

Оригинальная статья / Original article

УДК 32:341.24

**Политика США по реализации национальных интересов
в сфере развития международных морских коммуникаций
в Арктическом регионе****В. С. Чернега**¹ ✉

¹Среднерусский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации
бульвар Победы 5А, г. Орел 302028, Российская Федерация

✉ e-mail: vasily.chernega@gmail.com

Резюме

Актуальность статьи обусловлена необходимостью определения угроз российским национальным интересам в Арктике в контексте развития Северного морского пути. Евроатлантические державы, прежде всего США, призывают придать Севморпути статус международного маршрута, лишив исключительных прав на управление им Россию. Вашингтон предпринимает шаги, делегитимизирующие позицию Москвы относительно принадлежности СМП.

Цель статьи заключается в анализе политики США по реализации национальных интересов в сфере управления международными морскими коммуникациями в Арктике.

Задачами исследования являются: рассмотрение истории освоения Арктики США; анализ американской стратегии продвижения интересов в сфере развития международных морских коммуникаций; описание позиции США относительно использования СМП и присоединения к Конвенции ООН по морскому праву и подхода к развитию транспортно-логистического потенциала региона.

Методология. В работе применялись исторический и системный методы.

Результаты. В статье приводится содержание и суть политики США по защите национальных интересов в рамках развития международных морских коммуникаций в Арктике. Описывается подход к проблемам регулирования судоходства в Северном Ледовитом океане, осуществления контроля над региональными транспортными коридорами и ратификации Конвенции ООН по морскому праву. Анализируются основные шаги Вашингтона в военной, политической и информационной сферах по усилению влияния на развитие транспортно-логистического потенциала региона.

Выводы. Рассматривая СМП как международный транспортный коридор, США считают вводимые Россией правила прохода по маршруту противоречащими Конвенции ООН по морскому праву. Вашингтон отстаивает национальные интересы в сфере развития международных морских коммуникаций в Арктике, наращивая военное присутствие в регионе: повышается потенциал американских вооруженных сил, активно расширяется сотрудничество с партнерами по НАТО. США способствуют усложнению системы взаимоотношений на Крайнем Севере и расширению числа участников арктического диалога, проводят информационную кампанию, дискредитирующую Россию как ответственного игрока в Арктике.

Ключевые слова: Арктика; национальные интересы; политика США; морские коммуникации; Северный морской путь.

Конфликт интересов: Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Чернега В. С. Политика США по реализации национальных интересов в сфере развития международных морских коммуникаций в Арктическом регионе // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2021. Т. 11, № 2. С. 95–105.

Поступила в редакцию 03.02.2020

Принята к публикации 15.03.2021

Опубликована 26.04.2021

© Чернега В. С., 2021

U. S. Policy on the Implementation of its National Interests in the Development of International Maritime Communications in the Arctic Region

Vasily S. Chernega¹ ✉

¹Central Russian Institute of Management-Branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration
Bulevard Pobedy 5A, Orel 302028, Russian Federation

✉ e-mail: vasily.chernega@gmail.com

Abstract

The relevance of the article is determined by the need to identify threats to Arctic Russian interests in the context of the Northern Sea Route (NSR) development. Euro-Atlantic powers, primarily the USA, are calling to turn NSR into an international route and trying to delegitimize Russian position on the ownership of NSR.

The purpose of the article is to analyze the US policy in the management of Arctic navigation.

The objectives are to review the US history of the Arctic development, US strategy for developing of navigation, US position on the use of the NSR and accession to the UN Convention on the Law of the Sea, and approach to the development of the Arctic transport potential.

Methodology. Historical and systematic methods were used.

Results. The article describes US policy on the development of Arctic navigation, control over regional sea routes and ratify the UN Convention on the Law of the Sea. It analyzes the US military, political and information policy to strengthen its influence on the development of the Arctic transport potential.

Conclusions. According to the US, rules of passage on NSR contradict the UN Convention on the Law of the Sea. USA is building up its military presence in the region: the potential of the US army is increasing, cooperation with NATO partners is expanding. USA contributes to the complication of the system of relations in the Arctic and the expansion of the number of participants in the Arctic dialogue, conducts an information campaign discrediting Russia as a responsible Arctic player.

Keywords: Arctic; national interests; US policy; maritime communications; Northern Sea Route.

Conflict of interest: The Author declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Chernega V. S. U.S. Policy on the Implementation of its National Interests in the Development of International Maritime Communications in the Arctic Region. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo* = *Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2021; 11(2): 95–105. (In Russ.)

Received 03.02.2021

Accepted 15.03.2021

Published 26.04.2021

Введение

По сравнению с другими арктическими государствами США в силу различных обстоятельств, в том числе эксклавного положения штата Аляска, традиционно проявляли меньше интереса к территориям, расположенным за Северным полярным кругом. Повышенное внимание Арктическому региону (АР) американский истеблишмент уделял

лишь во второй половине XX в., когда в рамках противостояния с СССР он приобрел стратегическую значимость для национальной безопасности. В период холодной войны АР рассматривался в качестве потенциального театра военных действий с идеологическим противником, поскольку через Северный полюс проходили траектории полета межконтинентальных баллистических ракет, а в Се-

верном Ледовитом океане (СЛО) несли боевое дежурство подводные лодки, вооруженные ракетами с ядерными боеголовками. С распадом Советского Союза напряженность в двусторонних отношениях существенно снизилась, что привело к постепенному вытеснению арктической проблематики из внутри- и внешнеполитической повестки дня США [1, с. 133–143]. В результате к середине 1990-х гг. Арктика в Вашингтоне перестала рассматриваться в качестве приоритета во внешней политике и перешла в разряд периферийных регионов в контексте укрепления военного потенциала страны. Показательным в данном случае является значительное сокращение присутствия численности американских военных в АР, в том числе в Исландии и Гренландии, а также вывод из эксплуатации большого количества радиолокационных станций, расположенных в высоких широтах [2, с. 56–63]. Отстраненность США от происходящих в Заполярье процессов, вероятно, обусловлена историческим контекстом приобретения ими статуса одной из пяти арктических держав, не позволивший сформировать у американского общества чувство причастности к Великому Северу. В то время как Россия, Дания, Норвегия и Канада, рассматривающие циркумполярность в качестве одной из смыслообразующих национальных характеристик, на протяжении веков поэтапно закрепляли свои позиции в АР и расширяли исследовательскую и хозяйственную деятельность в СЛО, Вашингтон вошел в «клуб избранных» посредством заключения сделки по покупке арктических территорий.

Методология

Для анализа арктической стратегии США в части, касающейся продвижения интересов в сфере развития международных морских коммуникаций, необходимо воспользоваться системным методом, позволяющим рассмотреть американскую политику в АР как системное явление,

каждый из элементов структуры которой отвечает за реализацию определенного функционала. Кроме того, необходимо использование исторического метода, при помощи которого можно рассмотреть этапы трансформации политики США в отношении развития транспортно-логистического потенциала региона.

Результаты и их обсуждение

На фоне происходящих в АР климатических изменений, оказывающих негативное влияние на площадь и структуру ледового покрова, последние четверть века интерес международного сообщества к Арктике неуклонно рос, способствуя её превращению в одну из зон противостояния ведущих мировых держав. США также не остались в стороне и активно включились в гонку за получение контроля над нефтегазовыми запасами и судоходными маршрутами региона. Ключевым событием, стимулировавшим Вашингтон вновь сфокусироваться на проблеме Крайнего Севера, стала установка на дне СЛО российского флага в ходе научно-исследовательской экспедиции по сбору данных для уточнения границ континентального шельфа «Арктика-2007». У американского истеблишмента акция вызвала «нервные судороги и возвращение приобретённых во времена ампутиаций холодной войны фантомных болей», о чем свидетельствует его жесткая вербальная реакция с призывами силового ответа на «не имеющие никаких юридических оснований попытки России расширить свои владения в Арктике» [3, с. 115–126].

Вместе с тем политика США в регионе не отличается последовательностью: с одной стороны, за последние 25 лет принято большое количество стратегических документов, с другой – Белый дом ведет себя достаточно пассивно, в частности, в вопросах развития ледокольного флота (фактически в распоряжении американской стороны находится один ледо-

кол) и ратификации Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (Конвенция).

Во многом основы современной американской арктической политики определены подписанной президентом Б. Клинтоном в 1994 г. директивой, в соответствии с которой США на Крайнем Севере действуют в интересах обеспечения национальной безопасности, содействия устойчивому развитию, сохранения биологического разнообразия и защиты окружающей среды, а также укрепления международного сотрудничества и расширения научно-исследовательской деятельности¹. В 2009 г. президент Дж. Буш конкретизировал представленную предыдущей администрацией стратегию. Кардинальным изменениям изданный в совершенно иной геополитической обстановке документ не подвергся, что должно было продемонстрировать преемственность курса в Арктике. При этом точечные модификации позволили подчеркнуть одну из наиболее чувствительных для американской стороны проблем, связанную со стремлением обеспечить максимальную глобальную мобильность благодаря возможности свободного перемещения в Мировом океане².

Для США как морской державы крайне важной является возможность оперативной и беспрепятственной передислокации военно-морских сил и быстрое проецирование военной мощи в стратегически значимых регионах, в том числе в СЛО³. В этих целях госдепартамент совместно с Минобороны в рамках запу-

щенной в 1979 г. программы «Свобода Судоходства» (Freedom of Navigation) для выражения несогласия с притязаниями прибрежных государств на распространение их суверенитета на спорные водные пространства, в том числе установление уведомительного или разрешительного порядка прохода, направляют дипломатические ноты, проводят военно-морские учения и организуют мероприятия по демонстрации силы с привлечением боевых кораблей вблизи вызывающих разногласия территорий [4, с. 53–75].

В настоящее время американские Военно-морские силы (ВМС) проводят около 20 подобных операций в год, уделяя основное внимание Южно-Китайскому морю и Ормузскому проливу. У берегов российской Арктики их активность несколько ниже, что, вероятно, обусловлено сложными климатическими условиями, однако о полном игнорировании региона говорить не приходится. В частности, в мае 2020 г. эсминцы ВМС США «Портер», «Дональд Кук» и «Рузвельт» в составе эскадры НАТО зашли в Баренцево море для «обеспечения безопасности торговли и демонстрации свободы судоходства»⁴. По заявлению министра ВМС К. Брейтвейта, США намерены «бросить вызов чрезмерным морским претензиям России» и с 2021 г. регулярно осуществлять патрулирование вдоль северных границ России»⁵.

Тематика обеспечения свободы судоходства в АР также легла в основу представленной в 2013 г. США «Национальной стратегии по вопросам Арктики» (Стратегия), ставшей логическим продолжением директив 1994 и 2009 гг. В

¹ Presidential Decision Directive 26/NSC-26. URL: <https://fas.org/irp/offdocs/pdd/pdd-26.pdf> (дата обращения: 11.01.2021).

² National Security Presidential Directive 66/Homeland Security Presidential Directive 25. URL: <https://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.pdf> (дата обращения: 11.01.2021).

³ Тодоров А. А. Куда ведет Северный морской путь? URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kuda-vedet-severnoy-morskoy-put/> (дата обращения: 11.01.2021).

⁴ «Это только начало»: зачем эсминцы ВМС США вторглись в Баренцево море. URL: <https://ria.ru/20200507/1571048263.html> (дата обращения: 11.01.2021).

⁵ Navy Secretary: US Plans Patrols Near Russian Arctic Bases. URL: <https://breakingdefense.com/2021/01/navy-secretary-us-patrols-near-russian-arctic-bases/> (дата обращения: 11.01.2021).

документе, помимо расширения научно-исследовательской деятельности, содействия устойчивому развитию и углублению международного сотрудничества в регионе, особое значение придается отстаиванию интересов США в части, касающейся беспрепятственного перемещения самолётов и кораблей, а также проведения коммерческих и научных экспедиций. В рамках реализации Стратегии различные американские министерства и ведомства, прежде всего входящие в силовой блок, публикуют документы, формулирующие программу действий по достижению обозначенных руководством страны целей. В регулярно обновляющихся арктических «дорожных картах» Министерства внутренних дел, Минобороны, военно-воздушных сил (ВВС), ВМС и Береговой охраны (БОХР), которых в общей сложности с 2013 г. выпущено около десяти, постоянно отмечаются усиливающиеся разногласия с Канадой и, особенно, с Россией относительно контроля за передвижениями судов в СЛО. Риторика американской стороны с каждым годом становится жестче: она все отчетливее заявляет о готовности силовыми методами защищать международное право в сфере соблюдения свободного использования морского и воздушного пространства и обеспечения стратегического доступа военных и гражданских кораблей и самолетов США во все районы Арктики. Речь, прежде всего, идет о споре с Канадой и Россией о принадлежности Северо-Западного прохода (СЗП) и Северного морского пути (СМП) соответственно. В Вашингтоне категорически не согласны с позицией двух стран, отстаивающих исключительные права на регулирование правил прохода иностранных кораблей по указанным маршрутам. По мнению США, часть включенных в состав СЗП и СМП

проливов являются международными, в связи с чем иностранные суда не обязаны получать у властей Канады и России разрешения на следование по данным транспортным коридорам и платить взнос за их использование [5, с. 147–157].

В настоящее время США в отношениях с Канадой стараются не педалировать данную тематику, поскольку заключенное в 1988 г. между странами соглашение о правилах использования американской стороной СЗП снизило градус напряженности в двустороннем взаимодействии в Арктике: Вашингтон обязуется запрашивать разрешение на прохождение всех кораблей по маршруту, а Оттава, в свою очередь, должна всегда в автоматическом режиме его предоставлять [6, с. 92–128]. В контексте использования СМП США не ограничиваются оспариванием порядка прохода по проливам Санникова, Лаптева, Вилькицкого и Шокальского, выдвигая также претензии относительно общего режима регулирования судоходства в акватории всего транспортного пути. Ссылаясь на международное право, прежде всего Конвенцию, Белый дом ставит под сомнение обоснованность требований российской стороны ко всем иностранным судам получать у соответствующих госорганов разрешения на следование по трассам Севморпути, расположенным в российских исключительной экономической зоне (ИЭЗ) и территориальном море. США настаивают, что подобные ограничительные меры нарушают ряд положений Конвенции, в частности ст. 17 «Право мирного прохода», 38 «Право транзитного прохода» и 45 «Мирный проход», регламентирующих проход кораблей других государств через территориальное море, ИЭЗ и проливы, используемые для международного судоходства. В Вашингтоне считают неубедительными

аргументы Москвы, ссылающейся на ст. 234 Конвенции «Покрытые льдом районы» для обоснования введения разрешительной системы прохождения по СМП, поскольку наделение прибрежных государств особыми правами по защите окружающей среды в АР не позволяет им заниматься дискриминацией по национальному признаку и препятствовать нахождению иностранных кораблей в российском арктическом секторе. Более того, по мнению Белого дома, Кремль слишком широко трактует текст ст. 234 Конвенции, устанавливая на законодательном уровне требования об обязательном обращении за услугами по ледокольной и лоцманской проводке в российские организации. При этом особое раздражение американской стороны вызывают «Правила плавания в акватории Северного морского пути», в соответствии с которыми осуществлять ледокольную проводку могут только суда под российским государственным флагом.

Подобные действия по сохранению хрупкой экосистемы региона, как считают в США, должны обсуждаться в рамках соответствующих международных организаций, прежде всего Международной морской организации. Серьезные разногласия сохраняются и по вопросу плавания в СЛО иностранных военных судов, обладающих суверенным иммунитетом не только в открытом море, но и при проходе через ИЭЗ и территориальное море. США, не подвергая сомнению право прибрежных государств на установление особого режима судоходства в покрытых льдом районах, ссылаются на ст. 236 «Суверенный иммунитет» Конвенции, считая, что оно не распространяется на военные корабли и военновспомогательные суда, принадлежащие иностранному государству и используемые в данное время только для прави-

тельственной некоммерческой службы [7, с. 150–153].

Вместе с тем апелляции США к Конвенции выглядят несколько парадоксально, учитывая, что к настоящему моменту они остаются единственной страной региона, не ратифицировавшей данный документ, хотя и активно участвовавшей в его разработке. С этой точки зрения все заявления, протесты и иные действия Вашингтона относительно необходимости пересмотра принципов организации судоходства в Арктике не имеют под собой твердой международно-правовой основы. Несмотря на это было бы неверно утверждать, что американская сторона находится в принципиально ином политико-правовом пространстве, что и остальные государства, поскольку она является участником Женевских конвенций ООН по морскому праву 1958 г., которые приобрели характер обычных международно-правовых норм и во многом стали прообразом Конвенции.

Дискуссии в США относительно ратификации Конвенции ведутся не одно десятилетие. Сторонники считают, что это позволит эффективнее защищать интересы страны в Арктике, прежде всего в сфере обеспечения недискриминационного доступа и беспрепятственного передвижения по СМП и СЗП. По мнению противников, одобрение документа приведет к ограничению суверенитета государства, в том числе в вопросе делимитации морских пространств в АР, а также к многомиллиардным потерям из-за необходимости обязательных отчислений от разработки шельфовых нефтегазовых месторождений в Международный орган ООН по морскому дну.

Как подчеркивают скептики, дополнительным фактором воздержаться от присоединения к Конвенции является тот факт, что отдельные её положения, в

частности ст. 19 «Понятие мирного прохода» и ст. 20 «Подводные лодки и другие подводные транспортные средства», существенно сужают пространство для проведения морских разведывательных и военных операций, в том числе в рамках программы «Свобода Судоходства»: в территориальном море запрещается сбор информации и иные действия, подрывающие обороноспособность прибрежного государства, а также нахождение иностранных субмарин в подводном положении. Кроме того, критики Конвенции обращают внимание на то, что ст. 23 «Иностранные суда с ядерными двигателями и суда, перевозящие ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества» фактически делегитимизирует представленную в 2003 г. Дж. Бушем программу «Инициатива по безопасности в борьбе с распространением оружия массового уничтожения», ставя под угрозу национальную безопасность страны. В любом случае нежелание США ратифицировать Конвенцию пока играет на руку России и другим арктическим странам, т. к. без присоединения американской стороны к договору все попытки нерегиональных игроков пролоббировать закрепление за АР статуса общего наследия человечества, значительно облегчающего получение доступа к ресурсам Заполярья, несостоятельны¹.

В сложившейся ситуации США продолжают отстаивать свои интересы по обеспечению свободного судоходства в Арктике, фактически используя «дипломатию канонеров» и опираясь на «право сильного», о чем свидетельствуют заявления должностных лиц, больше напоми-

нающие угрозы и ультиматумы [8, с. 50–53]. Например, экс-командующий БОХР адмирал П. Цукунфт или командующий ВМС США в Европе и Африке адмирал Дж. Фогго заявляли о стремлении США добиться, при необходимости силовыми методами, закрепления за СМП статуса международной транспортной артерии, а бывший глава ВМС Р. Спенсер подчеркивал целесообразность модернизации флота для повышения потенциала сдерживания российских амбиций в Арктике. В представленной в 2019 г. Минобороны конгрессу «Арктической доктрине» указано, что «Арктика имеет прямое отношение к национальной безопасности США, главная задача которых в связи с этим заключается в развертывании более смертоносной, устойчивой, гибкой боевой группировки, способной обеспечить конкурентное преимущество в этом ключевом регионе»².

В подобном подходе нет ничего удивительного, учитывая, что за формирование арктического вектора внешней политики страны в основном отвечают представители Минобороны, ВМС и БОХР. В результате в концептуальных документах США, посвященных реализации интересов в АР, на первый план постепенно выходит военная составляющая. В 2018 г. в Норфолке (штат Вирджиния) воссоздан ликвидированный семью годами ранее Второй флот ВМС, основной задачей которого является обеспечение безопасности международных морских коммуникаций (ММК) в Северной Атлантике и контроль за деятельностью России в СЛО. Кроме того, модернизирован исландский военный аэродром «Кеблавик», ставший, как и в период холодной войны,

¹ Архипова С. США в Арктике: эпоха ренессанса. URL: <https://russiancouncil.ru/ analytics-and-comments/analytics/ssha-v-arktike-epokha-renessansa/> (дата обращения 11.01.2021).

² «Запад возмущен»: Die Welt оценила стратегию России в Арктике. URL: <https://ria.ru/20201026/sevmorput-1581504713.html> (дата обращения: 11.01.2021).

базой для американских самолетов, следящих за перемещением российских подлодок в Арктике, прежде всего в районе Фареро-Исландского рубежа.

В представленном в июне 2020 г. президентом Д. Трампом меморандуме «О защите национальных интересов США в Арктическом и Антарктическом регионах» основное внимание сосредоточено на строительстве в интересах ВМС шести ледоколов, а также создании в непосредственной близости от АР четырех военно-морских баз, две из которых, вероятно, будут расположены в Норвегии и Гренландии. Руководством страны озвучены планы по развитию подразделений ВВС, дислоцированных на Аляске, в том числе их пополнение к концу 2021 г. 54 многофункциональными истребителями-бомбардировщиками пятого поколения F-35.

Политика Вашингтона по закреплению своего влияния в Арктике является стандартной и сводится к формированию механизмов силового реагирования на возникающие в регионе кризисы [9, с. 73–86]. Не исключено, что США в условиях нарастания напряженности в отношениях между Россией и Западом в целях обеспечения контроля за ММК в акватории СМП в перспективе могут организовать блокаду маршрута по его восточной (в Беринговом проливе) и западной (по линии Гренландия – Исландия – Норвегия) границам. В данном контексте США продолжают расширять сотрудничество со странами НАТО в АР, в частности увеличилось количество совместных учений, направленных на отработку взаимодействия в сложных климатических условиях, осуществление поисково-спасательных операций и проведение разведывательных мероприятий. Повышенное внимание уделяется организации патрулирования американского и британ-

ского подводных флотов в СЛО: ежегодно выполняются несколько совместных походов стратегических ракетносцев, в том числе в район Северного полюса [10, с. 59–73].

Углубляются военные контакты с Норвегией, которая постепенно превращается в американский форпост на западных рубежах СМП. На территории страны, старающейся заручиться поддержкой НАТО в лице США в возможном конфликте с Россией, быстрыми темпами создается военная инфраструктура и проводятся масштабные военные учения. Например, в 2018 г. альянс провел крупнейшие после окончания холодной войны маневры в регионе «Trident Juncture 2018», участие в которых приняли около 50 тыс. военнослужащих, 250 самолетов и 65 кораблей из 31 государства. Кроме того, Вашингтон продолжает поддерживать тесные связи с датской автономией Гренландией, де-факто придавая ей статус самостоятельного географического и политического образования и даже периодически предлагая выкупить её у Копенгагена (подобную инициативу США направляли Дании дважды – при президентах Трумене и Трампе). История взаимоотношений Вашингтона и Нуука началась в 1951 г., когда был заключен датско-американский договор, в соответствии с которым США фактически получили возможность свободно использовать остров в военных и оборонительных целях, в частности беспрепятственно передислоцировать подразделения в его воздушном, сухопутном и морском пространствах.

Действия США по продвижению своего влияния в Арктике и защите свободы судоходства наряду с силовым компонентом включают в себя укрепление международных связей в регионе, в том числе в формате различных организаций

(например, Арктического совета – АС), и привлечение к решению проблем Крайнего Севера новых игроков, обозначенных в Стратегии «союзниками и партнерами», «неарктическими государствами» и «другими заинтересованными сторонами». При этом Вашингтон старается «разбавить» пул арктических акторов субъектами международных отношений, устремления которых совпадают с американскими национальными интересами в Заполярье, в частности по вопросу принадлежности Севморпути. США рассчитывают за счет увеличения числа участников арктического диалога нарушить сбалансированную систему взаимоотношений, характеризующуюся устоявшимися институционально-правовыми основами и четко обозначенными позициями стран-членов АС, получив таким образом большую свободу маневра для формирования различных тактических коалиций и достижения своих целей.

В данном контексте шаги по «интернационализации» Арктики следует рассматривать как попытку продемонстрировать отсутствие политической и идеологической гомогенности региона. Не случайно США сыграли одну из ключевых ролей в деле расширения числа постоянных наблюдателей АС, ряды которых по итогам министерской встречи организации в Кируне (Швеция) в 2013 г. дополнили Китай, Индия, Япония, Республика Корея, Сингапур и Италия [11, с. 48–56].

На этом фоне также обращает на себя внимание проводимая Вашингтоном активная информационная кампания по дискредитации политики Москвы на Крайнем Севере. С 2014 г. американские политтехнологи работают над формированием негативного имиджа страны, тиражируя тезисы о милитаризации Россией Арктики и нарушении ей междуна-

родного права. Экстраполируя цивилизационный конфликт на Украине на ситуацию на Крайнем Севере, Белый дом все чаще оперирует терминологией холодной войны, «демонизируя» любые шаги Кремля по защите национальных интересов, в том числе в рамках развития ММК в регионе.

Выводы

Таким образом, следует отметить, что США уделяют приоритетное внимание обеспечению свободного использования транспортных артерий региона, прежде всего СМП. В Вашингтоне считают, что Севморпуть является международным судоходным коридором и вводимые российской стороной правила прохода по нему противоречат ряду положений Конвенции. В целях расширения своего влияния на процессы развития ММК в АР США все больший акцент делают на военную мощь, о чем свидетельствует как существенная активизация в последнее десятилетие вооруженных сил в регионе, так и наращивание сотрудничества с партнерами по НАТО. Кроме того, Белый дом выступает за увеличение числа вовлеченных в управление Арктикой игроков, чтобы усложнить систему внутрирегионального взаимодействия и получить возможность эффективнее отстаивать свои интересы, в том числе в вопросе использования транспортно-логистического потенциала Заполярья. Также Вашингтоном развернута информационная кампания, направленная на формирование образа России как страны, не готовой к конструктивному сотрудничеству и нарушающей международное право. Учитывая прогнозируемый рост интереса международного сообщества к ММК в Арктике, давление на Россию со стороны Вашингтона будет возрастать.

Список литературы

1. Гутенев М. Ю. Арктика во внешней политике США // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2019. № 2(49). С. 133–143.
2. Криницкий Ю. В. ВКС России в борьбе за Арктику // Воздушно-космическая сфера. 2016. № 3/4 (88/89). С. 56–63.
3. Матияк Л. А. Парадигмальный диссонанс в политике США в Арктике // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 2(41). С. 115–126.
4. Гудев П. А. Политико-правовые аспекты морской политики США в АТР // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2019. № 1(42). С. 53–75.
5. Гаврилов В. В. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации // Журнал российского права. 2015. № 2 (218). С. 147–157.
6. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и Арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского университета. Серия 25: Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2. С. 92–128.
7. Дмитриев С. Н. Ключевой вопрос правового статуса Северного морского пути // Общество и право. 2019. № 2 (68). С. 150–153.
8. Баронов В. И. Северный морской путь и принцип свободы мореплавания // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. 2019. № 2-2. С. 50–53.
9. Цыбаков Д. Л. Милитаризация международной политики: последствия для интересов и безопасности России: монография. М.: МАКС Пресс, 2012. 235 с.
10. Бартош А. А. Гибридная война в Арктике // Мировая политика. 2018. № 3. С. 59–73.
11. Чернега В. С., Цыбаков Д. Л. Стратегия политики Китая по участию в развитии международных морских коммуникаций в Арктике // Среднерусский вестник общественных наук. 2020. Т. 15, № 2. С. 48–56.

References

1. Gutenev M. Yu. Arktika vo vneshnej politike SSHA [The Arctic in US Foreign Policy]. *Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya* = *Oikumena. Regional studies*, 2019, no. 2(49), pp. 133–143.
2. Krinickij Yu. V. VKS Rossii v bor'be za Arktiku [Russian Aerospace Forces in the fight for the Arctic]. *Vozdushno-kosmicheskaya sfera* = *Aerospace sphere*, 2016, no. 3/4 (88/89), pp. 56–63.
3. Matiyak L. A. Paradigmal'nyj dissonans v politike SSHA v Arktike [Paradigmatic Dissonance in US Policy in the Arctic]. *Vestnik MGIMO-Universiteta* = *MGIMO Review of International Relations*, 2015, no. 2(41), pp. 115–126.
4. Gudev P. A. Politiko-pravovye aspekty morskoj politiki SSHA v ATR [Political and legal Aspects of the US Maritime Policy in the Asia-Pacific Region]. *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nye problemy razvitiya* = *South-East Asia: Actual Problems of Development*, 2019, no. 1(42), pp. 53–75.

5. Gavrilov V. V. Pravovoj status Severnogo morskogo puti Rossijskoj Federacii [The Legal Status of the Northern Sea Route of the Russian Federation]. *Zhurnal rossijskogo prava = Journal of Russian Law*, 2015, no. 2 (218), pp. 147–157.
6. Bajez M. Pravovoj status Severo-Zapadnogo prohoda i Arkticheskij suverenitet Kanady: proshloe, nastoyashchee, zhelaemoe budushchee [The legal Status of the Northwest Passage and the Arctic Sovereignty of Canada: past, Present, and Desired Future]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 25: Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaya politika = Bulletin of the Moscow University. Series 25: International Relations and World Politics*, 2011, no. 2, pp. 92–128.
7. Dmitriev S. N. Klyuchevoj vopros pravovogo statusa Severnogo morskogo puti [The key issue of the legal status of the Northern Sea Route]. *Obshchestvo i pravo = Society and Law*, 2019, no. 2 (68), pp. 150–153.
8. Baronov V. I. Severnyj morskoy put' i princip svobody moreplavaniya [The Northern Sea Route and the Principle of Freedom of Navigation]. *Bol'shaya Evraziya: razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo = Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation*, 2019, no. 2-2, pp. 50–53.
9. Cybakov D. L. Militarizaciya mezhdunarodnoj politiki: posledstviya dlya interesov i bezopasnosti Rossii [Militarization of International Politics: Implications for Russia's Interests and Security]. Moscow, MAKSPress Publ., 2012. 235 p.
10. Bartosh A. A. Gibrinaya vojna v Arktike [Hybrid War in the Arctic]. *Mirovaya politika = World Politics*, 2018, no. 3, pp. 59–73.
11. Chernega V. S., Cybakov D. L. Strategiya politiki Kitaya po uchastiyu v razvitii mezhdunarodnyh morskikh kommunikacij v Arktike [The Strategy of China's policy on participation in the Development of International Maritime Communications in the Arctic]. *Srednerusskij vestnik obshchestvennyh nauk = Central Russian Bulletin of Social Sciences*, 2020, vol. 15, no. 2, pp. 48–56.

Информация об авторе / Information about the Author

Чернега Василий Сергеевич, аспирант кафедры политологии и государственной политики, Среднерусский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Орел, Российская Федерация
e-mail: vasily.chernega@gmail.com
ORCID: 0000-0002-9658-0470

Vasily S. Chernega, Post-Graduate Student of the Department of Political Science and Public Policy, Central Russian Institute of Management-Branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Orel, Russian Federation
e-mail: vasily.chernega@gmail.com
ORCID: 0000-0002-9658-0470