწერილია ეროვნულ უსაფრთხოებასთან, საერთაშორისო მმართველობასთან, კონტინენტური შეღვის გაგრძელებასთან, საზღვრებთან, საზღვაო ტრანსპორტთან, ეკონომიკასთან და ასევე ეკოლოგიასთან დაკავშირებული საკითხები (The White House, 2009). არქტიკა ნახსენებია ამჯერად უკვე ობამას ადმინისტრაციის მიერ მომზადებულ *ეროვნული უსაფრთხოების სტრატეგიაშიც* (NSS 2010), სადაც რეგიონთან მიმართებით ნათქვამია შემდეგი: „აშშ წარმოადგენს არქტიკულ სახელმწიფოს ფართო და ფუნდამენტური ინტერესებით რეგიონში, სადაც ჩვენი მიზანია ვიმოქმედოთ ეროვნული უსაფრთხოების საჭიროებებიდან გამომდინარე, დავიცვათ გარემო, პასუხისმგებლობით ვმართოთ რესურსები, ანგარიშვალდებულნი ვიყოთ ადგილობრივ თემებთან, ხელი შევუწყოთ სამეცნიერო კვლევას და გავაძლიეროთ საერთაშორისო თანამშრომლობა საკითხთა ფართო დიაპაზონზე“ (The White House, 2010, გვ. 50). აშშ-ის არქტიკული პოლიტიკისთვის მნიშვნელოვანი იყო 2013 წელი, როდესაც ობამას ადმინისტრაციამ მიიღო *არქტიკული რეგიონის ეროვნული სტრატეგია*, რომელიც წარმოადგენს ერთგვარ გაგრძელებასა და შევსებას ზემოხსენებული 2009 წლის *დირექტივისა*. მასში ხაზგასმულია, რომ ამერიკის სტრატეგია ეფუძნება სამ ძირითად სამოქმედო ხაზს: აშშ-ის უსაფრთხოების ინტერესები, არქტიკის რეგიონის დაცვის პასუხისმგებლობა და საერთაშორისო თანამშრომლობის

გაძლიერება (The White House, 2013). საგულისხმოა, რომ აღნიშნულ სტრატეგიაში წინაა წამოწეული განსაკუთრებით რეგიონული თანამშრომლობის აუცილებლობა და ამის ერთ-ერთ პოსტულატად მოიაზრება აშშ-ის „დაახლოება“ *საზღვაო კონვენციასთან*, რაც უდავოდ მნიშვნელოვანი დეტალია, თუკი გავითვალისწინებთ, რომ აშშ დღემდე ერთადერთ არქტიკულ სახელმწიფოდ რჩება, რომელიც ამ კონვენციას არ შეერთებია. ერთგვარი პარადოქსია, რომ 2016 წლის თავდაცვის დეპარტამენტის მიერ კონგრესისთვის მომზადებულ სპეციალურ ანგარიშში – *არქტიკის რეგიონში აშშ-ის ეროვნული უსაფრთხოების ინტერესების დაცვის სტრატეგია*, რომელიც 2013 წლის არქტიკული სტრატეგიის მოდიფიკაციას წარმოადგენს, დეტალურადაა აღწერილი უსაფრთხოებისა და სამხედრო თუ პოლიტიკურ გამოწვევათა საკითხები, ხოლო ამავდროულად, ქვეყნის ყველაზე მთავარ სტრატეგიულ დოკუმენტში – *ეროვნული უსაფრთხოების სტრატეგიაში* (NSS 2017), არქტიკა ერთადერთხელაა ნახსენები და ისიც მხოლოდ თავისუფალი საზღვაო მიმოსვლის კონტექსტში და განსხვავებით სხვა უფრო პრიორიტეტული რეგიონებისაგან (ახლო აღმოსავლეთი, ინდო-წყნაროკეანეთი (Indo-Pacific) და სხვ.), მასზე ფაქტობრივად არაფერია ნათქვამი (The White House, 2017).

როგორც 2019 წლის მაისში ავტორიტეტული ამერიკული კვლევითი ორგანიზაციის – *სტრატეგიული და საერთაშორისო კვლევების ცენტრის* (CSIS) მიერ გამოქვეყნებულ პუბლიკაციაშია აღნიშნული, მთავარი პრობლემა მდგომარეობს იმაში, რომ აშშ-ის სამთავრობო სტრატეგიები და არქტიკასთან დაკავშირებული ოფიციალური დოკუმენტები არსობრივად უმეტესწილად ზოგადი, დესკრიპციული ხასიათისაა და რეალურად ისინი ნათლად განსაზღვრულ პრიორიტეტებსა და კონკრეტულად გაწერილ სამოქმედო გეგმებს არ წარმოაჩენენ (Conley & Melino, 2019). ამავე პუბლიკაციის ავტორები მიუთითებენ, რომ ამაჟამად არქტიკას სამი ძირითადი ფაქტორი აყალიბებს: 1) ძალაუფლებრივი შეჯიბრით განპირობებული გეოპოლიტიკური ფაქტორი რუსეთისა და ჩინეთის ჩართულობით, რომელთაგან ერთი უდიდესი არქტიკული სახელმწიფოა როგორც დემოგრაფიული, ასევე

ინფრასტრუქტურული პოტენციალის თვალსაზრისით, ხოლო მეორე – „არქტიკის მახლობელ სახელმწიფოდ“ თვითგამოცხადებული ეკონომიკური გიგანტი; 2) არქტიკის საზღვაო და სახმელეთო ლანდშაფტის გარდამქმნელი ეკოლოგიური ფაქტორი, რაც მოქნილი სახელმწიფო მიდგომების აუცილებლობას წარმოშობს და 3) გლობალურ სასაქონლო ფასებთან მჭიდრო კორელაციაში მყოფი ეკონომიკური ფაქტორი. აშშ-ის პოლიტიკას არქტიკასთან მიმართებით კი განაპირობებს სწორედ ამ ფაქტორთა კომბინაცია და ამასთან, ალასკის მნიშვნელოვანი შიდაეკონომიკური როლი თავისი ენერგო, მინერალური და სარეწაო რესურსებით.

სწორედ პოლარული წრის მიღმა არსებულ ალასკის *ჩრდილოეთ ფერდობში* მდებარეობს აშშ-ში ნავთობისა და გაზის ერთ-ერთი ყველაზე დიდი საბადოები (ალასკა ტექსასის შემდეგ მეორე ყველაზე მნიშვნელოვანი ნავთობმომპოვებელი შტატია) და გარდა ამისა, ქვეყნის არქტიკული ექსკლუზიური ეკონომიკური ზონა საკმაოდ ვრცელ ფართობს მოიცავს, ვრცელდება რა ჩუკოტკის, ბერინგისა და ბუფორტის ზღვებზე, სადაც, აშშ-ის შინაგან საქმეთა დეპარტამენტის *ოკეანური ენერჯეტიკის მართვის ბიუროს* (BOEM) 2016 წლის შეფასებით, წარმოდგენილია ჯერ კიდევ აღმოუჩენელი, თუმცა ტექნიკურად მოპოვებადი დაახლ. 27 მილიარდი ბარელი ნავთობი და 3.8 ტრილიონი მ³ ბუნებრივი გაზი (Congressional Research Service, 2019); თუკი არქტიკული გაზის დაზვერული მარაგის უმეტესი ნაწილი ციმბირის ოფშორულ სექტორზე მოდის, ნავთობმარაგის შეფასებული მოცულობით ლიდერია სწორედ ალასკის მიმდებარე კონტინენტური შელფი (Bird et al., 2008). ჯამში კი, ამერიკის არქტიკული ნავთობი და გაზი რეგიონის ნახშირწყალბადების 20%-ს შეადგენს და რუსეთის არქტიკული მარაგის შემდეგ მეორე ადგილზეა (Keil, 2014). აშშ-ის *პეტროლიუმის ეროვნული საბჭოს* 2015 წლის ანგარიშში ნათქვამია, რომ შემდგომი 35 წლის მანძილზე ალასკის მიმდებარე ექსკლუზიურ ეკონომიკურ ზონაში, კონტინენტური შელფიდან ნავთობისა და გაზის მოპოვება ამერიკულ შიდა მიწოდებას ძალზედ წაადგებოდა, რადგან ფიქლური წესით მოპოვებამ, მიუხედავად მისი

„რეგოლაციურობისა“, შესაძლოა თანდათან სტაგნაცია განიცადოს (National Petroleum Council, 2015); ამას ემატება აგრეთვე აშშ-ის ნავთობიმპორტისადმი დამოკიდებულების ფაქტორი: როგორც კეილი (Keil, 2014) მიუთითებს, 2010 წლის მონაცემებით აშშ-ში მოხმარებული ნავთობის 49% იყო იმპორტირებული (განსხვავებით გაზის მხოლოდ 13%-ისგან) და გავითვალისწინებთ რა საგარეო ნავთობზე ქვეყნის დამოკიდებულების ასეთ მაღალ დონეს, ალასკის ნავთობწარმოების ინტენსიფიკაცია საზღვაო მოპოვებით ამერიკის ენერგეტიკული თვითკმარობის მნიშვნელოვანი ხელშემწყობი ფაქტორი შეიძლება გახდეს. მიუხედავად ამისა, როგორც კონლი და მელინო (Conley & Melino, 2019) აღნიშნავენ, ექსპლუატაციის მთავარი ხელშემშლელი ფაქტორი სათანადოდ განუვითარებელი ინფრასტრუქტურა და საზღვაო მოპოვებასთან დაკავშირებული ჯერ კიდევ აღმოუფხვრელი ტექნიკური სირთულეებია.

ამერიკისთვის არქტიკულ გეოსტრატეგიულ ინტერესებში მნიშვნელოვანი ცვლილებების მომასწავებელი შეიძლება გახდეს შესაბამისად 2019 წლის აპრილსა და ივნისში *აშშ-ის სანაპირო დაცვისა და აშშ-ის თავდაცვის დეპარტამენტის* მიერ გამოქვეყნებული დოკუმენტები: *არქტიკის სტრატეგიული ხედვა (Arctic Strategic Outlook)* და *არქტიკული სტრატეგია*, რომლებიც, ფართო შეფასებით, რამდენადმე განსხვავდება წინა ადმინისტრაციის დროინდელი ანალოგური დოკუმენტებისაგან. ახალი სტრატეგიული დოკუმენტების უმნიშვნელოვანესი სიახლეა მისი გაცილებით უფრო მეტად ფოკუსირება რეგიონში გეოპოლიტიკასა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ საკითხებზე. თუკი ობამას ადმინისტრაციის დროინდელი სტრატეგიები მეტწილად ფოკუსირდებოდა აშშ-ის შიდასახელმწიფოებრივ რეალობაში არქტიკის ცნობადობის ამაღლებასა და მისი მნიშვნელობის ხაზგასმაზე, ასევე რეგიონში კონსტრუქციული თანამშრომლობის, სამეცნიერო და გარემოსდაცვითი საქმიანობების კოორდინირებულად წარმართვაზე, ამჯერად, ახალი *სტრატეგიული ხედვის* ფოკუსიცა და ტონიც უფრო მეტად საგარეოდ მიმართულია და მეტად ფოკუსირდება სუვერენიტეტის ცნებისა და

გეოსტრატეგიული გამოწვევების ირგვლივ (Arctic Institute, 2019). სავსებით ლოგიკურია აღვნიშნოთ, რომ აშშ-ის ეს ახალი სტრატეგია წარმოადგენს ერთგვარ საპასუხო მზაობას არქტიკაში ბოლო დროს ტრანსფორმირებული გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური მოცემულობებისა, ვინაიდან იგი დასაწყისშივე აღნიშნავს 2013 წლიდან, ანუ წინა ანალოგიური დოკუმენტის მიღებიდან დღემდე მომხდარ ცვლილებებს და ხაზგასმითა და საკმაოდ კრიტიკული ტონით აჯამებს რუსეთისა და ჩინეთის არქტიკაში გააქტიურებას.

სტრატეგიულ ხედვაში ვკითხულობთ:

აშშ-ის ორივე ყველაზე მნიშვნელოვანი მეტოქე – რუსეთი და ჩინეთი, რეგიონს ეროვნულ პრიორიტეტად აცხადებს და საპასუხო ინვესტიციებსაც ახორციელებს აქ თავიანთი გავლენების განსავრცობად. მსოფლიოს მასშტაბით რუსეთისა და ჩინეთის მხრიდან წესებზე დაფუძნებული საერთაშორისო წესრიგის გამუდმებით უგულვებელყოფა წარმოშობს არქტიკის რეგიონის მშვიდობიანი სტაბილურობის დარღვევის რისკებს (United States Coast Guard, 2019, გვ. 4).

უნდა აღინიშნოს, რომ ვაშინგტონი ყურადღებით აკვირდება ჩინეთის ბოლოდროინდელ გააქტიურებას არქტიკაში, თანდათან უფრო თვალშისაცემი ხდება რა ამ უკანასკნელის ეკონომიკური დიპლომატია, მათ შორის გრენლანდიაზე, სადაც ჯერ კიდევ მეორე მსოფლიო ომის დროიდან განთავსებულია აშშ-ისთვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი თულებს საჰაერო ბაზა (Sorensen, 2018). ზემოხსენებულის ანალოგიური პათოსი გვხვდება აგრეთვე *თავდაცვის დეპარტამენტის* უახლეს სტრატეგიაშიც, სადაც კიდევ უფრო კონკრეტულადაა აღწერილი ცვალებადი გეოპოლიტიკური ლანდშაფტი და შეფასებულია აშშ-ის ეროვნული უსაფრთხოებისა და რეგიონული სტაბილურობისთვის რისკის შემცველი გარემოებები. დოკუმენტში ხაზგასმულია არქტიკის როგორც ჩრდილოამერიკულ, ასევე ევროპულ ნაწილებში მოკავშირეებთან თანამშრომლობის გაღრმავების აუცილებლობა და კონკრეტულად საუბარია კანადასთან ერთად *ჩრდილოეთ ამერიკის აეროკოსმოსური თავდაცვითი სარდლობის* (NORAD), ხოლო ევროპელ მოკავშირეებთან NATO-ს საშუალებით რეგიონის უსაფრთხოების გარანტირების

მექანიზმებზე (United States Department of Defense, 2019). დოკუმენტში გამოკვეთილია აგრეთვე ჩრდილოეთის ოკეანეში აშშ-ის როგორც დასავლეთ, ისე აღმოსავლეთ მხრიდან გეოგრაფიული მისაწვდომობის როლი, რაც საზღვაო ტრანსპორტირებისთვის სტრატეგიულ კორიდორებს ქმნის; სწორედ ამიტომაც აშშ-ისთვის მნიშვნელოვანი ნავიგაციის თავისუფლების პრინციპი, რომელიც, რასაკვირველია არქტიკის წყლებსაც ეხება და კანადასთან არსებულ უთანხმოებას ჩრდილო-დასავლეთ გასასვლელთან დაკავშირებით სამომავლო მოლაპარაკების თემად განიხილავს.

2.4. ევროპული ქვეყნები

დანარჩენი არქტიკული ქვეყნებიდან ორი – დანია და ნორვეგია, არქტიკულ სანაპირო ქვეყნებს, ხოლო სამი – ისლანდია, შვედეთი და ფინეთი არქტიკული სანაპიროს არმქონე ქვეყნებს წარმოადგენენ ინდივიდუალური და თან რეგიონული თანამშრომლობის აუცილებლობით განპირობებული ინტერესებით. გეოგრაფიული და ისტორიული ფაქტორებიდან გამომდინარე, ამათგან არქტიკულ პოლიტიკას ყველაზე მნიშვნელოვანი ადგილი პირველ რიგში დანიისა და ნორვეგიისთვის უჭირავს.

კონტინენტურ ევროპაში მდებარე დანიის არქტიკულობას განაპირობებს მსოფლიოს უდიდეს კუნძულ გრენლანდიაზე მისი სუვერენიტეტი, რაც, როგორც ისტორიულად, ასევე ამჟამად, ამ ქვეყნის არქტიკული ინტერესებისა და შესაბამისი პოლიტიკის განმსაზღვრელ უმთავრეს ფაქტორს წარმოადგენს (Breum, 2018a). მაგრამ საინტერესოა, რომ ბოლო პერიოდში ამ ქვეყნის არქტიკული ვექტორები რამდენამდე შეიცვალა: თუკი „ცივი ომის“ დროს NATO-ს წევრი დანიის არქტიკული პოლიტიკა უმეტესწილად გრენლანდიაზე ვიწრო ფოკუსირებას ეფუძნებოდა აქ განთავსებული ამერიკული სამხედრო ობიექტის – თულეს საჰაერო ბაზისა და აქვე მდებარე სარადარო დანადგარების გარშემო სტრატეგიული თანამშრომლობით აშშ-თან, დღესდღეობით იგი სერიოზულ შემობრუნებას

განიცდის 2011 წლის ახალი არქტიკული სტრატეგიის მიღებით, რომელსაც წინ უსწრებდა დანიის მიერ უფრო ფართო არქტიკული მოთამაშის როლის მორგება და სწორედ მისი ინიციატივით 2008 წელს, გრენლანდიის ქ. ილულისატიში, არქტიკის ხუთივე სანაპირო სახელმწიფოს მიერ მნიშვნელოვანი *ილულისატიის დეკლარაციის* მიღება, რომელიც გახდა პირველი შიდა რეგიონული დოკუმენტი, სადაც ხაზგასმულია არქტიკაში არსებულ ტერიტორიულ უთანხმოებათა მშვიდობიანი გზებით მოგვარების აუცილებლობა და გაცხადებულია, რომ სამომავლოდ ტერიტორიული განაწილება უნდა მოხდეს სამეცნიერო მონაცემებსა და საერთაშორისო სამართალზე დაფუძნებით (Jacobson, 2016). საგულისხმოა, რომ დანიის ასეთი ტრანსფორმაცია მის არქტიკულ პოლიტიკაში, უკავშირდება 2007 წელს რუსული ექსპედიციის მიერ ჩრდილოეთ პოლუსის ქვეშ რუსეთის დროშის დამაგრების რეზონანსულ ფაქტს, რაც კოპენჰაგენის მიერ პროვოკაციად იქნა აღქმული და მისი მხრიდან არქტიკულ საქმეებში მეტი ჩართულობის აუცილებლობა წარმოშვა, რის შედეგადაც, დანიის არქტიკული ინტერესები უკვე აღარ შემოიფარგლება მხოლოდ გრენლანდიასთან ორმხრივი ურთიერთობებით და იგი უფრო მნიშვნელოვან რეგიონულ აქტურობას ცდილობს (Rahbek-Clemmensen, 2016). 2011 წლის *დანიის სამეფოს არქტიკული სტრატეგია 2011-2020* საკმაოდ კონსტრუქციულსა და ყოვლისმომცველ დოკუმენტს წარმოადგენს, სადაც გაცხადებულია, რომ დანიის სამეფო (რომელიც მოიცავს საკუთრივ დანიას, ასევე გრენლანდიასა და ფარერის კუნძულებს), როგორც არქტიკული სახელმწიფო, მოწოდებულია რეგიონში თავისი ინტერესების ადეკვატური პოლიტიკა გაატაროს ერთდროულად როგორც საკუთარი სუვერენული გადაწყვეტილებების, აგრეთვე რეგიონის სხვა ქვეყნებთან, განსაკუთრებით კი არქტიკულ სანაპირო ქვეყნებთან მჭიდრო თანამშრომლობის საშუალებით, დაკავშირებული იქნება ეს რესურსების მოპოვებასთან, საზღვაო გზებით სარგებლობასა თუ ტერიტორიული დავების მოგვარებასთან (Ministry of Foreign Affairs of Denmark, 2011). ამ სტრატეგიით განპირობებულ პრაქტიკულ ნაბიჯს წარმოადგენდა სწორედ 2014 წელს დანიის მიერ კონტინენტური შელფის გაგრძელებაზე

გაეროში ოფიციალური განაცხადის გაკეთება და ჩრდილოეთ პოლუსის ჩათვლით ჯამში 895 000 კმ² ტერიტორიაზე პრეტენზიის წამოყენება, რითაც იგი რუსეთის შემდეგ მეორე სახელმწიფო გახდა ჩრდილოეთ პოლუსზე ლეგალური პრეტენზიით, რასაც მხოლოდ კანადა მიემატა 2019 წლის მაისში. არქტიკას მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს *2019-2020 წ.წ. დანიის საგარეო და უსაფრთხოების პოლიტიკის სტრატეგიაში*, რომელიც პირდაპირ მიუთითებს მათ შორის რუსული არქტიკის მზარდ მილიტარიზაციასთან დაკავშირებულ შესაძლო საფრთხეებზე და ამის პარალელურად დანიის, როგორც NATO-ს წევრი ქვეყნის პასუხისმგებლობაზე ალიანსთან მჭიდრო თანამშრომლობის კონტექსტში (Ministry of Foreign Affairs of Denmark, 2018).

საინტერესოა, რომ ბოლო დროს საკმაოდ ფართო განხილვის საგნად იქცა ჩინეთის მზარდი როლის შესაძლო გავლენის ფაქტორი დანია-გრენლანდიის ურთიერთობებში, იზრდება რა პეკინის ეკონომიკური დიპლომატიის კვალი მსოფლიოს უდიდეს კუნძულზე, რომელიც, 2009 წლის ახალი შეთანხმებით, გახდა თვითმმართველი პოლიტიკური ერთეული და აღნიშნული შეთანხმება გრენლანდიას უფლებას აძლევს ნებისმიერ დროს დააყენოს სრული დამოუკიდებლობის საკითხი, რომელსაც, მიუხედავად გრენლანდიელთა მზარდი მისწრაფებისა სუვერენიტეტისადმი, ჯერ კიდევ ზღუდავს დანიაზე ეკონომიკური დამოკიდებულება (Breum, 2018a). თუკი გრენლანდიის ადგილობრივი ხელისუფლება დამატებითი ეკონომიკური სარგებლის მიღებისა და ამით კოპენჰაგენზე დამოკიდებულების შემცირების მიზნით აბსოლუტურად მიესალმება ჩინურ ინვესტიციებს, განსაკუთრებით რესურსების (მეტწილად ურანი და იშვიათი მინერალები), ენერგეტიკისა და ინფრასტრუქტურის სფეროებში, კოპენჰაგენში ამ ყველაფრის მიმართ მზარდი სკეპტიციზმი შეინიშნება, რაც კიდევ უფრო გაძლიერდა 2017 წლიდან გრენლანდიაზე ჩინეთის კვლევითი და სატელიტური მიმღები სადგურების დაფუძნების გააქტიურებული ძალისხმევისა და ჩინურ სახელმწიფო სამშენებლო კომპანია China Communication Construction Company Ltd.-ის მიერ კუნძულზე აეროპორტების

მშენებლობაში შესაძლო მონაწილეობის გამო (Sørensen, 2018). 2018 წელს ქვეყნის თავდაცვის მინისტრ კლაუს ჰიორტ ფრედერიკსონის აშშ-ის თავდაცვის მდივან ჯეიმს მატისთან შეხვედრისას დანიელმა მინისტრმა ამერიკელ კოლეგასთან ხაზგასმით აღნიშნა, რომ ჩინეთის მიერ გრენლანდიაზე ისეთი მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელება, როგორცაა აეროპორტების მშენებლობა, შესაძლოა წარმოადგენდეს კუნძულზე ჩინეთის სამხედრო ყოფნისკენ გადადგმულ პირველ ნაბიჯს, რაც არ შედის აშშ-ის ინტერესებში (იქვე). საგულისხმოა, რომ 2019 წლის ივნისში აღნიშნულმა ჩინურმა კომპანიამ აეროპორტების მშენებლობაზე შეთავაზება უკან წაიღო და \$420 მლნ-იანი პროექტის განხორციელებაზე უარი თქვა, რაშიც დიდი როლი ითამაშა აშშ-ის წნეხმა დანიაზე და აგრეთვე ამ უკანასკნელის მხრიდან პირდაპირ უცხოურ ინვესტიციებზე კონტროლის გამკაცრებამ (Reuters, 2019). როგორც სორენსენი (Sørensen, 2018) აღნიშავს, დანიას კარგად ესმის ჩინეთთან თანამშრომლობით განპირობებული ეკონომიკური სარგებლის საჭიროება, მაგრამ ზედმეტად მძლავრი ეკონომიკური გავლენა ისეთ მოწყვლადსა და სენსიტიურ პოლიტიკურ-ეკონომიკურ სივრცეზე, როგორც გრენლანდია, კოპენჰაგენისთვის სერიოზულ თავსატეხს ქმნის და ოქროს შუალედის პოვნის რთულ აუცილებლობას წარმოშობს. დანია-გრენლანდიის ურთიერთობებში უთუოდ გარდამტეხ მომენტად მოიაზრება სამომავლოდ გრენლანდიის ნახშირწყალბადოვანი რესურსების ექსპლუატაციის შესაძლებლობა, რაც პრაქტიკულად ჯერ კიდევ არ განხორციელებულა, მიუხედავად USGS-ის მიერ დაზვერილი ნავთობსაბადოების არსებობისა კუნძულის ჩრდ.-აღმოსავლეთითა და კანადა-გრენლანდიას შორის, სადაც ჯამში 47 მილიარდ ბარელზე მეტი ნავთობია კონცენტრირებული (Bird et al., 2008). გამომდინარე იქიდან, რომ 2009 წლის გრენლანდიის თვითმმართველობის აქტის თანახმად, აქ არსებული ბუნებრივი რესურსების (როგორც კუნძულზე, ისე ზღვაში) განკარგვის უფლებას სწორედ ეს უკანასკნელი ფლობს, მდიდარი ნახშირწყალბადების ექსპლუატაციისა და გრენლანდიის ნავთობმწარმოებელ ქვეყნად ქცევის პერსპექტივას გრენლანდიელთა ეროვნულ-

სახელმწიფოებრივი მშენებლობისა და დანიისგან სრული საბოლოო დამოუკიდებლობის მიღწევის დისკურსში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს (Poppel, 2018).

რაც შეეხება ნორვეგიას, ამ ქვეყნისთვის არქტიკის გიგანტურ მნიშვნელობას ის მცირე დეტალიც ადასტურებს, რომ რეგიონზე გამოცემული ინგლისურენოვანი სამეცნიერო პუბლიკაციების რაოდენობით იგი მსოფლიოში მესამე ადგილზეა აშშ-ისა და კანადის შემდეგ (Norwegian Ministry of Foreign Affairs, 2014). არქტიკაზე მოდის ნორვეგიის სახმელეთო ტერიტორიის თითქმის ნახევარი, 1.5 მლნ კმ²-მდე აკვატორია, მოსახლეობის დაახლოებით 10% (ამ მაჩვენებლით იგი უსწრებს ყველა დანარჩენ არქტიკულ ქვეყანას) და გარდა საკუთრივ კონტინენტური ნორვეგიის სამი ჩრდილოეთ საგრაფოსა: ნორდლანდი, ტრომსი და ფინმარკი, იგი აგრეთვე აერთიანებს სვალბარდის არქიპელაგსა და კუნძულ იან მაიენს ჩრდილოყინულოვან ოკეანეში (Arctic Council, 2015). ნორვეგიის კონტინენტური შელფი მოიცავს 2 039 951 კმ² ფართობს და მასში შედის ასევე 2009 წელს *კონტინენტური შელფის ლიმიტის შესახებ გაეროს კომისიის* გადაწყვეტილებით ნორვეგიისთვის საექსპლუატაციოდ ნებადართული დაახლ. 235 000 კმ² ფართობის ტერიტორია (Government of Norway, 2009).

არქტიკა ნორვეგიის საგარეო პოლიტიკის პრიორიტეტული მიმართულებაა, განსაკუთრებით კი ბარენცის ზღვაში ნავთობისა და გაზის კვლევა-ძიებისა და ექსპლუატაციის, საზღვაო ტრანსპორტის, სარეწაო და ტურისტული და რასაკვირველია, რაც ასევე ძალიან მნიშვნელოვანია – გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით, წარმოადგენს რა NATO-ს წევრი ნორვეგია ალიანსის ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვანსა და სტრატეგიულად ყურადსაღებ ადგილს მისი გეოგრაფიული სიახლოვისა და უშუალო მეზობლობის გამო რეგიონის პროაქტიურ რევიზიონისტულ ძალასთან – რუსეთთან. 2011 და 2017 წლების *ნორვეგიის არქტიკული პოლიტიკისა და ნორვეგიის არქტიკული სტრატეგიის* სახელმწიფო დოკუმენტებში აღნიშნულია ამ რეგიონის სასიცოცხლო როლი ქვეყნის ეკონომიკისა და საერთაშორისო თანამშრომლობის ქსელში აქტიური

ჩართულობისთვის. ხაზგასმულია რა, რომ არქტიკაში საზღვაო ტრანსპორტის 80% გადის ნორვეგიის წყლებში, ქვეყანაში მინერალური მოპოვებისგან მიღებული შემოსავლის მესამედი მოდის არქტიკულ ჩრდილოეთ ნორვეგიასა და სვალბარდზე და ნორვეგიის კონტინენტურ შელფში არსებული ნავთობისა და გაზის დაზვერილი მარაგის 43% თავმოყრილია ბარენცის ზღვის ქვეშ, *ნორვეგიის არქტიკული პოლიტიკის* სტრატეგიულ დოკუმენტში დასახულია შემდგომი მოქმედების შემდეგი ხუთი პრიორიტეტული სფერო: საერთაშორისო თანამშრომლობა, ბიზნესის განვითარება, ცოდნის განვითარება, ინფრასტრუქტურა და გარემოს დაცვა (Norwegian Ministry of Foreign Affairs, 2014). ამ მიმართულებებზე ხაზგასმა მეორდება ასევე 2017 წ. *ნორვეგიის არქტიკულ სტრატეგიაშიც*, სადაც გამოკვეთილადაა საუბარი რეგიონში სიმშვიდისა და სტაბილურობის შენარჩუნება-განმტკიცების მიზნით საერთაშორისო თანამშრომლობის აუცილებლობაზე. ნორვეგია დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს რეგიონულ თანამშრომლობას *არქტიკის საბჭოსთან* და *ბარენცის ევრო-არქტიკულ საბჭოსთან*, აგრეთვე უშუალოდ რუსეთთანაც, რომლის მიერ უკრაინაში საერთაშორისო სამართლის უხეში დარღვევის შემდეგ, ნორვეგიისთვის ამ ქვეყანასთან მეზობლობამ კიდევ უფრო მეტად დააყენა დღის წესრიგში უსაფრთხოების გარანტირებისთვის თავის NATO-ელ პარტნიორებთან თანამშრომლობის გაძლიერება (Government of Norway, 2017). ამ უკანასკნელ მიზანს ემსახურებოდა სწორედ 2018 წლის ოქტომბერ-ნოემბერში NATO-ს მიერ ნორვეგიაში ჩატარებული მასშტაბური სამხედრო წვრთნები – Trident Juncture 2018, რომელიც წარმოადგენდა „ცივი ომის“ შემდეგ ალიანსის მიერ ჩატარებულ ყველაზე მსხვილმასშტაბიან სამხედრო წვრთნებს 31 სახელმწიფოსა და 50 000-ზე მეტი სამხედროს მონაწილეობით (NATO, 2018). მიუხედავად ამისა, ნორვეგია-რუსეთის ურთიერთობებში უდავოდ პოზიტიური ნაბიჯი იყო ამ ორ ქვეყანას შორის 2010 წელს 40 წლიანი სასაზღვრო დავის მოგვარება ბარენცის ზღვაში, როდესაც ორმხრივი ხელშეკრულებით საბოლოოდ შეთანხმდა 1 750 კმ-იანი საზღვაო საზღვარი (Government of Norway, 2010). მაგრამ გაცილებით უფრო პრობლემური და კომპლექსურია სვალბარდის

არქიპელაგის, მსოფლიოს ამ ყველაზე ჩრდილოეთით მდებარე დასახლებული ადგილის საკითხი თავისი წინააღმდეგობრივი და უნიკალური ლეგალური სტატუსით, რომელიც გულისხმობს 61 020 კმ² ფართობის მქონე კუნძულებზე ნორვეგიის ფორმალურ სუვერენიტეტსა და ამავდროულად, მათზე სხვა ქვეყნების „ხელმისაწვდომობის თანაბარ თავისუფლებას“, რაშიც იგულისხმება როგორც არქიპელაგზე შეუზღუდავი გადაადგილება და საქმიანობა (გარდა სამხედრო ხასიათისა, რადგან სვალბარდი დემილიტარიზებული ზონაა), აგრეთვე რესურსების ექსპლუატაცია, თუმცა წინააღმდეგობრივი გაურკვევლობა იმის შესახებ, თუ კონკრეტულად ვინაა უფლებამოსილი ისარგებლოს არქიპელაგის გარშემო ზღვებსა და მათ ქვეშ არსებული რესურსებით (Zimmerman, 2018). საქმე ისაა, რომ 1920 წლის *შპიცბერგენის ხელშეკრულება* სვალბარდის არქიპელაგს ნორვეგიას მიაკუთვნებს, გაცხადებულია რა ხელშეკრულების 1-ელ მუხლში არქიპელაგზე ნორვეგიის „სრული და აბსოლუტური სუვერენიტეტი“, ხოლო მე-2 და მე-3 მუხლები კი ამ ხელშეკრულებაზე ხელმომწერ 46 სხვა სახელმწიფოს მოქალაქეებს თანაბარ უფლებას აძლევს იცხოვრონ და იმუშაონ სვალბარდზე და აწარმოონ კუნძულებსა და მათ ტერიტორიულ წყლებში არსებულ რესურსთა ექსპლუატაცია (Status of Spitzbergen, 1920). ამჟამად, ნორვეგიის კანონმდებლობა არ ასხვავებს ხელშეკრულებაზე ხელმომწერი და დანარჩენი ქვეყნების მოქალაქეთა ხელმისაწვდომობის უფლებას კუნძულებზე და შედეგად, სვალბარდის არქიპელაგი მსოფლიოში ერთადერთი ადგილია, სადაც მოხვედრა, ცხოვრება და მუშაობა ვიზის გარეშე შეუძლია ნებისმიერი სახელმწიფოს ნებისმიერ მოქალაქეს (Governor of Svalbard, 2016). სვალბარდის გარშემო არსებული შელფი უზარმაზარ ნავთობმარაგებს შეიცავს, მაგრამ ნორვეგიის კანონმდებლობა ზღუდავს აქ საზღვაო წესით ნავთობმოპოვებას და ამასთან თვლის, რომ რესურსთა ექსპლუატაციაზე ხელშეკრულების სხვა მხარეთა თავისუფალი ხელმისაწვდომობის უფლებამოსილება ვრცელდება მხოლოდ 12 საზღვაო მილიან ტერიტორიულ წყლებზე და არა 200 საზღვაო მილიან განსაკუთრებულ ეკონომიკურ ზონაზე, ვინაიდან ეს ცნება, განსხვავებით

ტერიტორიული წყლების ცნებისგან, ხელშეკრულების დადების პერიოდში არ არსებობდა და დღეს მასზე მხოლოდ ნორვეგიის სუვერენული უფლებები უნდა ვრცელდებოდეს (Thomassen, 2013). ამ მიდგომას კი ეწინააღმდეგებიან რიგი ევროპული და ნორვეგიის მოკავშირე NATO-ს წევრი ქვეყნებიც კი და რასაკვირველია რუსეთი, რომელიც, ხელშეკრულების ხელმოწერიდან დღემდე, არქიპელაგზე ნორვეგიის სუვერენიტეტსაც კი, მიუხედავად ფორმალური აღიარებისა, გარკვეულწილად ეჭვქვეშ აყენებს, რისი გამოვლენაც იყო მაგალითად 2015 წლის აპრილში რუსეთის მაშინდელი ვიცეპრემიერის – დიმიტრი როგოზინის დემონსტრაციული ვიზიტი სვალბარდზე, მიუხედავად წინა წელს რუსეთის მიერ ყირიმის ანექსიის გამო მასზე ევროკავშირისა და ნორვეგიის მხრიდან თავიანთ ტერიტორიებზე გადაადგილებაზე დაწესებული აკრძალვებისა (Zimmerman, 2018). სვალბარდის მოსახლეობა 2019 წ. აპრილის მონაცემებით შეადგენდა მხოლოდ 2 258 ადამიანს, საიდანაც რამდენიმე ასეულს წარმოადგენს ქვანახშირის მალარობში დასაქმებული ეთნიკურად რუსი მოსახლე (Statistics Norway, 2019). საგულისხმოა, რომ რუსეთი ზღუდავს ნორვეგიის მცდელობებს ექსკლუზიურ ეკონომიკურ ზონაში რესურსების დამოუკიდებლად მოპოვებისა და როგორც ზიმერმანი (Zimmerman, 2018) აღნიშნავს, კუნძულებზე ისტორიული კავშირები, 1920 წლის ხელშეკრულებისადმი უნდობლობის განცდა, ჩრდილოეთის ფლოტთან მათი გეოგრაფიული სიახლოვე და ასევე აქ არსებული ეთნიკურად რუსი მოსახლეობა (სეზონურად 10-20%) კრემლისთვის საკმარის საფუძველს ქმნის სვალბარდის ლეგალური სტატუსით წარმოშობილი გაურკვეველობა და მისით წარმოქმნილი ერთგვარი „რუხი არეალები“ (gray zones) სათავესოდ გამოიყენოს აქ კონფლიქტის წყაროს გასაღვივებლად. ამასთან, მიუხედავად იმისა, რომ კოლექტიური თავდაცვის შესახებ NATO-ს მე-5 მუხლი ფორმალურად 1951 წლიდან სვალბარდზეც ვრცელდება, მისი ამოქმედება მხოლოდ ალიანსის წევრთა აბსოლუტური კონსენსუსითაა შესაძლებელი, ხოლო იმის გამო, რომ NATO-ს წევრი ისლანდიის, დანიის, ესპანეთისა და გაერთიანებული სამეფოს პოზიციები სვალბარდის 200 საზღვაო მილთან დაკავშირებით

წინააღმდეგობაშია ნორვეგიის პოზიციასთან და ემთხვევა რუსეთის პოზიციას, ნორვეგიისთვის იქმნება პოტენციური საშიშროება NATO-ს მხრიდან ამ კუნძულებზე უსაფრთხოების სრულად ვერგარანტირებისა (იქვე). აქედან გამომდინარე, არა მხოლოდ ნორვეგიისთვის, არამედ ასევე NATO-სთვისაც, სვალბარდის არქიპელაგი წარმოადგენს ერთგვარ „აქილევსის ქუსლს“ (Wither, 2018).

მიუხედავად გეოპოლიტიკური სენსიტიურობებისა, ნორვეგიისთვის არქტიკა უპირველესად მნიშვნელოვანი ეკონომიკური სარგებლის პოტენციური წყაროა და როგორც ზემოთ აღინიშნა, სწორედ ბარენცის ზღვაშია წარმოდგენილი ნორვეგიის ნავთობისა და გაზის მარაგის 40%-ზე მეტი, ხოლო დანარჩენი კი მოდის პოლარული წრის სამხრეთით მდებარე, ნახშირწყალბადების ექსპლუატაციის თვალსაზრისით ყველაზე მეტად ათვისებულ ჩრდილოეთისა და ნორვეგიის ზღვებზე, სადაც ამჟამად ფუნქციონირებს შესაბამისად 65 და 18 საბადო, შედარებით ბარენცის ზღვის მხოლოდ ორ – Snøhvit-ისა და Goliat-ის საბადოსთან (Norwegian Petroleum, 2019). საგულისხმოა, რომ 2010 წელს რუსეთთან მიღწეულმა სასაზღვრო შეთანხმებამ პოზიტიურად იმოქმედა აქ ახალი კვლევა-ძიების წარმოებაზე და 2019 წლის იანვრის მონაცემებით, ბარენცის ზღვაში ნავთობისა და გაზის მოპოვების 77 ლიცენზია იყო გაცემული (Norwegian Petroleum Directorate, 2017 & Equinor, 2019a). ამგვარად, მიუხედავად იმისა, რომ ნორვეგიის ნახშირწყალბადოვანი მოპოვების სამი კლასტერიდან ყველაზე მდიდარი – ბარენცის ზღვა, დღესდღეობით სხვებთან შედარებით ნაკლებათვისებულია, აქ არსებული დიდი მარაგი და მისი მზარდი ხელმისაწვდომობა როგორც ხელსაყრელი კლიმატური პირობებიდან (გოლფსტრიმის თბილი ოკეანური დინება აქ არსებული ცინულოვანი საფარის შედარებით სიმცირეს განაპირობებს) ასევე ტექნოლოგიური შესაძლებლობებიდან გამომდინარე ამ ქვეყნის ეკონომიკური სარგებლის გაზრდის რეალურ პოტენციალს ქმნის (Equinor, 2019b).

დანარჩენ სამ ქვეყანას – ისლანდიას, შვედეთსა და ფინეთს, ბუნებრივია, მათი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე სხვებთან შედარებით მოკრძალებული

(გარდა ფინეთის ერთი ამბიციური პროექტისა), მაგრამ რასაკვირველია აგრეთვე მნიშვნელოვანი არქტიკული ინტერესები გააჩნიათ, ისინი *არქტიკის საბჭოს* არანაკლებ აქტიურ წევრებსა და რეგიონული თანამშრომლობის მნიშვნელოვან ელემენტებს წარმოადგენენ. პოლარული წრის უშუალოდ სამხრეთით მდებარე ისლანდია, რომელიც ყველაზე პატარა არქტიკული ქვეყანაა, ფოკუსირებულია NATO-სთან თანამშრომლობით თავისი უსაფრთხოების გარანტირებასა და ეკონომიკური პოტენციალის გამოყენებაზე, რაც ჯერჯერობით უმეტესწილად მხოლოდ თევზის რეწვასა და ტურიზმს უკავშირდება. რეიკიავიკისთვის მნიშვნელოვანია *არქტიკის საბჭოს* რვავე წევრის შეთანხმებული მოქმედება და როგორც *ისლანდიის არქტიკული პოლიტიკის საპარლამენტო რეზოლუციამ* ხაზგასმული, იგი სკეპტიკურად აფასებს არქტიკის ხუთი სანაპირო სახელმწიფოს (ე.წ. „არქტიკული ხუთეული“) მეტად შეთანხმებულ თანამშრომლობას არასანაპირო სამი ქვეყნის შესაბამისი ჩართულობის გარეშე და ამას *არქტიკის საბჭოს* ქმედითუნარიანობის დამასუსტებელ ფაქტორად და ორგანიზაციის წევრებს შორის თანასწორობის პრინციპის დარღვევად მიიჩნევს (Government of Iceland, 2011). მიუხედავად იმისა, რომ სწორედ თავისი „ნაწილობრივი“ არქტიკული მდებარეობის გამო ისლანდია არ განიხილება არქტიკულ სანაპირო სახელმწიფოდ, ამ ქვეყნის ერთგვარი „არქტიკული ნაციონალიზმი“ განაპირობებს სწორედ მის მისწრაფებას თანაბარი როლი ითამაშოს რეგიონში გადაწყვეტილების მიღების პროცესებში (Dodds & Ingimundarson, 2012). ისლანდიისთვის არქტიკის პრიორიტეტულობა წინა პლანზე წამოვიდა განსაკუთრებით 2008 წლის ფინანსური კრიზისის შემდეგ, როდესაც მან დაიწყო თავის ექსკლუზიურ ეკონომიკურ ზონაში ნავთობისა და გაზის ძიებისა და აგრეთვე ქვეყნის რეგიონული მომსახურების ცენტრად და სატრანსპორტო ჰაბად ქცევის პერსპექტივების განხილვა; განიხილებოდა აგრეთვე ძალზედ ამბიციური და ჯერჯერობით მხოლოდ ჰიპოთეტური *ტრანსპოლარული საზღვაო გზის* (წყნარი ოკეანიდან ჩრდ. პოლუსის გავლით ატლანტის ოკეანეში) განვითარებაში ისლანდიის, როგორც მთავარი ჰაბის როლიც (Ingimundarson,

2015). სწორედ ამ პერსპექტივებს უკავშირდება ის, რომ 2013 წელს ისლანდია გახდა პირველი ევროპული ქვეყანა, რომელმაც ჩინეთთან გააფორმა შეთანხმება თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ და საფუძველი ჩაეყარა მათ შორის ორმხრივი ურთიერთობების გაღრმავებას (იქვე). მაგრამ, როგორც ინგიმუნდარსონი (Ingimundarson, 2015) მიიჩნევს, ყოველივე ამ ამბიციური რიტორიკის მიუხედავად, რეგიონში ისლანდიის ინვესტიცია მიზერულია, ისევე, როგორც მისგან მიღებული ეკონომიკური სარგებელი, რაც დადასტურდა კიდევ კონტინენტურ შელფზე, კუნძულისგან ჩრდილოეთით მდებარე დრეკის არეალში ნორვეგიულ და ჩინურ ნავთობკომპანიებზე ნახშირწყალბადების მოკვლევისთვის გაცემული ლიცენზიების მიუხედავად ამ უკანასკნელთა მიერ საბოლოოდ 2018 წლის დასაწყისში ძიების შეწყვეტით, რისკებისა და სიძვირის მიზეზით (Iceland Magazine, 2018). შვედეთისა და ფინეთის არქტიკულ ინტერესებში ყველაზე მეტად შეიძლება პარალელების გავლება, ვინაიდან ამ ორი, არქტიკულ ზღვებზე პირდაპირი გასასვლელის არმქონე და ნეიტრალური სახელმწიფოს უპირველესი ინტერესები რეგიონში ფოკუსირებულია ეკონომიკურ განვითარებასა და მულტილატერალურ ინსტიტუციურ თანამშრომლობაზე არქტიკის სხვა, განსაკუთრებით კი მახლობელ ქვეყნებთან თავიანთი გამოცდილების ურთიერთგასაზიარებლად, ხოლო ეკონომიკური დარგებიდან კი პრიორიტეტულია სამთო მოპოვება, ხე-ტყის გადამამუშავება და ტურიზმი (Schulze, 2017). მიუხედავად იმისა, რომ ორივე ქვეყანა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ საკითხებზე აშშ-თან თანამშრომლობას დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს, მათი ღიაობა რუსეთთან და ჩინეთთან თანამშრომლობისადმი გაცილებით უფრო შესამჩნევია, ვიდრე ეს იგივე მათი NATO-ს წევრი მეზობლების – დანიისა და ნორვეგიის შემთხვევაშია. ამას ემატება ისიც, რომ როგორც სტოკჰოლმისთვის, ისე ჰელსინკისთვის, გეოსტრატეგიული თვალსაზრისით არქტიკაზე მეტად პრიორიტეტულია ბალტიის რეგიონი, საიტკენაცაა სწორედ მიმართული მათი ერთობლივი ძალისხმევა აქ უსაფრთხოების შენარჩუნებისთვის, რისთვისაც უპირატესობა ენიჭება რასაკვირველია ევროკავშირთან

თანამშრომლობას, ხოლო არქტიკის შემთხვევაში, ზემოხსენებულ პრიორიტეტულ ინტერესთა შესაბამისად, უპირატესი ადგილი უჭირავს ისეთ რეგიონულ ორგანიზაციებთან ურთიერთობას, როგორებიცაა *არქტიკის საბჭო* და *ბარენცის ევრო-არქტიკული საბჭო (იქვე)*. აღნიშნული ინტერესები მოცემულია შვედეთისა და ფინეთის შესაბამისად 2011 და 2013 წლების არქტიკულ სტრატეგიებში (Khorrami, 2019).

აღსანიშნავია ფინეთის ბოლოდროინდელი ამბიციური გეგმა იქცეს ჩინეთისა და ევროპის დამაკავშირებელ „არქტიკულ კორიდორად“ პეკინის არქტიკულ პროექტში – „პოლარულ აბრეშუმის გზაში“ (რომელიც თავის მხრივ ჩინეთის მასშტაბური „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“ ნაწილია) ჩართვით, რაც ითვალისწინებს ნორვეგიასთან თანამშრომლობით ბარენცისა და ბალტიის ზღვების დაკავშირებას მთელ სიგრძეზე სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობით (იხ. სურათი N10), რომელიც ფინეთიდან მსოფლიოს უგრძესი წყალქვეშა გვირაბით დაუკავშირდება ესტონეთს და იქიდან ტვირთი დანარჩენ ევროპას მიეწოდება (Breum, 2018b).

სურათი N10. ფინეთის „არქტიკული კორიდორის“ პროექტი



წყარო: Arctic Corridor (2019)

როგორც 2018 წლის მარტში ფინეთის ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს მიერ გამოქვეყნებულ პრესრელიზშია ნათქვამი, ოსლო და ჰელსინკი ბალტიისა და ბარენცის ზღვების დაკავშირებას განიხილავს ბოტნიის ყურესთან მდებარე ფინეთის ქალაქ ოულუსა და ნორვეგიის ჩრდილოეთ სანაპიროზე მდებარე ქ. კირკენესს შორის რკინიგზის მშენებლობით და მხოლოდ ამ სარკინიგზო პროექტის ღირებულება შეფასებულია 0.7-იდან 7.4 მლრდ ევრომდე (Ministry of Transport and Communications of Finland, 2018). „არქტიკული კორიდორი“ მიზნად ისახავს ბიზნესინვესტიციების სტიმულირებას ინფრასტრუქტურული პროექტების მეშვეობით, ტურიზმის ზრდას, გემთმშენებლობის, მათ შორის არქტიკული გემთმშენებლობის ხელშეწყობას, ინფორმაციული და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების, საინჟინრო ინდუსტრიის განვითარებას და სხვ. (Arctic Corridor, 2019). უკანასკნელი ინფორმაციით, „არქტიკული კორიდორის“ მშენებლობა 2030-იან წლებში დაიწყება და მას, ისევე, როგორც ფინეთ-ესტონეთის წყალქვეშა გვირაბის შემთხვევაში, განახორციელებს კერძო კომპანია – Finestbay Area Development (იქვე). მიუხედავად პროექტის ამბიციურობისა და ფინეთის მასშტაბური გეგმებისა გახდეს მჭიდროდ ურთიერთდაკავშირებული არქტიკის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო კვანძი, იგი ზოგიერთი შეფასებით ზედმეტად გადაჭარბებული და დროში ირაციონალურად გაწერილია, რადგან მიუხედავად არქტიკაში სავაჭრო მიმოსვლის მზარდი დინამიკისა, მას ჯერ კიდევ არ მიუღწევია იმ დონეს, რომ სერიოზული კონკურენცია გაუწიოს სხვა სატრანსპორტო არტერიებს (Nilsen, 2019).

3. არაარქტიკულ სახელმწიფოთა გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ინტერესები რეგიონში

არქტიკის ცვალებადი რეალობის უდავოდ ერთ-ერთი ყველაზე საინტერესო ასპექტია მთელი რიგი რეგიონგარე ქვეყნების მისით ბოლოდროინდელი დაინტერესება, მათ შორის კი ისეთი შორეული არაარქტიკული ქვეყნების გამოჩენა, რომელთაც არათუ გეოგრაფიული, არამედ ისტორიული ან ეკონომიკური თვალსაზრისითაც კი ამ რეგიონთან წარსულში თითქმის არაფერი აკავშირებდა. ამ მხრივ უთუოდ აღსანიშნავია ბოლო დროს არქტიკით ისეთი სახელმწიფოების დაინტერესება, როგორებიცაა ჩინეთი, იაპონია, სამხრეთ კორეა, ინდოეთი და სინგაპური აღმოსავლეთ და სამხრ.-აღმოსავლეთ აზიიდან და საუდის არაბეთი ახლო აღმოსავლეთიდან. საგულისხმოა, რომ 2013 წელს *არქტიკის საბჭოს* დამკვირვებელი წევრი სტატუსი მიენიჭა სწორედ აღმოსავლეთ და სამხრ.-აღმოსავლეთ აზიის ამ ქვეყნებს (The New York Times, 2013).

განსაკუთრებით საგულისხმოა არქტიკაში ისეთი ეკონომიკური გიგანტისა და მზარდი გლობალური გეოეკონომიკური ამბიციების მქონე ქვეყნის გამოჩენა, როგორცაა ჩინეთი. 1999 წელს თავისი პირველი არქტიკული სამეცნიერო ექსპედიციისა და 2004 წელს სვალბარდზე *იანძის სადგურის* მშენებლობის შემდგომ ჩინეთმა გააძლიერა რეგიონში რბილი მიდგომა და სამეცნიერო დიპლომატია და ეკოლოგიასთან დაკავშირებულ საკითხებში თავისი როლის ამაღლებითა და სკანდინავიურ ქვეყნებთან მჭიდრო სამეცნიერო თანამშრომლობით თანდათან მიაღწია 2013 წელს *არქტიკის საბჭოს* მუდმივ დამკვირვებელ წევრობას (Stratfor, 2018). მაგრამ, განსხვავებით არქტიკული სანაპირო სახელმწიფოებისაგან, თავისი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო, ჩინეთს რასაკვირველია არ გააჩნია ამ რეგიონში ტერიტორიული ხელმისაწვდომობის ან ძალაუფლების ინდივიდუალურად განვრცობის ლეგალური საფუძველი და ამიტომაც, პეკინის პოლიტიკაა აქ ადგილი დაიმკვიდროს მულტილატერალური ინსტიტუციური

მექანიზმების საშუალებითა და რეგიონის სახელმწიფოებთან პარტნიორულ ორმხრივ თანამშრომლობათა განვითარების გზით, რის ფორმალურ გამოხატულებასაც წარმოადგენდა 2018 წლის იანვარში მიღებული, ფაქტობრივად ჩინეთის არქტიკულ პოლიტიკაში წყალგამყოფი სახელმწიფო დოკუმენტი – *არქტიკული პოლიტიკის* „თეთრი წიგნი“, სადაც წარმოჩენილია ჩინეთის, როგორც „არქტიკის მახლობელი სახელმწიფოს“ (“Near Arctic State”) ინტერესები აქ არსებული სანაოსნო გზების, ბუნებრივი რესურსებისა და მმართველობით სისტემაში ჩართულობისადმი (Auerswald, 2019). როგორც ეს დოკუმენტი აღნიშნავს, „არქტიკის საზღვაო გზებით სარგებლობამ და რესურსების ძიება-ათვისებამ ჩინეთის ენერგოსტრატეგიასა და ეკონომიკურ განვითარებაზე შესაძლოა უზარმაზარი გავლენა იქონიოს“ (The State Council of the People's Republic of China, 2018). ჩინეთის გრძელვადიანი გადმოსახედიდან, ზემოაღნიშნული ინტერესები და გეგმები ქვეყნისთვის რეალურად მომგებიანია, ვინაიდან ევროპასთან სავაჭრო-საზღვაო მიმოსვლა როგორც *ჩრდილოეთის საზღვაო გზის*, ისე სამომავლოდ *ტრანსპოლარული გზის* შესაძლო გამოყენებით მესამედით შეამცირებს სამხრეთიდან – მალაკისა და სუეცის არხების გავლით ტრადიციულ გრძელსა და ხანგრძლივ მარშრუტს, რაც, ბუნებრივია, ნიშნავს ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული უზარმაზარი ფინანსების დაზოგვას, *აფრიკის რქის* სანაპიროსთან მეკობრეობით გამოწვეული უსაფრთხოების პრობლემების თავიდან აცილებასა და აშშ-ის მიერ რეგულირებული მალაკის სრუტის სატრანზიტო პუნქტის გვერდის ავლას (Auerswald, 2019). ასევე, არქტიკის რესურსები მნიშვნელოვან წვლილს შეიტანს ნედლეულზე ჩინეთის მუდმივი მოთხოვნილების დაკმაყოფილებაში, ხოლო ზემოხსენებულ საზღვაო გზებზე ჩინური ხომალდებისთვის განკუთვნილი ინფრასტრუქტურული ობიექტების კონტროლი კი საჭიროების შემთხვევაში აქ შესაბამისი უსაფრთხოების ზომების გატარების შესაძლებლობასა და რეგიონში ჩინეთის გავლენის განმტკიცებას განაპირობებს (*იქვე*).

მიუხედავად იმისა, რომ „თეთრი წიგნი“ არა სტრატეგიული, არამედ უფრო

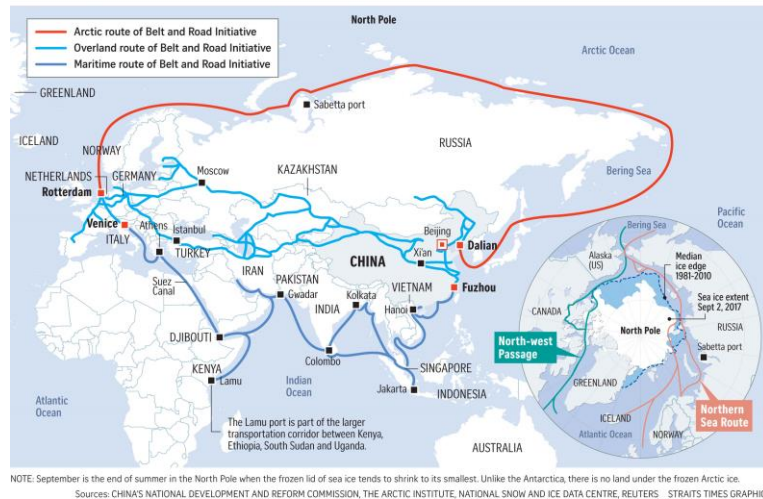
კონცეფციური ხასიათის დოკუმენტია, მასში იკითხება ძალზედ მნიშვნელოვანი და ყურადსაღები საკითხი არქტიკის მმართველობითი სისტემისადმი ჩინეთის მიდგომისა, კერძოდ ის, რომ თუმცა პეკინი ოფიციალურად აღიარებს და იზიარებს რვა არქტიკული ქვეყნის სუვერენულ უფლებებსა და შეურყევ იურისდიქციას რეგიონზე, იგი დაინტერესებულია აქ არსებული მმართველობის სისტემის უფრო მეტად ინტერნაციონალიზებით, ნაცვლად საკუთრივ არქტიკული ქვეყნების, განსაკუთრებით კი სანაპირო ქვეყნების ექსკლუზიურად რეგიონული მიდგომისა, რომელიც ფაქტობრივად გაფორმდა ზემოგანხილული *ილულისატის დეკლარაციით* 2008 წელს; ანუ ჩინეთის ინტერესია არქტიკის რეგიონული მმართველობის გლობალურ მმართველობად ტრანსფორმაცია და არქტიკის რეგიონული საკითხების გლობალურ საკითხებად წარმოჩენა, შესაბამისად, გადაწყვეტილების მიღების პროცესში ასევე რეგიონგარე აქტორების ჩართვა, რაც, გავითვალისწინებთ რა ამ ქვეყნის ეკონომიკურ პოტენციალსა და არქტიკის მმართველობითი სისტემის ამჟამინდელ ნაკლოვანებებს, ასევე რიგი არქტიკული აქტორების პოლიტიკურსა თუ ფინანსურ დაინტერესებას აქ მძლავრი ეკონომიკური ძალის შემოსვლისადმი, ჩინეთის ეს ინტერესი ჯერჯერობით სავსებით განხორციელებადი ჩანს (Grieger, 2018).

ჩინური კაპიტალისადმი ეკონომიკური მოწყვლადობის ყველაზე კარგ მაგალითებს არქტიკაში იძლევა გრენლანდია და ისლანდია, სადაც, ავტორიტეტულ ამერიკულ კვლევით-ანალიტიკურ ორგანიზაცია CNA-ს 2017 წლის ანგარიშის მიხედვით, ჩინეთის მთავრობამ და მასთან აფილირებულმა პირებმა თუ კომპანიებმა 2012-2017 წ.წ. ჯამში შესაბამისად \$2 მილიარდისა და \$1.2 მილიარდის ღირებულების ინვესტიციები განახორციელეს, რაც ამ ქვეყნების წლიური მშპ-ის შესაბამისად 11.6%-სა და 5.7%-ს შეადგენდა (Thuringer & Rosen, 2017). გრენლანდიასა და ისლანდიაში ჩინეთის მზარდი ეკონომიკური როლი კი მხოლოდ ნაწილია იმ დიდი გეოეკონომიკური გეგმებისა, რომლებიც პეკინს აქვს 2013 წელს გაცხადებული „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“

(იგივე „ერთი სარტყელი – ერთი გზა“) სახით, სადაც არქტიკის მიმართულება თავიდანვე იყო აღნიშნული, ხოლო შემდეგ 2017 წელს გაცხადდა დოკუმენტში სახელწოდებით „საზღვაო თანამშრომლობის ხედვა სარტყლისა და გზის ინიციატივაში“ და საბოლოოდ კი სწორედ 2018 წლის „თეთრ წიგნში“ ფორმულირდა, როგორც „პოლარული აბრეშუმის გზა“ (იხ. სურათი N11). ეს გეგმა ჩინეთის მიერ არქტიკის ლოჯისტიკურ განვითარებაში სერიოზული ჩართულობის აუცილებლობას განაპირობებს; აქ რკინიგზებისა და პორტების მშენებლობა, თავისი ყინულმჭრელთა ფლოტის მშენებლობა, ადგილობრივ აქტორებთან ზემოხსენებულის მსგავსი თანამშრომლობის გაღრმავება და ა.შ. სწორედ ამ აუცილებლობის პრაქტიკული ხორცმესხმის გზებია და ამით აიხსნება უზარმაზარი ჩინური ინვესტიციები მაგ. რუსეთში საბეტას, მურმანსკის, არხანგელსკის პორტების მშენებლობაში, რაც, თავის მხრივ, ამ ორი ქვეყნის ბოლოდროინდელი გააქტიურებული არქტიკული თანამშრომლობის ნაწილი და ჩინეთისთვის რუსეთთან, როგორც „იდეალურ არქტიკულ პარტნიორთან“, ურთიერთობის გამოხატულებაა (Kobzeva, 2019). ჩინურ, ისევე, როგორც რუსულ არქტიკულ გეგმებში უთუოდ ძალზედ მნიშვნელოვანი გარდამქმნელი ფაქტორი შეიძლება გახდეს 2019 წლის ივნისში არქტიკის საზღვაო ტრანსპორტირების შესახებ რუსულ-ჩინური ოთხმხრივი შეთანხმებით გათვალისწინებული ერთობლივი ძალისხმევა ყინულმჭრელ ტანკერთა ფლოტის გაფართოებასთან დაკავშირებით, რაც, ჩინური მხარის აქტიური ჩართულობით, კიდევ უფრო დააახლოებს პეკინს ამ რეგიონთან, პირველ რიგში რასაკვირველია ეკონომიკური თვალსაზრისით, რადგან მისი მოთხოვნილება LNG-ზე, რომელსაც რუსული გიგანტური Yamal LNG აწარმოებს, გაცილებით უფრო ადვილად დაკმაყოფილებადი გახდება, გავითვალისწინებთ რა აგრეთვე Arctic LNG 2-ის დაგეგმილ პროექტში ჩინური კომპანიების აქტიურ მონაწილეობასაც (Zaremba, 2019).

სურათი N11. „პოლარული აბრეშუმის გზა“ - ჩინეთის „სარტყლისა და გზის ინიციატივის“ ნაწილი

China's polar extension to Silk Road



წყარო: European Parliament (2018)

ჩინეთის ამგვარი „არქტიკული გარღვევა“ წარმოადგენს ჩინური სახელმწიფო ინსტიტუტების, ბიზნესსექტორისა და რბილი ძალის აქტორების ერთობლივ ძალისხმევასა და ამ რეგიონში წარმოქმნილი „ისტორიული შესაძლებლობების“ გამოყენების მიზნით მათ მიერ წლობით დაგროვილი გამოცდილების მიმართვას გრძელვადიანი ეროვნული სტრატეგიის შესაბამისად. მათი შეთანხმებული მოქმედება კი ეფუძნება ქვეყნის ეროვნული ინტერესების სათანადო პოლიტიკის გატარების „შეგნებულ აუცილებლობასა“ და „ეროვნული სიამაყის“ განცდას (Kobzeva, 2019).

რაც შეეხება ჩინეთის რეგიონულ მეზობლებს, იაპონიასა და სამხრეთ კორეას, ასევე მეორე აზიურ გიგანტს – ინდოეთსა და ქალაქ-სახელმწიფო სინგაპურს, მათ ჩინეთთან შედარებით საკმაოდ მოკრძალებული, თუმცა რა თქმა უნდა ყურადსაღები პოზიციები უჭირავთ. იაპონიის არქტიკული პოლიტიკა სამ ფუნდამენტურ სვეტს – დიპლომატიას, მეცნიერებასა და ბიზნესს ეფუძნება (Ohnishi, 2015). იგი იყო პირველი არაარქტიკული ქვეყანა აქ სერიოზული სამეცნიერო კვლევების წარმოების თვალსაზრისით და არქტიკის საბჭოში მისი სადამკვირვებლო წევრობა ამ მხრივ ძალზედ მნიშვნელოვანია. მან 2015 წელს

წარადგინა თავისი არქტიკული პოლიტიკის „თეთრი წიგნი“, სადაც საუბარია ქვეყნის მზარდ ინტერესებზე უპირველესად *ჩრდილოეთის საზღვაო გზით* სარგებლობასა და არქტიკის ენერგოპროექტებში ჩართულობასთან მიმართებით, ხაზგასმულია რა *იაპონიის ნავთობის, გაზისა და ლითონების ეროვნული კორპორაციის* (JOGMEC) მონაწილეობის პერსპექტივები აქ რესურსების მოპოვება-წარმოების სფეროში (Japan's Arctic Policy, 2015). 2018 წლის ოქტომბერში კი აღნიშნულმა კორპორაციამ რუსულ „Novatek“-თან გაფორმებული ურთიერთგაგების მემორანდუმით ფაქტობრივად ეს პერსპექტივა პრაქტიკულ გეგმად აქცია და დაინტერესება გამოთქვა Yamal-ის პროექტებში მონაწილეობაში (High North News, 2018). მსგავსად იაპონიისა, ბოლო დრომდე კორეის არქტიკული საქმიანობაც მხოლოდ სამეცნიერო სფეროთი შემოიფარგლებოდა, მაგრამ 2013 წლის შემდეგ სეულში ამ რეგიონთან დაკავშირებული ეკონომიკური პოტენციალის იმედები გაძლიერდა და სწორედ ისინი იქერს დღესდღეობით ამ ქვეყნის არქტიკულ პოლიტიკაში წამყვან ადგილს. ქრონოლოგიურად, უკანასკნელი ორი ათწლეულის მანძილზე კორეის არქტიკულმა აქტიურობამ ხელშესახები პროგრესი განიცადა: საუკუნის დასაწყისში ქვეყანამ გახსნა არქტიკული კვლევითი სადგური სვალბარდზე, დაიწყო დამოუკიდებელი სამეცნიერო კვლევა, ააგო საკუთარი ყინულმჭრელი, მიაღწია *არქტიკის საბჭოს* დამკვირვებელ წევრობას, გააფართოვა ორმხრივ ურთიერთობათა ქსელი რეგიონის ცალკეულ სახელმწიფოებთან და გახდა პირველი აზიური ქვეყანა, რომელმაც შეიმუშავა არქტიკული პოლიტიკის სტრატეგია (Kossa, 2018). საგულისხმოა, 2013 წელს მიღებული აღნიშნული სტრატეგია, იპონიასთან შედარებით, გაცილებით უფრო თანმიმდევრული და სტრუქტურირებული იყო და მასში 2013-2017 წ.წ. ინტერვალისთვის გაწერილი იყო შემდეგი ოთხი მიზანი: საერთაშორისო თანამშრომლობის გაძლიერება, სამეცნიერო-ტექნოლოგიურ შესაძლებლობათა განვითარება, მდგრადი ბიზნესწარმოება და ინსტიტუციური საფუძვლების მომზადება (Arctic Policy of the Republic of Korea, 2013). იმის გათვალისწინებით, რომ სამხრეთ კორეას მსოფლიოში ერთ-ერთი ყველაზე მოწინავე

გემთმშენებელი ინდუსტრია აქვს, არქტიკული ნაოსნობის ინტენსიფიკაცია, რომელზეც დიდ იმედებს ამყარებენ ამ ქვეყნის ხელმძღვანელები, წარმოშობს ამ ინდუსტრიაზე კიდევ უფრო მეტ მოთხოვნას, რისი მაგალითიც იყო 2014 წელს კორეულ გემთმშენებელ კომპანია Daewoo Shipping and Marine Engineering-ის (DSME) მიერ რუს და იაპონელ კლიენტებთან დადებული კონტრაქტები 15 ყინულმჭრელი LNG-ტანკერის მშენებლობაზე რუსეთის Yamal-იდან პროდუქციის ტრანსპორტირებისთვის (Kossa, 2018). ასევე, არქტიკული ენერჯორესურსების იმპორტი ხელს შეუწყობს სამხრეთ კორეისთვის ნახშირწყალბადების მოწოდების წყაროების დივერსიფიკაციას, ვინაიდან ქვეყანაში შემოსული ნავთობის დაახლოებით 87% და LNG-ის (რომლის მოხმარებითაც იგი 2017 წელს მსოფლიოში მეორე ადგილზე იყო) 50%-ზე მეტი შემოდის მხოლოდ ახლო აღმოსავლეთიდან (იქვე). რაც ძალიან საგულისხმოა, საკუთრივ არქტიკისათვის სამხრეთ კორეის მიმზიდველობა განპირობებულია მისი, როგორც არსებულ მმართველობით სისტემაში არქტიკის ქვეყნების პრივილეგირებულობის აღიარებითა და სტატუს-კვოს შეცვლის ნაკლები სურვილით, რაც მას ძალიან განასხვავებს თუნდაც ჩინეთისგან. ყოველივე ეს კი, კორეის არქტიკული როლისა და სარგებლის სამომავლოდ უთუოდ გაზრდას მოასწავებს.

ერთი შეხედვით უცნაურად შეიძლება მოგვეჩვენოს სინგაპურის, *არქტიკის საბჭოს* დამკვირვებელი ამ ყველაზე შორეული – პოლარული წრიდან 7 000 კმ-ით დაშორებული წევრის დაინტერესება არქტიკით, მაგრამ ამ მიკროსახელმწიფოს გლობალური როლის გათვალისწინება საკმარისია რეალურ მიზეზთა გასარკვევად. სინგაპური, რომელიც თავს „გლობალურ ქალაქად“ მოიაზრებს და მდებარეობს გეოეკონომიკური თვასაზრისით მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე სტრატეგიულ ადგილას – მალაკის სატრანზიტო სრუტესთან, დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს ტრანსფორმირებად არქტიკას, რომელმაც შესაძლოა კარდინალურად შეცვალოს მსოფლიოს გეოეკონომიკური ლანდშაფტი, რაც რასაკვირველია ამ „გლობალურ ქალაქზე“ დიდ გავლენას იქონიებს. სინგაპურის არქტიკული მისწრაფებები ნაწილია ათწლეულების მანძილზე მისი მთავრობის

განსაკუთრებული სტრატეგიული დისკურსისა მოახდინოს პლანეტარული პერსპექტივის მქონე ქალაქ-სახელმწიფოს როლისა და ფუნქციის ამაღლება გლობალური მასშტაბით და მიუხედავად იმისა, რომ ამ ქვეყნის წარმატებაში ლომის წილი სწორედ მის გეოგრაფიულ მდებარეობას მიუძღვის, სინგაპურის გლობალური გახსნილობა და მრავალმხრივი ჩართულობა განაპირობებს სწორედ მის დაინტერესებას შორეული რეგიონებისადმი, მათ შორისაა რასაკვირველია არქტიკაც (Bennett, 2017). ეკონომიკის დეტერიტორიალიზაცია, რასაც სინგაპურის უსვამს ხაზს, სწორედ ის მთავარი მამოძრავებელი ფაქტორია, რაც განაპირობებს მის არქტიკულ ჩართულობას აქ სხვადასხვა მხარეებთან ორმხრივი თანამშრომლობების წარმართვით, რომლებიც მოიცავს ისეთ სფეროებს, როგორცაა სინგაპურული კომპანიების მონაწილეობა რესურსების კვლევით-საძიებო საქმიანობებში, ინფრასტრუქტურულ პროექტებში და ასევე გლობალურ მმართველობით სისტემაში მისი გამოცდილებისა და ხედვების გაზიარება რეგიონის რიგ აქტორებთან, მათ შორის ადგილობრივ საზოგადოებებთან, ვისთანაც სინგაპური საკმაოდ მჭიდროდ თანამშრომლობს (*იქვე*).

მეორე აზიური გიგანტის – ინდოეთის არქტიკისადმი ინტერესს, რომელსაც ოფიციალური არქტიკული პოლიტიკაც კი არ აქვს, ამჟამად უპირველესად განაპირობებს ეკოლოგია და მასთან დაკავშირებული სამეცნიერო საკითხები და განსხვავებით *არქტიკის საბჭოს* სხვა ზემოგანხილული დამკვირვებელი წევრებისაგან, რეგიონის ეკონომიკურ პოტენციალს ინდოეთის ინტერესებში ჯერჯერობით მნიშვნელოვანი ადგილი არ უჭირავს, აქ მისი მოქმედებაც ფოკუსირებულია 2008 წლიდან სვალბარდზე არსებული Himadri-ს კვლევითი სადგურის გარშემო არსებულ თანამშრომლობაზე (Nanda, 2019). მაგრამ, გავითვალისწინებთ რა იმ ფაქტს, რომ ეს აზიური გიგანტი მსოფლიოში მესამე ყველაზე მსხვილი ნავთობიმპორტიორია, არქტიკის ენერგოპოტენციალი შესაძლოა მისთვისაც საინტერესო გახდეს და მისი არქტიკული ინტერესები ბევრად გასცდეს სამეცნიერო სფეროს, მითუფრო ჩინეთთან მისი მზარდი კონკურენციისა და რეგიონული მეტოქეობის

ფონზე (Ramesh, 2018).

დაბოლოს, ახლო აღმოსავლეთის ნავთობგიგანტი საუდის არაბეთი, რომელიც უკანასკნელი აზიური ქვეყანაა არქტიკისადმი გამოჩენილი ინტერესით, აქ დაინტერესებულია რასაკვირველია ენერგოპროექტებით, რისი დასტურიც იყო პირველად 2018 წლის იანვარში ამ ქვეყნის ნავთობისა და გაზის სახელმწიფო კომპანია Aramco-სა და რუსულ Novatek-ს შორის გაფორმებული ურთიერთგაგების მემორანდუმი, რასაც მოჰყვა იმავე წლის ოქტომბერში Aramco-ს მიერ ოფიციალურად გაცხადებული სურვილი Arctic LNG2-ის 30%-იანი წილის შესყიდვაზე (The Polar Connection, 2019). გარდა Novatek-ისა, საუდის არაბეთის ენერგეტიკის მინისტრისა და ამავდროულად Aramco-ს აღმასრულებელი დირექტორის 2019 წლის ივნისის განცხადებით, სამეფო დაინტერესებულია ასევე „როსნეფტისა“ და „გაზპრომის“ არქტიკულ პროექტებში თანამშრომლობითაც (OilPrice.com, 2019).

როგორც უკანასკნელ პერიოდში სხვადასხვა არარქტიკულ სახელმწიფოთა მხრიდან გამოჩენილი ინტერესის მზარდი დინამიკა გვიჩვენებს, სავსებით ლოგიკურია უახლოეს მომავალში ველოდოთ ამ ნუსხის კიდევ უფრო გაზრდასა და რეგიონში საკუთარი ადგილისა და როლის მაძიებელი ახალი აქტორების გამოჩენას, რაც, რასაკვირველია, როგორც საკუთრივ არქტიკულ სახელმწიფოებთან მათი ურთიერთობების, ასევე ამ უკანასკნელთა მხრიდან ახალი მოთამაშეების ამბიციათა გათვალისწინების შედეგად, რეგიონის პოლიტიკურსა და ეკონომიკურ ლანდშაფტზე დიდ გავლენას იქონიებს.

4. არქტიკა და რეგიონული ბლოკები

4.1. ჩრდილოატლანტიკური ხელშეკრულების ორგანიზაცია (NATO)

ბუნებრივია, NATO-სთვის არქტიკის მნიშვნელობა გაცილებით დიდი და მასშტაბური იყო „ცივი ომის“ დროს, როდესაც ეს რეგიონი უშუალოდ ორი ურთიერთდაპირისპირებული პოლიტიკური ბანაკის მომიჯნავე ბუფერს წარმოადგენდა და შესაბამისად – განსაკუთრებული ადგილი ეკავა ალიანსის უსაფრთხოების სისტემაში. „ცივი ომის“ დასრულების შემდგომ კი, რუსეთის მხრიდან მომავალი პოტენციური საფრთხის კლებისა და ახალი გამოწვევების წარმოშობის პარალელურად, არქტიკამ ალიანსის უსაფრთხოების რადარებიდან მნიშვნელოვანწილად გადაინაცვლა, რასაც ადასტურებს თუნდაც მის ბოლო *სტრატეგიულ კონცეფციაში* (2010 წ.) არქტიკის სავსებით უგულებელყოფა (Boulègue, 2018). მაგრამ, რუსეთის დღევანდელი რევიზიონისტული საგარეო პოლიტიკის, მის მიერ არქტიკის მზარდი მილიტარიზაციის, NATO-სთან კონფრონტაციისა და ამ ორგანიზაციის მის მთავარ გეოპოლიტიკურ გამოწვევად და საფრთხედ დასახვის, ასევე თავის სამეზობლოში საერთაშორისო სამართლის ნორმების უხეში დარღვევის შემდეგ, რაც მეზობელ სახელმწიფოთა სუვერენიტეტის ძალისმიერი გზით ხელყოფასაც მოიცავს, ბოლო დროს თანდათან უფრო მკაფიოდ იკვეთება ალიანსის დღის წესრიგში არქტიკაში თავისი პოზიციების განმტკიცების აუცილებლობა, რაც სავსებით ლოგიკურია იმის გათვალისწინებით, რომ რვა არქტიკული ქვეყნიდან ხუთი – აშშ, კანადა, ნორვეგია, დანია და ისლანდია, სწორედ NATO-ს წევრია. ხსენებული აუცილებლობის პრაქტიკულ გამოხატულებას წარმოადგენდა სწორედ 2018 წლის ოქტომბერ-ნოემბერში ნორვეგიაში ჩატარებული NATO-ს მასშტაბური სამხედრო წვრთნები – Trident Juncture 2018, რომელშიც ალიანსის 29 წევრის გარდა ასევე მონაწილეობდნენ ნეიტრალური შვედეთი და ფინეთიც და ალიანსის გენერალური მდივნის – ი. სტოლტენბერგის განცხადებით, იგი წარმოადგენდა NATO-ს შესაბამის პასუხსა და

ევროპაში უსაფრთხოების გარემოსთვის წარმოქმნილი ბოლოდროინდელი გამოწვევებისადმი ადეკვატური რეაგირებისთვის მზაობის დემონსტრირებას, მიუხედავად იმისა, რომ NATO მოწოდებულია არქტიკა იყოს რუსეთთან „მინიმალური დამაბულობის“ რეგიონი (Watling, 2018). ის, რომ არქტიკისადმი ჩრდილოატლანტიკური ხელშეკრულების ორგანიზაციის მიდგომისა და დამოკიდებულების ცვლილება სწორედ ზემოხსენებული გამოწვევებისადმი საპასუხო რეაგირებაა, დასტურდება იმითაც, რომ NATO-ს წევრი არქტიკული ქვეყნების შესაბამის რეგიონულ სტრატეგიებში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს ალიანსთან თანამშრომლობის საკითხს. რასაკვირველია, არქტიკისადმი NATO-ს პოლიტიკა არ შემოიფარგლება მხოლოდ ამ რეგიონის ქვეყნებით და მნიშვნელოვანია ამ მხრივ ალიანსის არაარქტიკულ წევრთა გააქტიურებაც, რისი ყველაზე თვალსაჩინო მაგალითია ორგანიზაციის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი წევრის – გაერთიანებული სამეფოს განახლებული ინტერესი და რეგიონის უსაფრთხოების სისტემაში მჭიდრო ჩართულობის ინიციატივა, რაც გამოიხატა კიდევ მის მიერ 2018 წლის ივლისში არქტიკასთან დაკავშირებით საპარლამენტო ანგარიშის („On Thin Ice“) მომზადებით, რომელშიც თავიდანვე ხაზგასმულია ამ რეგიონში უსაფრთხოების გარემოს თანდათან ცვალებადობაში რუსეთის ფედერაციის როლი და ამის საპირწონედ NATO-ს ძალისხმევის მობილიზების აუცილებლობა (House of Commons, 2018).

ჩრდილოატლანტიკური ალიანსისთვის არქტიკაში სერიოზულ გამოწვევად და ასევე პოტენციური დესტაბილიზაციის წყაროდაც კი შესაძლოა იქცეს რამდენიმე საკითხი: უპირველესად, მნიშვნელოვანია სვალბარდის არქიპელაგის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული უკვე ზემოაღნიშნული პრობლემატიკა, ხოლო გარდა ამისა, აბსოლუტური კონსენსუსის პრინციპზე დაფუძნებულ თანამშრომლობაში გარკვეული ბზარების გაჩენაც, რისი მომასწავებელიც იყო მაგალითად ბოლო პერიოდში ისლანდიის, NATO-სთვის სტრატეგიულად ამ ძალიან მნიშვნელოვანი წევრი ქვეყნის სოციალისტი პრემიერ-მინისტრის ღია განცხადებები ისლანდიის მიერ ალიანსის დატოვების

აუცილებლობის შესახებ, რომლის საპასუხოდაც, 2019 წლის ივნისში აშშ-ის გადაწყვეტილებით პენტაგონმა ისლანდიაში არსებული Keflavík-ის ამერიკული ბაზის მოდერნიზაციისთვის \$57 მლნ გამოყო (Iceland Monitor, 2019). რაც შეეხება სვალბარდს, ამ ტერიტორიის უნიკალური და თან პრობლემატური პოლიტიკური სტატუსისა და მასზე განსაკუთრებით რუსეთის ინტერესისა და ნორვეგიასთან უთანხმოების გამო იგი NATO-რუსეთს შორის დამაბულობის კერად შეიძლება თანდათან ჩამოყალიბდეს, რისი ნიშნებიც განსაკუთრებით უკრაინის კრიზისის შემდეგ გამოიკვეთა, როდესაც ჯერ აქ როგოზინის პროვოკაციულმა ვიზიტმა 2015 წელს, ხოლო შემდეგ 2016 წელს რუსეთის მიერ ჩრდილოეთ პოლუსთან სამხედრო სწავლების ჩატარებისას არქიპელაგის სატრანზიტოდ გამოყენებამ და აქ ჩეჩნური სპეცდანიშნულების რაზმის დროებით გადმოსხმამ ალიანსის მხრიდან მკვეთრად ნეგატიური რეაქცია გამოიწვია, რასაც მოჰყვა მომდევნო წელს სვალბარდის ქალაქ ლონგიერბიენში ნატოს საპარლამენტო ასამბლეის ჩატარება, თავის მხრივ – რუსეთის საპასუხო პროტესტით (NAOC, 2018). რუსეთის განსაკუთრებულ წინააღმდეგობასა და გაღიზიანებას იწვევს NATO-ს სამეთაურო სტრუქტურაში (command structure) სვალბარდის არქიპელაგის მოცვაც, აგრეთვე კუნძულებზე ნორვეგიული სარადარო სისტემების არსებობა და ამ უკანასკნელის მხრიდან არქიპელაგის დემილიტარიზაციის შესახებ *შპიცბერგენის ხელშეკრულების* მე-9 მუხლის ისეთი ინტერპრეტაცია, რომ თითქოს კუნძულებზე ნორვეგიის აბსოლუტური სუვერენიტეტის განვრცობა ასევე გულისხმობს აქ ნორვეგიული სანაპირო დაცვის ნაწილების საჭიროებისამებრ დისლოცირებასაც (Wither, 2018). აღნიშნულისა და აგრეთვე ალიანსის წევრთა შორის პოზიციათა განსხვავების გამო, სვალბარდის პრობლემა შესაძლოა რუსეთის მიერ NATO-ს სუსტ წერტილად იქნას აღქმული და ამ ორგანიზაციის დესტაბილიზაციის მცდელობის პრეცედენტად იქცეს, რაც, ბუნებრივია, წინააღმდეგობაშია ალიანსის უმთავრეს ინტერესთან შეინარჩუნოს არქტიკა „მინიმალური დამაბულობის“ რეგიონად.

4.2. ევროკავშირი

ევროკავშირის არქტიკისადმი ინტერესები განპირობებულია კომპლექსური ისტორიული, გეოგრაფიული, პოლიტიკური და ეკონომიკური ფაქტორებით. ევროპული გაერთიანებისთვის ამ რეგიონის მნიშვნელობის საჩვენებლად ის ფაქტიც კმარა, რომ მისი სამი წევრი – ფინეთი, შვედეთი და დანია უშუალოდ არქტიკული ქვეყნები და *არქტიკის საბჭოს* მუდმივი, ხოლო კიდევ ექვსი – გაერთიანებული სამეფო (ჯერჯერობით ევროკავშირის წევრი), გერმანია, საფრანგეთი, ესპანეთი, იტალია, ნიდერლანდები და პოლონეთი, დამკვირვებელი წევრები არიან (Arctic Council, 2019). ამასთან, ევროკავშირის მჭიდრო ურთიერთობები აქვს *ევროპის ეკონომიკური ზონის* (EEA) წევრ ისლანდიასა და ნორვეგიასთან. თუმცა, მიუხედავად ამისა, არქტიკაში ევროკავშირის ჩართულობა სხვადასხვა მიზეზთა გამო ჯერ კიდევ არასათანადო სიმაღლეზეა და ამას მეტწილად განაპირობებს როგორც მისი უშუალო გეოგრაფიული მიუწვდომლობა არქტიკის ზღვებზე (გრენლანდიაზე ევროკავშირის იურისდიქცია არ ვრცელდება), ასევე რიგ არქტიკულ აქტორთა წინააღმდეგობრივი დამოკიდებულება ბრიუსელის მეტი ჩართულობისადმი არქტიკაში, ვინაიდან ისინი ევროკავშირის ამ მცდელობებს ხშირად მისი იურისდიქციის მიღმა არსებულ საკითხებში ზედმეტ ჩარევად აღიქვამენ (Raspotnik & Østhagen 2018). ამის ერთ-ერთი მიზეზი ისიცაა, რომ ევროკავშირი არქტიკაში *ანტარქტიდის შეთანხმების* მსგავსი მმართველობითი სტრუქტურის შემოღებისკენ იხრება, რასთან დაკავშირებითაც 2008 წელს რეზოლუციაც კი მიიღო (European Parliament, 2008).

აღსანიშნავია, რომ რაოდენ პარადოქსულადაც არ უნდა ჟღერდეს, ევროკავშირი 2008 წლიდან ჯერჯერობით უშედეგოდ ცდილობს *არქტიკის საბჭოში* დამკვირვებელი წევრის სტატუსის მოპოვებას, რაც პირველად 2009 წელს დაბლოკა კანადამ, ევროკავშირის მხრიდან მისთვის სელაპის პროდუქციაზე დაწესებული ემბარგოს პასუხად, ხოლო მეორედ – რუსეთმა 2015 წელს, ყირიმის ანექსიის გამო მასზე დაწესებული სანქციების საპასუხოდ (The New Federalist, 2019). როგორც ევროკომისიის მიერ 2016 წელს მიღებულ

არქტივისთვის ევროკავშირის ინტეგრირებული პოლიტიკის დოკუმენტშია წარმოდგენილი, ევროკავშირისთვის არქტიკაში ჩართულობის პრიორიტეტები ეფუძნება ეკოლოგიის, მდგრადი განვითარებისა და საერთაშორისო თანამშრომლობის გარშემო არსებულ საკითხებს და ხაზს უსვამს მეტწილად ამ სუპრანაციონალური გაერთიანების, როგორც კონსტრუქციული და ნორმატიული რეგიონული აქტორის გამოცდილების გაზიარებასა და არქტიკულ რეალობაში მისი დანერგვის პერსპექტივებს (European Commission, 2016). საგულისხმოა, რომ როგორც აღნიშნული დოკუმენტიდანაც ჩანს, ევროკავშირი არქტიკას მეტწილად საგარეო საკითხად მიიჩნევს, ხოლო თავად არქტიკული ქვეყნებიც, თავის მხრივ, ევროკავშირს ტრადიციულად რეგიონგარე ძალად აღიქვამენ და არქტიკისა და ბრიუსელის ურთიერთობაც მეტწილად ეფუძნება არა ერთიან უნიფიცირებულ მიდგომას ინსტიტუციურ დონეზე, არამედ ამ უკანასკნელის მიერ ცალკეულ არქტიკულ აქტორებთან არსებულ ორმხრივ ურთიერთობებს, რომლებიც მნიშვნელოვნად განსხვავდება ქვეყნების მიხედვით (Liu, Kirk & Henriksen, 2017).

5. დისკუსია: თანამშრომლობა თუ კონფრონტაცია?

როგორც ვხედავთ, არქტიკაში წარმოდგენილ სხვადასხვა აქტორთა ინტერესების კომპლექსურობა და წინააღმდეგობრიობა ამ რეგიონის მსოფლიო ავანსცენაზე თანდათან გამოჩენის თანმდევი პროცესებია. ამასთან, როგორც არქტიკის ესოდენ სწრაფად ტრანსფორმირებად გეოპოლიტიკურსა და გეოეკონომიკურ გარემოზე დაკვირვება ცხადყოფს, უპრიანია იგი არ განვიხილოთ ჩაკეტილ სისტემად და ექსკლუზიურად მხოლოდ რეგიონულ აქტორთა პოლიტიკურ-ეკონომიკური საქმიანობების არენად. გლობალურ დინამიკათა გავლენები აქ ისევე თვალსაჩინოა, როგორც მსოფლიოს ნებისმიერ სხვა რეგიონში და მრავალმხრივ ურთიერთდაკავშირებული, გლობალიზებადი მსოფლიოს ხელსაყრელი მოცემულობები თუ მის შედეგად წარმოშობილი გამოწვევები შესაბამისად აისახება არქტიკაში განვითარებულ პროცესებზე. ამით იგი მკვეთრ კონტრასტს ავლენს სულ რაღაც რამდენიმე ათწლეულის წინანდელ – „ცივი ომის“ დროინდელ არქტიკასთან, რომლის შესაბამისი პოტენციალის ათვისებაცა და არათუ გლობალურ, არამედ რეგიონულ სისტემაში ჩართვაც კი, გარდა უბრალოდ ფიზიკურ-გეოგრაფიული ფაქტორებისა, ნაკლებშესაძლებელი იყო რასაკვირველია უმეტესწილად გეოპოლიტიკური შემზღუდველი ფაქტორების გამო, ვინაიდან იგი მართლაც ჩაკეტილსა და დამაბულობით აღსავსე მილიტარიზებულ რეგიონს წარმოადგენდა. დღევანდელი არქტიკა კი, მიუხედავად არქტიკულ სახელმწიფოებს შორის არსებული რიგი წინააღმდეგობებისა და უთანხმოებებისა, ასევე მათი მკვეთრად ასიმეტრიული პოლიტიკური, ეკონომიკური თუ სამხედრო პოტენციალისა და რა თქმა უნდა – პოლიტიკური ღირებულებებისა და სამართლებრივი პრინციპებისადმი დამოკიდებულებისა, წარმოადგენს აქტიური მრავალმხრივი თანამშრომლობისა და საერთაშორისო ჩართულობის რეგიონს, რომელსაც ერთგვარი გარდამავალი გეოპოლიტიკური შინაარსი გააჩნია, რადგან, როგორც ზოგიერთი ექსპერტი აღნიშნავს,

„ცივი ომის“ დროინდელი, მხოლოდ სახელმწიფო აქტორებით დომინირებული და წარმართული ხისტი კლასიკური გეოპოლიტიკა აქ ტრანსფორმირდა ე.წ. კრიტიკულ გეოპოლიტიკად, სადაც, გარდა ტრადიციული სახელმწიფო აქტორებისა, მნიშვნელოვან როლს თამაშობენ აგრეთვე ლოკალური სუბნაციონალური აქტორებიც, მეტად იგრძნობა საერთაშორისო დეტერმინანტების კვალი და რაც ძალიან მნიშვნელოვანი და არქტიკაში ამდენად თვალსაჩინოა – კიდევ უფრო იზრდება გეოეკონომიკის როლი (Heininen, 2018). თუმცა, ეს რასაკვირველია სულაც არ ნიშნავს, რომ განსხვავებულ ეროვნულ, ზეეროვნულსა თუ სხვა ტიპის კერძო ინტერესებს შორის არსებული თვალსაჩინო წინააღმდეგობები მეორეხარისხოვანია. პირიქით, სავსებით ლოგიკურია აღვნიშნოთ, რომ ინსტიტუციურ დონეზე მჭიდრო თანამშრომლობის ინტენსიფიკაციისაკენ მიმართული მიზნები „ცივი ომის“ შემდგომ არქტიკაში, არის სწორედ წინაპირობა ზემოხსენებულ წინააღმდეგობებსა და ინტერესთა კონფლიქტებს მიღმა რეგიონის პოტენციალისაგან საერთო სარგებლის მიღებისა. 1990-იან წლებში *არქტიკის საბჭოს* ჩამოყალიბებაც სწორედ ამის ნათელი მაგალითია, ისევე, როგორც მისი ღიაობა (თუმცა შეზღუდული) რეგიონგარე დაინტერესებული აქტორებისადმი, ვინაიდან, ინტერესთა კონფლიქტების მიუხედავად, აქაური აქტორები თანხმდებიან (ფორმალურად მაინც), რომ ისეთ მოწყვლად და სენსიტიურ გარემოში, როგორც არქტიკაა, ურთერთთანამშრომლობა გაცილებით უფრო მომგებიანია, ვიდრე ხისტი კონფრონტაცია. ეს კი განსაკუთრებით იმის ფონზე, როდესაც რეგიონგარე პოლიტიკური დინამიკა და ზემოხსენებული საერთაშორისო დეტერმინანტები, ისტორიულადაც და ამჟამადაც, არქტიკაში მუდამ ე.წ. *spillover ეფექტს* იწვევენ და დისონანსი შეაქვთ ბოლო ათწლეულებში არქტიკის ერთგვარ „სავიზიტო ბარათად“ ქცეულ სტაბილურ და მშვიდობიან რეგიონულ თანამშრომლობაში (Käpylä & Mikkola, 2015). ამის თვალსაჩინო მაგალითს წარმოადენს რუსეთის, არქტიკის ყველაზე პროაქტიური და წესებზე დაფუძნებული საერთაშორისო წესრიგის უგულებელმყოფელი სახელმწიფოს სიტუაცია, რომლის მიერაც მეზობელი უკრაინის ტერიტორიული

მთლიანობის ხელყოფის შემდეგ მასზე დაწესებული ეკონომიკური სანქციები გახდა სერიოზული ხელშემშლელი ფაქტორი მისი არქტიკული პოტენციალის სათანადოდ ათვისებისათვის, გავითვალისწინებთ რა შესაბამისი ტექნოლოგიური ბაზის არარსებობასა და ინფრასტრუქტურულ ნაკლოვანებებს ამ ქვეყნის არქტიკულ ინტერესებში ამდენად მნიშვნელოვანი ჩრდილოეთის საზღვაო გზის განსავითარებლად და აქ ტრანზიტული მიმოსვლის ინტენსიფიკაციის ხელშესაწყობად, რომელ პრობლემასაც ხედავს აგრეთვე რუსეთის ამბიციურ არქტიკულ პროექტებში მისი ბოლოდროინდელი პარტნიორი ჩინეთიც (Sun, 2018). ამის საპირისპიროდ, წამგებიანი კონფრონტაციის მაგივრად მომგებიანი თანამშრომლობის არჩევის კარგი მაგალითი და პრეცედენტია ნორვეგია-რუსეთის ორმოცწლიანი სასაზღვრო დავის მოგვარება ბარენცის ზღვაში 2010 წელს, რაც, შესაბამისად, აქ არსებული ნახშირწყალბადების ექსპლუატაციით სარგებლობის წინაპირობად იქცა ორივე ქვეყნისთვის.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე, შეგვიძლია მივიჩნიოთ, რომ არქტიკაში თანამშრომლობითი და კონფრონტაციული განზომილებების თანაარსებობა შესაბამისად აისახება აქ მიმდინარე დინამიკაზე და ლოგიკურია დავასკვნათ, რომ რეგიონის საზიარო კეთილდღეობის მოტივით განპირობებული თანამშრომლობა მომავალშიც, ისევე, როგორც დღეს, მნიშვნელოვნად შეიზღუდება არსებული კონფრონტაციული ტენდენციებით, თუ გავითვალისწინებთ განსაკუთრებით NATO-რუსეთის, აგრეთვე აშშ-ჩინეთის ინტერესთა კონფლიქტსა და ამასთან დაკავშირებულ შესაძლო რისკებს, რაც, გარკვეულწილად ამჟამად რეგიონში მოცემული მმართველობითი სისტემის ნაკლოვანებათა შედეგიც შეიძლება იყოს, მიუხედავად მისი ხელშესახები წარმატებებისა. ხოლო მეორეს მხრივ, რაც შეეხება კონფრონტაციას, იგი, როგორც რეგიონის აქტორებისთვის არამომგებიანი სცენარი, თანამშრომლობის წარმატებული გამოცდილების ფონზე, ბუნებრივია, რომ ნაკლებად რელევანტური გახდება, მეტადრე მაშინ, როდესაც არქტიკა დანარჩენი მსოფლიოსათვის სულ უფრო და უფრო ხელმისაწვდომი და მეტად გლობალიზებული ხდება.

დასკვნა

მაშასადამე, მრავალმხრივ ტრანსფორმირებადი არქტიკის გეოპოლიტიკურ და გეოეკონომიკურ განზომილებათა წარმოჩენა ცხადად მიუთითებს თუ რამდენად კომპლექსურია ამ ცვალებად რეგიონში არსებული ინტერესები და მათკენ სწრაფვის პრაქტიკული გზები და მეთოდები. არქტიკა აგრეთვე ნამდვილ სახელმძღვანელო მაგალითს წარმოადგენს იმისა, რომ თანამედროვე გლობალიზებად მსოფლიოში წმინდა გეოგრაფიული ფაქტორები კვლავაც მნიშვნელოვანსა და ხშირ შემთხვევაში გარდამტეხ როლს ასრულებენ ახალი გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური ლანდშაფტების ფორმირებაში და ამ პროცესში თვისებრივად ახალი, 21-ე საუკუნეში კიდევ უფრო მეტად ინტენსიფიცირებადი მულტიპოლარული რეგიონალიზმის ჩამოყალიბებაში, რაც ალბათ უდავოდ ერთ-ერთი ყველაზე თვალსაჩინო მახასიათებელი გახდება „ცივი ომის“ შემდგომი თანდათან ფორმირებადი ახალი გეოპოლიტიკური ეპოქისა. ამასთან, რაც ძალიან მნიშვნელოვანია, არქტიკის პოტენციალისა და შესაძლებლობების მზარდი ხელმისაწვდომობა გავლენას მოახდენს არა მხოლოდ რეგიონის, არამედ დანარჩენი მსოფლიოს დინამიკაზეც და პირიქით – საერთაშორისო დინამიკა მნიშვნელოვნად აისახება თავად არქტიკაზეც, რისი ნიშნებიც თანდათან უკვე იკვეთება. დაბოლოს, მისი ერთობ განსაკუთრებულობის გამო, არქტიკა უთუოდ გახდება კონფრონტაციასა და თანამშრომლობას შორის არჩევანის რაციონალურობის ნათელი მაგალითების მომცემი, რაც დიდ მნიშვნელობას შეიძენს ზემოხსენებული მზარდი რეგიონალიზმის ეპოქაში და შესაბამისად, ამ რეგიონშიც უფრო მეტ საინტერესო დინამიკას უნდა ველოდოთ.

გამოყენებული ლიტერატურა:

- Allen, T. W. & Brimmer, E. (2017). *Arctic Imperatives – Reinforcing U.S. Strategy on America’s Fourth Coast*. (Council of Foreign Relations Independent Task Force Report No. 75). Retrieved from <https://www.cfr.org/report/arctic-imperatives>
- Almond, R., G. (2017, May 24). *U.S. Ratification of the Law of the Sea Convention*. Retrieved from <https://thediplomat.com/2017/05/u-s-ratification-of-the-law-of-the-sea-convention/>
- AMAP. (2005). *Arctic Climate Impact Assessment – ACIA*. Retrieved from <https://www.amap.no/documents/doc/arctic-arctic-climate-impact-assessment/796>
- AMAP. (2011). *A changing environment - Snow, water, ice and permafrost in the Arctic (short version)*. Retrieved from <https://vimeo.com/46476823>
- AMAP. (2019). *AMAP Climate Change Update 2019*. Retrieved from <https://www.amap.no/documents/doc/AMAP-Climate-Change-Update-2019/1761>
- Arctic Centre. (n.d.). *Arctic Indigenous Peoples*. Retrieved from <https://www.arcticcentre.org/EN/arcticregion/Arctic-Indigenous-Peoples>
- Arctic Council. (2015). *Norway and the Arctic region*. Retrieved from <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/member-states/norway>
- Arctic Council. (2015). *Working Groups*. Retrieved from <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/working-groups>
- Arctic Council. (2018). *The Arctic Council: A backgrounder*. Retrieved from <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us>
- Arctic Council. (2019). *Observers*. Retrieved from <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council/observers>
- Arctic Corridor. (2019). Retrieved from <https://arcticcorridor.fi>
- Arctic Institute. (2016). *A Quick Start Guide to the Arctic and UNCLOS*. Retrieved from <https://www.thearcticinstitute.org/quick-start-guide-arctic-unclos/>
- Arctic Institute. (2019). *The Arctic Institute’s Reaction to the 2019 Department of Defense (DoD) Arctic Strategy*. Retrieved from <https://www.thearcticinstitute.org/the-arctic-institute-reaction-2019-department-defense-dod-arctic-strategy/>

- Arctic Policy of the Republic of Korea. (2013). Retrieved from library.arcticportal.org/1902/1/Arctic_Policy_of_the_Republic_of_Korea.pdf
- Arctic Portal. (n.d.). *Where is the Arctic?* Retrieved from <https://portlets.arcticportal.org/where-is-the-arctic/10-the-arctic-location>
- Arctic.ru. (2019). *Geography*. Retrieved from <https://arctic.ru/geographics/>
- Astrasheuskaya, N. (2019, Apr 27). *Polar powers: Russia's bid for supremacy in the Arctic Ocean*. Retrieved from <https://www.ft.com/content/2fa82760-5c4a-11e9-939a-341f5ada9d40>
- Auerswald, D. (2019, May 24). *China's Multifaceted Arctic Strategy*. Retrieved from https://warontherocks.com/2019/05/chinas-multifaceted-arctic-strategy/?fbclid=IwAR1vIPHfyqR6mEMfh8YOiSfbZVcDUPPfbSuoKu7Y_9htcnXq8ux5ikS2cJk
- Baev, P. (2019). Russian Strategic Guidelines and Threat Assessments for the Arctic. *Marshall Center Series: Security Insights* (26). Retrieved from https://www.marshallcenter.org/MCPUBLICWEB/mcdocs/security_insights_26_-_baev_march_2019_-_final_-_letter_size.pdf
- Barents Euro-Arctic Council. (2019). *Cooperation in the Barents Euro-Arctic Region*. Retrieved from <https://www.barentscooperation.org/en/About>
- BBC News. (2014, Dec 15). *Denmark challenges Russia and Canada over North Pole*. Retrieved from <https://www.bbc.com/news/world-europe-30481309>
- Bennett, M. M. (2017). Singapore: The “Global City” in a Globalizing Arctic, *Journal of Borderlands Studies*. Volume 33, 2018 - Issue 2. DOI: 10.1080/08865655.2017.1367708
- Bird, K. J., Charpentier, R. R., Gautier, D. L., Houseknecht, D. W., Klett, T. R., Pitman, J. K., Moore, T. E., Schenk, C. J., Tennyson, M. E. & Wandrey, C. J. (2008). *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*. U.S. Geological Survey Fact Sheet 2008-3049. Retrieved from <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/>
- Bloomberg. (2017, May 16). *The Political Arctic – How a Melting Ice Changes Everything*. Retrieved from <https://www.bloomberg.com/graphics/2017-arctic/the-political-arctic/>
- Bognar, D. (2018). The elephant in the room: article 234 of the Law of the Sea Convention and the Polar Code as an incompletely theorised agreement. *The Polar Journal*, 8:1, 182-203, DOI: 10.1080/2154896X.2018.1468627
- Boulègue, M. (2018, Jul 2). *NATO Needs a Strategy for Countering Russia in the Arctic and the Black Sea*. Retrieved from <https://www.chathamhouse.org/expert/comment/nato-needs-strategy-countering-russia-arctic-and-black-sea>

- Boyd, R., Bjerkgård, T., Nordahl, B. & Schiellerup, H., (Eds). (2016). *Mineral Resources in the Arctic*. Trondheim: Geological Survey of Norway. Retrieved from <https://www.ngu.no/en/publikasjon/mineral-resources-arctic>
- Breum, M. (2018). *Cold Rush: The Astonishing True Story of the New Quest for the Polar North*. Montreal: McGill-Queen's University Press.
- Breum, M. (2018, Feb 28). *Finland plans 'Arctic Corridor' linking China to Europe*. Retrieved from <https://euobserver.com/nordic/141142>
- Burke, D., C. (2018). *International Disputes and Cultural Ideas in the Canadian Arctic: Arctic Sovereignty in the National Consciousness*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Bye, H. (2018). *National Interests and Security Policies in the Arctic Region Among Arctic States* (Master thesis, University of Denver). Retrieved from <https://digitalcommons.du.edu/etd/1444/>
- Byers, M., & Baker, J. (2013). *International Law and the Arctic*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Chew, K. J. & Arbouille, D. (2011). *Hydrocarbon finds in the Arctic basins: Discovery history, discovered resources and petroleum systems*. Geological Society, London, Memoirs, 35(1), 131-144. DOI:10.1144/m35.7
- Cohen, A. (2019, Apr 17). *Russia Sets Sights On Energy Resources Under Arctic Circle*. Retrieved from <https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2019/04/17/russia-sets-sights-on-energy-resources-under-arctic-circle/#6af6bb916eea>
- Congressional Research Service. (2019). *Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress*. Retrieved from <https://fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf>
- Conley, H. A. & Melino, M. (2019). The Implications of U.S. Policy Stagnation toward the Arctic Region. *Center for Strategic and International Studies / CSIS*. Retrieved from <https://www.csis.org/analysis/implications-us-policy-stagnation-toward-arctic-region>
- Conley, H. A., Toland, T., & Kraut, J. (2012). A New Security Architecture for the Arctic: an American perspective. *Center for Strategic and International Studies / CSIS*. Retrieved from <https://www.csis.org/analysis/new-security-architecture-arctic>
- CSIS. (2019). *Charting a New Arctic Ocean*. Retrieved from https://ocean.csis.org/spotlights/charting-a-new-arctic-ocean/?fbclid=IwAR06e0D7JjbV1rwPPw2mgeNNhjG00pkPxQO3JqSbS_MiOwf5Lv5TWr2G2n8
- Dawson, J., Pizzolato, L., Howell, S. E., Copland, L., & Johnston, M. E. (2018). Temporal and Spatial

- Patterns of Ship Traffic in the Canadian Arctic from 1990 to 2015. *Arctic*, 71(1), 15. DOI:10.14430/arctic4698
- Department of Defense. (2016). *Report to Congress on Strategy to Protect United States National Security Interests in the Arctic Region*. Retrieved from <https://dod.defense.gov/.../1/.../2016-Arctic-Strategy-UNCLAS-cleared-for-release.pdf>
- Devyatkin, P. (2019). Russia and the Arctic. In N. Peterson (Ed.), *Russian Strategic Intentions: A Strategic Multilayer Assessment White Paper* (pp. 82-90). Retrieved from <https://nsiteam.com/sma-white-paper-russian-strategic-intentions/>
- Dodds, K. & Ingimundarson, V. (2012): *Territorial nationalism and Arctic geopolitics: Iceland as an Arctic coastal state*, *The Polar Journal*, 2:1, 21-37. DOI: 10.1080/2154896X.2012.679557
- Dodds, K. (2013). Environment, Resources, and Sovereignty in the Arctic Region: The Arctic Council as Regional Body. *Georgetown Journal of International Affairs*, 14(2), 29-38. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/43134409>
- Dodds, K. (2018). Contesting borders in the Arctic. In R. Brym (Ed.), *The Future of Canada's Territorial Borders and Personal Boundaries: Proceedings of the Third S.D. Clark Symposium on the Future of Canadian Society* (pp. 52-74). (Proceedings of the S.D. Clark Symposia on the Future of Canadian Society). Oakville ON: Rock's Mills Press. Retrieved from [https://pure.royalholloway.ac.uk/portal/en/publications/contesting-borders-in-the-arctic\(0a0285d9-daff-4bfb-98c3-4a912422e32f\).html](https://pure.royalholloway.ac.uk/portal/en/publications/contesting-borders-in-the-arctic(0a0285d9-daff-4bfb-98c3-4a912422e32f).html)
- Equinor. (2019, Jan 15). *29 new licences on the Norwegian Continental Shelf*. Retrieved from <https://www.equinor.com/en/news/2019-01-15-apa2018.html>
- Equinor. (2019). *Safely exploring the Barents Sea*. Retrieved from <https://www.equinor.com/en/what-we-do/responsible-drilling-in-the-barents-sea.html>
- European Commission. (2016). EU Arctic Policy. Retrieved from https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/20956/arctic-short-introduction_en
- European Parliament. (2008). *European Parliament resolution of 9 October 2008 on Arctic governance*. Retrieved from <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2008-0474+0+DOC+XML+V0//EN>
- European Parliament. (2017). *Arctic continental shelf claims: Mapping interests in the circumpolar North*. Retrieved from [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2017\)595870](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2017)595870)
- European Parliament. (2018). *China's Arctic policy: How China aligns rights and interests*.

Retrieved from [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2018\)620231](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2018)620231)

Finger, M. & Heininen, L. (Eds.). (2019). *The Global Arctic Handbook*. 2019. Cham: Springer International Publishing.

Funk, M., & Eriksson, B. (2009). *Arctic Landgrab*. Retrieved from <https://www.nationalgeographic.com/magazine/2009/05/healy/>

Gazprom. (2019). Prirazlomnoye field. *Gazprom*. Retrieved from <http://www.gazprom.com/projects/prirazlomnoye/>

Golubkova, K. (2019, Apr 25). Russia's Novatek to sell 20 percent in Arctic LNG 2 to China. *Reuters*. Retrieved from <https://www.reuters.com/article/us-russia-gas-novatek-cnodc/russias-novatek-to-sell-20-percent-in-arctic-lng-2-to-china-idUSKCN1S11WY>

Government of Canada. (2009). *Canada's Northern Strategy – Our North, Our Heritage, Our Future*. Retrieved from <https://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns-eng.asp>

Government of Canada. (2010). *Statement on Canada's Arctic Foreign Policy: Exercising Sovereignty and Promoting Canada's Northern Strategy Abroad*. Retrieved from http://publications.gc.ca/collections/collection_2017/amc-gac/FR5-111-2010-eng.pdf

Government of Canada. (2019) *Canada's Arctic Ocean Continental Shelf Submission*. Retrieved from <https://www.canada.ca/en/global-affairs/news/2019/05/canadas-arctic-ocean-continental-shelf-submission.html>

Government of Iceland. (2011). *A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy*. Retrieved from <http://library.arcticportal.org/1889/>

Government Offices of Sweden, (2011). *Sweden's strategy for the Arctic region*. Retrieved from <https://openaid.se/wp-content/uploads/.../Swedens-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf>

Government of Norway. (2009). *The continental shelf - questions and answers*. Retrieved from <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/the-continental-shelf---questions-and-an/id583774/>

Government of Norway. 2010. *Treaty between Norway and the Russian Federation*. Retrieved from https://www.regjeringen.no/en/topics/foreign-affairs/international-law/innsikt_delelinje/treaty/id614006/

Government of Norway. (2017). *Norway's Arctic Strategy – between geopolitics and social development*. Retrieved from <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/arctic->

strategy/id2550081/

- Governor of Svalbard. (2016). *Entry and residence*. Retrieved from <https://www.sysselmannen.no/en/Visitors/Entry-and-residence/>
- Grieger, G. (2018). *China's Arctic policy: How China aligns rights and interests*. Retrieved from [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2018\)620231](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2018)620231)
- Heininen, L. (2018) Arctic Geopolitics from classical to critical approach – importance of immaterial factors. *Geography, Environment, Sustainability*, Vol.11, No 1, p. 171-186.
DOI-10.24057/2071-9388-2018-11-1-171-186
- High North News. (2018, Oct. 22). *Japan is entering the Arctic energy sector*. Retrieved from <https://www.highnorthnews.com/nb/japan-entering-arctic-energy-sector>
- Hønneland, G. (2016). *Russia and the Arctic – Environment, Identity and Foreign Policy*. London, New York: I.B. Tauris.
- House of Commons. (2018). *On Thin Ice: Defence in the Arctic*. Retrieved from <https://publications.parliament.uk/pa/cm201719/cmselect/cmdfence/388/388.pdf>
- Howard, R. (2009). *The Arctic Gold Rush: The New Race for Tomorrow's Natural Resources*. London: Continuum.
- Huebert, R. (2009). *United States Arctic Policy: The Reluctant Arctic Power*. The School of Public Policy Briefing Papers. 2. University of Calgary.
- Iceland Magazine. (2018). *Oil exploration in Icelandic waters comes to an end: Too expensive and too risky*. Retrieved from <https://icelandmag.is/article/oil-exploration-icelandic-waters-comes-end-too-expensive-and-too-risky>
- Iceland Monitor. (2019, Jun 24). *US Military to Invest Billions of ISK in Keflavík*. Retrieved from icelandmonitor.mbl.is/news/politics_and_society/2019/06/24/us_military_to_invest_billions_of_isk_in_keflavik/
- Ingimundarson, V. (2014). Managing a contested region: The Arctic Council and the politics of Arctic governance. *The Polar Journal*, 4(1), 183-198. DOI:10.1080/2154896x.2014.913918
- Ingimundarson, V. (2015). Framing the national interest: the political uses of the Arctic in Iceland's foreign and domestic policies, *The Polar Journal*, 5(1), 82-100, DOI:10.1080/2154896X.2015.1025492
- Jacobson, M. (2016). *Denmark's strategic interests in the Arctic: It's the Greenlandic connection*,

- stupid!* Retrieved from <https://www.thearcticinstitute.org/denmark-interests-arctic-greenland-connection>
- Japan's Arctic Policy. (2015). Retrieved from <http://library.arcticportal.org/1883/>
- Käpylä, J. & Mikkola, H. (2015). *On Arctic Exceptionalism: Critical reflections in the light of the Arctic Sunrise case and the crisis in Ukraine*. FIIA WORKING PAPER 85. <https://www.fia.fi/en/publication/on-arctic-exceptionalism>
- Keil, K. (2014). The Arctic: A new region of conflict? The case of oil and gas. *Cooperation and Conflict*, 49(2), 162–190. <https://doi.org/10.1177/0010836713482555>
- Khana, P. (2016). *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*. New York: Random House.
- Khorrami, N. (2019). *Sweden's Arctic Strategy: An Overview*. Retrieved from <https://www.thearcticinstitute.org/sweden-arctic-strategy-overview/>
- Kobzeva, M. (2019): China's Arctic policy: present and future. *The Polar Journal*, 1-19. DOI: 10.1080/2154896X.2019.1618558
- Kossa, M. (2018). South Korea and the Arctic Region. In B. O'Donnell, M. Gruenig & A. Riedel (Eds.), *Arctic Summer College Yearbook: An Interdisciplinary Look into Arctic Sustainable Development*. (pp. 73-92). Springer International Publishing.
- Lackenbauer, W. (2019). Canada's Emerging Arctic and Northern Policy Framework. In W. Lackenbauer & S. Lalonde (Eds.), *Breaking the Ice Curtain? Russia, Canada, and Arctic Security in a Changing Circumpolar World*. (pp. 13-42). Calgary: Canadian Global Affairs Institute. Retrieved from https://www.cgai.ca/breaking_the_ice_curtain
- Lalonde, S. (2017). The Northwest Passage and the Northern Sea Route: Sovereignty and Responsibilities. In E. Conde & S. I. Sánchez (Eds.), *Global Challenges in the Arctic Region*. (pp. 42-74). UK: Routledge.
- Lagutina, M. L. (2019). *Russia's Arctic Policy in the Twenty-First Century: National and International Dimensions*. Lanham: Lexington Books.
- Larsen, J., N. & Fondahl, G. (Eds.). (2015). *Arctic Human Development Report II: Regional Processes and Global Linkages*. (Report; Nordic Council of Ministers). Retrieved from <http://norden.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A788965&dswid=5245>
- Laruelle, M. (2014). *Russia's Arctic Strategies and the Future of the Far North*. Armonk, New York: M.E. Sharpe, Inc.

- Le Mière, C. & Mazo, J. (2013). *Arctic Opening: Insecurity And Opportunity*. New York, NY: Routledge.
- Liu, N., Kirk, E., & Henriksen, T. (2017). Conclusion. In Liu N., Kirk E., & Henriksen T. (Eds.), *The European Union and the Arctic* (pp. 360-368). LEIDEN; BOSTON: Brill. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/10.1163/j.ctt1w8h3gv.18>
- Liu, N., Kirk, E. & Henriksen, T. (Eds.). (2017). *The European Union and the Arctic*. LEIDEN; BOSTON: Brill. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/10.1163/j.ctt1w8h3gv>
- Ministry of Foreign Affairs of Denmark. (2011). Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020, Retrieved from <http://um.dk/en/foreign-policy/the-arctic/>
- Ministry of Foreign Affairs of Denmark. (2018). Denmark - Foreign and Security Policy Strategy 2019-2020. Retrieved from <http://um.dk/en/news/newsdisplaypage/?newsid=01fc577b-6bf2-4fd7-8572-5af0534cf599>
- Ministry of Transport and Communications of Finland. (2018). *Study on the Arctic rail line completed: Kirkenes routing to be examined further*. Retrieved from https://www.lvm.fi/en/-/study-on-the-arctic-rail-line-completed-kirkenes-routing-to-be-examined-further-968073?utm_source=dlvr.it&utm_medium=twitter
- Murray, J., L., Hacquebord, L., Gregor, D., J. & Loeng, H. (1998). Physical/Geographical Characteristics of the Arctic. In J. L. Murray (Ed.), *AMAP Assessment Report* (Chapter 2, pp. 9-24). Retrieved from <https://www.amap.no/documents/download/88>
- Nanda, D. (2019). *India's arctic potential*. Retrieved from <https://www.orfonline.org/research/indias-arctic-potential-48263/>
- National Petroleum Council. (2015). *Arctic Potential: Realizing the Promise of U.S. Arctic Oil and Gas Resources*. Retrieved from <http://www.npc.org/reports/research.html>
- National Snow & Ice Data Center – NSICD. (2019). *Arctic Sea Ice News & Analysis*. Retrieved from <https://nsidc.org/arcticseaicenews/>
- NATO. (2018). *Norway uses Exercise Trident Juncture to Strengthen its National Resilience*. Retrieved from https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_160130.htm?selectedLocale=en
- NATO Association of Canada – NAOC. (2018). *Tensions in the High North: The Case of Svalbard*. Retrieved from <http://natoassociation.ca/tensions-in-the-high-north-the-case-of-svalbard/>
- Nilsen, T. (2019). Arctic railway not commercially viable, report says. *Arctic Today*. Retrieved from <https://www.arctictoday.com/arctic-railway-not-commercially-viable-report-says/>

- Nordic Co-operation. (n.d). *The Nordic Council*. Retrieved from <https://www.norden.org/en/information/nordic-council>
- Norwegian Ministry of Foreign Affairs. (2014). *Norway's arctic policy*. Retrieved from <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/nordkloden/id2076193/>
- Norwegian Petroleum Directorate. (2017). *Petroleum activity*. Retrieved from <https://www.npd.no/en/facts/publications/reports/geological-assessment-of-petroleum-resources-in-eastern-parts-of-barents-sea-north-2017/petroleum-activity/>
- Norwegian Petroleum. (2019). *Activity per sea area*. Retrieved from <https://www.norskpetroleum.no/en/developments-and-operations/activity-per-sea-area/>
- Nuttal, M. (2005). ARCTIC: DEFINITIONS AND BOUNDARIES. In M. Nuttal (Ed.), *Encyclopedia Of The Arctic* (Vol. 1, pp. 117-121). New York, NY: Routledge.
- Ohnishi, F. (2015). Does the Sun also Rise in the Arctic? Three Pillars of Japan's Arctic Policy. In L. Heinien, H. Exner-Pirot & J. Plouffe (Eds.), *Arctic Yearbook 2015*. Retrieved from <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2015>
- OilPrice.com (2019, Jun 10). *Saudi Aramco Offers To Buy Into Russia's Arctic LNG 2 Project*. Retrieved from <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Saudi-Aramco-Offers-To-Buy-Into-Russias-Arctic-LNG-2-Project.html>
- Osborne, E., Richter-Menge, J. & Jeffries, M. (2018). *Arctic Report Card 2018*. Retrieved from <https://arctic.noaa.gov/Report-Card/Report-Card-2018>
- Petkunaite, D. (2011). *Cooperation or Conflict in the Arctic? UNCLOS and the Barents and Beaufort Sea Disputes* (Master's thesis, City College of New York). Retrieved from https://academicworks.cuny.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1049&context=cc_etds_theses
- Poppel, B. (2018). Arctic Oil & Gas Development: The Case of Greenland. In L. Heinien & H. Exner-Pirot (Eds.), *Arctic Yearbook 2018*. Retrieved from <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2018>
- Prime Minister's Office of Finland. (2013). *Finland's Strategy for the Arctic Region 2013*. Retrieved from <https://vnk.fi/documents/10616/334509/Arktinen+strategia+2013+en.pdf/6b6fb723-40ec-4c17-b286-5b5910fbecf4>
- Pritchins, S. (2018). Russia's Untapped Arctic Potential. Retrieved from <https://www.chathamhouse.org/expert/comment/russia-s-untapped-arctic-potential>
- Rahbek-Clemmensen, J. (2016). "An Arctic Great Power"? Recent Developments in Danish Arctic Policy. In L. Heinien, H. Exner-Pirot & J. Plouffe (Eds.), *Arctic Yearbook 2016*. Retrieved

from <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2016>

- Rasmi, R. (2018, Sep 25). *India's Arctic Engagement: Shifting from Scientific to Strategic Interests?* Retrieved from <https://southasianvoices.org/indias-arctic-engagement-shifting-from-scientific-to-strategic-interests/>
- Raspotnik & Østhage. (2018, Jan 31). *Op-ed: Quo vadis Arctic? The European Union and its Northern Neighbourhood.* Retrieved from <https://www.highnorthnews.com/en/op-ed-quo-vadis-arctic-european-union-and-its-northern-neighbourhood>
- Reuters. (2019, Jun 4). *China withdraws bid for Greenland airport projects.* Retrieved from <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-greenland/china-withdraws-bid-for-greenland-airport-projects-sermitsiaq-newspaper-idUSKCN1T5191>
- Rodrigue, J., Comtois, C., & Slack, B. (2016). *The Geography of Transport Systems.* New York: Routledge.
- Schulze, V. (2017). *Arctic Strategies Round-up 2017.* Retrieved from https://www.arctic-office.de/...arctic-office.de/.../Arctic_Strategies_EN_10.11.17.pdf
- Sørensen, C. T. N. (2018). China is in the Arctic to Stay as a Great Power: How China's Increasingly Confident, Proactive and Sophisticated Arctic Diplomacy Plays into Kingdom of Denmark Tensions.. In L. Heinien & H. Exner-Pirot (Eds.), *Arctic Yearbook 2018.* Retrieved from <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2018>
- Staalesen, A. (2018, December 14). *Russia presents a grandiose 5-year plan for the Arctic.* Retrieved from <https://www.thebarentsobserver.com/en/arctic-industry-and-energy/2018/12/russia-presents-grandiose-5-year-plan-arctic>
- Staalesen, A. (2019). *Russian Arctic developers present a new dazzling target for Northern Sea Route.* Retrieved from <https://thebarentsobserver.com/en/arctic-industry-and-energy/2019/04/russian-arctic-developers-present-new-dazzling-target-northern>
- Statistics Norway. (2019). *Population of Svalbard, 8 April 2019.* Retrieved from <https://www.ssb.no/en/befolkning/statistikker/befsvabard/halvaar>
- Status of Spitzbergen. (1920). Retrieved from <https://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000002-0269.pdf>
- Stratfor. (2018, Dec 24). *Why China Wants to Expand Its Arctic Footprint.* Retrieved from https://worldview.stratfor.com/article/why-china-wants-expand-its-arctic-footprint?utm_source=Facebook&utm_medium=social&utm_campaign=article

- Sun, Y. (2018). *The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation*. Retrieved from <https://www.stimson.org/file/stimson-northern-sea-route-myth-sino-russian-cooperationpdf>
- The National. (2019, Apr 12). Russia ploughs on with huge Arctic LNG ambitions. Retrieved from <https://www.thenational.ae/business/economy/russia-ploughs-on-with-huge-arctic-lng-ambitions-1.847694>
- The New Federalist. (2019, Apr 4). *The Arctic: what are the EU's Interests in this rapidly changing region?* Retrieved from <https://www.thenewfederalist.eu/the-arctic-what-are-the-eu-s-interests-in-this-rapidly-changing-region>
- The New York Times. (2013, May 15). *Arctic Council Adds 6 Nations as Observer States, Including China*. Retrieved from <https://www.nytimes.com/2013/05/16/world/europe/arctic-council-adds-six-members-including-china.html>
- The Polar Connection. (2018). *Canada's Arctic Policy Framework: a New Approach to Northern Governance*. Retrieved from <http://polarconnection.org/canada-arctic-policy-framework/>
- The Polar Connection (2019). *When the Kingdom Comes: Saudi Arabia in the Arctic*. Retrieved from <http://polarconnection.org/saudi-arabia-arctic/>
- The State Council of the People's Republic of China. (2018, Jan 26). *Full text: China's Arctic Policy*. Retrieved from http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm
- The White House. (2009). *Homeland Security Presidential Directive 25: Arctic Region Policy*. Retrieved from <https://www.hsdl.org/?abstract&did=232474>
- The White House. (2010). National Security Strategy of the United States of America. Retrieved from <https://www.hsdl.org/?abstract&did=24251>
- The White House. (2013). *National Strategy for the Arctic Region* Retrieved from <https://obamawhitehouse.archives.gov/blog/2013/05/10/national-strategy-arctic-region-announced>
- The White House. (2017). *National Security Strategy of the United States of America*. Retrieved from <https://www.whitehouse.gov/wp-content/.../2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>
- Thomassen, I., C. (2013). *The Continental Shelf of Svalbard: Its Legal Status and the Legal Implications of the Application of the Svalbard Treaty Regarding Exploitation of Non-Living Resources*. (Master's Thesis, The Arctic University of Norway, Tromsø, Norway). Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/20115537.pdf>

- Thuringer & Rosen. (2017). *Unconstrained FDI – An Emerging Challenge to Arctic Security*. Retrieved from https://www.cna.org/cna_files/pdf/COP-2017-U-015944-1Rev.pdf
- Todorov, A. (2017). The Russia-USA legal dispute over the straits of the Northern Sea Route and similar case of the Northwest Passage. *Arctic and North*, 29, 74-89. DOI:10.17238/issn2221-2698.2017.29.74
- United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Montego Bay, 10 December 1982, United Nations Treaty Series, vol. 1833, No. 31363, p. 3, Retrieved from https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en
- United Nations. (2019). *Submissions, through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf, pursuant to article 76, paragraph 8, of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982*. Retrieved from https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm
- U.S. Department of State. (n.d.). *Arctic Region*. Retrieved from <https://www.state.gov/key-topics-office-of-ocean-and-polar-affairs/arctic/>
- United States Coast Guard. (2019). *Arctic Strategic Outlook*. Retrieved from https://www.uscg.mil/Portals/0/.../arctic/Arctic_Strategic_Outlook_APR_2019.pdf
- United States Department of Defense. (2019). *Report to Congress Department of Defense Arctic Strategy*. Retrieved from <https://media.defense.gov/2019/Jun/06/2002141657/-1/-1/1/2019-DOD-ARCTIC-STRATEGY.PDF>
- Watling, J. (2018, Nov 20). *NATO's Trident Juncture 2018 Exercise: Political Theatre with a Purpose*. Retrieved from <https://rusi.org/commentary/nato%E2%80%99s-trident-juncture-2018-exercise-political-theatre-purpose>
- Wezeman, S., T. (2016). Military Capabilities in the Arctic: A New Cold War in the High North? *SIPRI Background Paper*. Retrieved from <https://www.sipri.org/sites/default/files/Military-capabilities-in-the-Arctic.pdf>
- Wither, J., K. (2018). Svalbard: NATO's Arctic 'Achilles' Heel'. *RUSI Journal*. 163 (5), 28-37. DOI:10.1080/03071847.2018.1552453
- Zaremba, H. (2019, Jun 15). *The "Polar Silk Road" Could Be A Gamechanger For Natural Gas*. Retrieved from <https://oilprice.com/Energy/General/The-Polar-Silk-Road-Could-Be-A-Gamechanger-For-Natural-Gas.html>
- Zimmerman, M. (2018). High North and High Stakes: The Svalbard Archipelago Could be the

Epicenter of Rising Tension in the Arctic. *PRISM*. 7(4), 106-123. Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/26542710>

Администрация Президента России. (2018, Dec 28). *Подписан закон о наделении «Росатома» рядом полномочий в области развития Северного морского пути*. Retrieved from <http://kremlin.ru/acts/news/59539>

Известия. (2019, Mar 6). *Холодная волна: иностранцам создали правила прохода Севморпути*. Retrieved from <https://iz.ru/852943/aleksei-kozachenko-bogdan-stepovoi-elnar-bainazarov/kholodnaia-volna-inostrantcam-sozdali-pravila-prokhoda-sevmorputi>

Правительство России. (2009, Mar 27). *Об Основах государственной политики России в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу*. Retrieved from <http://government.ru/info/18359/>

Правительство России. (2013, Feb 20). *О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года*. Retrieved from <http://government.ru/info/18360/>

РИА Новости. (2017, Dec 25). *Шойгу отчитался о строительстве военных объектов в Арктике*. Retrieved from <https://ria.ru/20171225/1511695359.html>

Север-Пресс. (2019, May 08). *Северный морской путь - национальная транспортная артерия. Россия обеспечит его безопасность*. Retrieved from <https://severpress.ru/2019/05/10/severnyj-morskoj-put-nacionalnaja-transportnaja-arterija-rossija-obespechit-ego-bezopasnost/>

Ivane Javakhishvili Tbilisi State University

Faculty of Social and Political Sciences

Lasha Chakhunashvili

The Arctic in Geopolitical and Geoeconomic Dimensions

Master's programme: Human Geography

The thesis was written to obtain a Master's degree in Human Geography

Supervisor: Giorgi Kvinikadze,
Ph.D in Human Geography, Associate Professor

Tbilisi 2019