

АРКТИЧКИТЕ ПОМОРСКИ РУТИ КАКО ФАКТОР НА ГЕОПОЛИТИЧКО И ГЕОЕКОНОМСКО ПРЕОБЛИКУВАЊЕ

Јорданка ГАЛЕВА

вонреден професор, Универзитет „Гоце Делчев“ - Штип
jordanka.galeva@ugd.edu.mk

Викторија СТОЈКОВА

студент на магистерски студии по меѓународно и европско право
Универзитет „Гоце Делчев“ - Штип
viktorijastojkova9@gmail.com

Апстракт

Забрзаната трансформација на Арктикот ги премести неговите поморски рути од периферијата на меѓународната транспортна политика во средиштето на современите геополитички и геоекономски анализи. Повлекувањето на морскиот мраз создава подолги навигациски сезони и ги засилува очекувањата дека Северниот морски пат, Северозападниот премин и, на подолг рок, Трансполарната рута можат да обезбедат пократки врски меѓу Европа, Азија и Северна Америка. Сепак, нивното значење не се исцрпува само со транспортното растојание и економските трошоци. Арктичката пловидба е тесно поврзана со суверенитетот, слободата на пловидба, пристапот до природните ресурси, контролата врз пристаништата и инфраструктурата, ледоломните капацитети и стратегиското присуство на големите сили.

Во трудот се анализира степенот до кој арктичките поморски рути ја менуваат распределбата на економското и политичкото влијание во регионот. Посебно внимание се посветува на Северниот морски пат, руската регулаторна и инфраструктурна позиција, правниот спор околу Северозападниот премин, кинескиот концепт „Поларен пат на свилата“ и интересите на Соединетите Американски Држави и другите арктички држави. Анализата покажува дека рутите имаат значаен стратегиски потенцијал, но сè уште не претставуваат целосна алтернатива на традиционалните глобални поморски коридори. Непредвидливите ледени услови, недоволната инфраструктура, високите трошоци, еколошката ранливост и правните несогласувања ја ограничуваат нивната комерцијална употреба. И покрај тоа, способноста за регулирање, опслужување и заштита на овие правци веќе станува важен инструмент на државната моќ.

Клучни зборови: Арктик, поморски рути, Северен морски пат, геополитика, геоекономија, поморска моќ

ARCTIC MARITIME ROUTES AS A FACTOR OF GEOPOLITICAL AND GEOECONOMIC TRANSFORMATION

Jordanka GALEVA

Assoc. Prof., Goce Delcev University, Stip, North Macedonia

e-mail: jordanka.galeva@ugd.edu.mk

Viktorija STOJKOVA

Master's student in International and European Law, Goce Delcev University, Stip,
North Macedonia

e-mail: viktorijastojkova9@gmail.com

Abstract

The accelerated transformation of the Arctic has moved its maritime routes from the margins of international transport policy to the centre of contemporary geopolitical and geoeconomic considerations. The retreat of sea ice creates longer navigation seasons and strengthens expectations that the Northern Sea Route, the Northwest Passage and, in the longer term, the Transpolar Sea Route could provide shorter connections between Europe, Asia and North America. Their importance, however, cannot be reduced only to distance and transport costs. Arctic navigation is closely connected with sovereignty, freedom of navigation, access to natural resources, control of ports and infrastructure, icebreaker capabilities and the strategic presence of the great powers.

This paper examines the extent to which Arctic maritime routes are changing the distribution of economic and political influence in the region. Particular attention is paid to the Northern Sea Route, Russia's regulatory and infrastructural position, the legal controversy surrounding the Northwest Passage, China's Polar Silk Road concept and the interests of the United States and other Arctic states. The analysis shows that Arctic routes have significant strategic potential, but are not yet a complete alternative to traditional global maritime corridors. Unpredictable ice conditions, insufficient infrastructure, high insurance and escort costs, environmental vulnerability and legal disagreements continue to limit their commercial use. Nevertheless, the ability to regulate, service and protect these routes is already becoming an important instrument of state power. Consequently, Arctic shipping should be understood simultaneously as an economic opportunity, a legal and security challenge and a factor in the gradual geopolitical and geoeconomic transformation of the High North.

Keywords: *Arctic, maritime routes, Northern Sea Route, geopolitics, geoeconomics, maritime power*

Вовед

Арктикот долго време бил доживуван како оддалечен и тешко пристапен простор чија сурова клима значително ги ограничувала поморскиот сообраќај и економските активности. Неговата постојана покриеност со мраз претставувала природна пречка за воспоставување редовни транспортни врски, поради што интересот на државите главно бил насочен кон прашањата на суверенитетот, безбедноста, научните истражувања и експлоатацијата на природните ресурси. Во последните децении, меѓутоа, ваквата положба постепено се менува. Климатските промени, технолошкиот напредок и растечката потреба од нови транспортни коридори го претвораат Арктикот во простор со сè поголемо геополитичко и геоекономско значење.

Намалувањето на арктичката ледена покривка создава подолги периоди во кои одредени делови од Северниот Леден Океан можат да се користат за пловидба. Тоа не значи дека регионот станува целосно слободен и безбеден поморски простор, бидејќи движењето на мразот, ниските температури и непредвидливите временски услови и понатаму претставуваат сериозни ограничувања. Сепак, подолгите навигациски сезони овозможуваат поинтензивно користење на Северниот морски пат и Северозападниот премин, а на подолг рок се разгледува и можноста за отворање на Трансполарната морска рута. На тој начин, климатските промени престануваат да бидат исклучиво еколошко прашање и непосредно влијаат врз економските, политичките и безбедносните односи во регионот (IPCC, 2021; Arctic Monitoring and Assessment Programme, 2021).

Интересот за арктичките рути најчесто се поврзува со можноста за скратување на транспортните растојанија меѓу одредени пристаништа во Европа и Азија. Во споредба со традиционалното патување преку Суецкиот Канал, користењето на Северниот морски пат во определени случаи може да го намали времетраењето на патувањето и потрошувачката на гориво. Ваквата можност добива дополнителна важност во услови кога голем дел од светската трговија зависи од ограничен број канали и поморски теснеци. Секое подолго нарушување на овие правци може да предизвика застој во снабдувањето, зголемување на транспортните трошоци и пошироки последици за глобалната економија. Сепак, пократкото растојание само по себе не е доволно за една рута да стане економски исплатлива. Пловидбата низ Арктикот зависи од должината на навигациската сезона, видот и дебелината на мразот, техничките карактеристики на бродовите, достапноста на мразокршачка придружба и развиеноста на пристанишната и спасувачката инфраструктура. Дополнителен проблем претставуваат високите осигурителни трошоци и неможноста секогаш прецизно да се предвиди времето на пристигнување. Поради тоа, арктичките рути сè уште не можат да се сметаат за целосна замена на традиционалните глобални коридори, туку првенствено како дополнителна можност за определени видови товар и транспортни правци (Lasserre and Pelletier, 2011, pp.

1465–1473; Lasserre, 2015, pp. 397–415). Нивната важност, сепак, не се мери само според моменталниот обем на трговскиот сообраќај. Арктичките поморски рути се тесно поврзани со прашањата на суверенитетот, слободата на пловидба и контролата врз пристаништата и другата неопходна инфраструктура. Државата што располага со мразокршачи, навигациски системи, пристаништа и постојани капацитети за надзор и спасување стекнува можност да влијае врз условите под кои се одвива пловидбата. Во таа смисла, современите процеси во Арктикот ја потврдуваат основната поставка на американскиот поморски офицер и стратег Алфред Тајер Махан дека поморската моќ не зависи само од воената флота, туку и од трговијата, пристаништата и контролата врз важните морски комуникации (Mahan, 1890). Оттука, отворањето на арктичките рути предизвикува интерес и кај арктичките и кај неарктичките држави. Русија настојува да ја задржи водечката позиција долж Северниот морски пат, САД го нагласуваат принципот на слободата на пловидба, Канада го поврзува Северозападниот премин со заштитата на својот суверенитет, додека Кина се обидува да се вклучи во идниот развој на регионот преку концептот „Поларен пат на свилата“. Нивните интереси покажуваат дека арктичката пловидба веќе не претставува само регионално транспортно прашање, туку станува дел од поширокото геополитичко позиционирање на големите сили.

Врз основа на наведеното, во трудот ќе се анализираат основните карактеристики и значењето на Северниот морски пат, Северозападниот премин и идната Трансполарна рута, како и интересите на главните државни актери поврзани со нивниот развој. Целта е да се утврди дали овие поморски правци можат да придонесат за пошироко геополитичко и геоекономско преобликување на Арктикот и во која мера нивната идна употреба ќе зависи од климатските, инфраструктурните, правните и безбедносните услови.

Трудот е поделен на три дела. Во првиот дел е направена анализа на факторите на влијание меѓу кои: климатските промени, инфраструктурата и безбедносните услови, како и ризиците со кои би се соочил арктичкиот простор при отворање на нови поморски рути. Во вториот дел е даден краток осврт од геоекономски аспект на трите главни арктички поморски рути (Северниот морски пат, Северозападниот премин и Трансполарната морска рута). Третиот дел ги анализира геополитичките интереси и капацитети на Русија, САД, Канада и Кина за постојните и идните поморски рути.

1. Фактори на влијание и ризици во арктичкиот простор

Еден од главните фактори за состојбата на Арктикот и пристапот до арктичкиот простор се климатските услови. Не помалку важни фактори се и инфраструктурата, технологијата, како и правните и безбедносни услови. Во последните децении климатските промени имаат директно влијание на овој простор, поттикнувајќи користење на нова технологија за развој на инфраструктури и отворање на нови поморски рути. Климатските промени

претставуваат почетен, но не и единствен фактор што го поттикнува растечкиот интерес за арктичките поморски рути. Повлекувањето на морскиот мраз ја менува физичката пристапност на Северниот Леден Океан, додека технолошкиот напредок овозможува подобро набљудување, комуникација и навигација во услови што и понатаму се исклучително сложени. Овие процеси создаваат нови економски можности, но истовремено предизвикуваат еколошки, правни и безбедносни ризици.

Арктикот е еден од регионите во кои последиците од климатските промени се највидливи. Затопувањето во регионот се одвива значително побрзо од глобалниот просек, што се одразува врз обемот, дебелината и староста на морскиот мраз. Покривката од арктичкиот морски мраз (минимален обем) ја достигнува својата најмала површина во лето, а годишните мерења покажуваат намалување со стапка од 12,2 % по деценија во споредба со неговиот просечен обем во периодот од 1981 до 2010 година (NASA, 2026). Ваквата состојба за област што долго време претставувала природна бариера го менува начинот на кој државите го перципираат арктичкиот простор, во насока на негово користење како потенцијален транспортен коридор и го потврдува фактот дека климатските процеси директно влијаат врз политичкото значење на географскиот простор. Особено е значајно намалувањето на повеќегодишниот мраз што е подебел и постабилен во споредба со сезонскиот мраз. Неговото постепено исчезнување создава услови за подолги навигациски сезони, но тоа не значи дека арктичките води стануваат целосно ослободени од мраз или безбедни за редовна пловидба (IPCC, 2021; Arctic Monitoring and Assessment Programme, 2021). Секако, поголемата пристапност ја зголемува вредноста на морските патишта, пристаништата, островите и крајбрежните територии и ја зголемува геополитичката атрактивност на овој регион.

Резултати од одредени истражувања покажуваат дека во текот на XXI век постои можност за зголемување на бројот на денови погодни за пловидба низ арктичките води. Во определени климатски сценарија се предвидува дека бродовите со соодветна класа за пловидба низ мраз ќе можат почесто да ги користат постојните крајбрежни рути. На подолг рок, пак, можно е да се зголеми и пристапноста на централниот дел од Северниот Леден Океан, со што би се создале услови за користење на Трансполарната морска рута (Smith and Stephenson, 2013, pp. E1191–E1195). Сепак, постои суштинска разлика меѓу физичката можност за преминување и воспоставувањето сигурна, редовна и економски исплатлива поморска линија. Намалувањето на просечната ледена покривка не го отстранува ризикот од подвижни ледени маси, ненадејни промени на времето, густа магла и екстремно ниски температури. Во одредени делови од рутите и понатаму постојат недоволно истражени или непрецизно мапирани води. Оттука, секое предвидување за идната арктичка пловидба мора да ја земе предвид непредвидливоста на природните услови.

Кога се зборува за пловидба важно е да се направи разлика меѓу транзитната и дестинациската пловидба. Транзитната пловидба подразбира

преминување низ Арктикот со цел да се поврзат пристаништа што се наоѓаат надвор од самиот регион. Дестинациската пловидба, пак, е поврзана со транспорт до или од арктичките пристаништа, снабдување на локалните населби, извоз на енергенси и минерали, рибарство, туризам и научни активности. Најголемиот дел од сегашниот сообраќај во арктичките води има дестинациски карактер. Тој е непосредно поврзан со економските активности во самиот регион, особено со експлоатацијата и транспортот на природните ресурси. Тоа значи дека краткорочната важност на арктичките рути повеќе произлегува од поврзувањето на северните ресурси со светските пазари отколку од масовното пренасочување на глобалната контејнерска трговија (Lasserre, Têtu and Faury, 2016, pp. 298–310).

Во современата трговија, освен должината на транспортниот пат подеднакво важна е и предвидливоста. Компаниите што организираат меѓународен превоз мора да знаат кога товарот ќе пристигне, дали бродот ќе може да се придржува до однапред утврден распоред и какви дополнителни трошоци може да се појават во текот на патувањето. Ако пократката рута е проследена со чести доцнења, задолжителна мразокршачка придружба или високи осигурителни премии, нејзината географска предност може да ја изгуби економската вредност. Поради тоа, арктичките поморски рути сè уште не можат да се оценуваат како целосна замена за традиционалните светски транспортни коридори. Според Ласер, реалниот развој на арктичката пловидба е посложен од популарната претстава за создавање нов поморски автопат меѓу Европа и Азија (Lasserre, 2015, pp. 397–415). Поморските арктички рути имаат потенцијал да станат дополнителна можност за одредени видови товар и за одредени географски насоки, но нивната комерцијална употреба зависи од повеќе меѓусебно поврзани фактори.

Од геополитички аспект важноста на рутата зависи од нејзината намена, односно дали се користи за транзитната и дестинациската пловидба. Ако рутата првенствено служи за транспорт на енергенси и минерали од арктичките територии, нејзината вредност е тесно поврзана со ресурсната политика на крајбрежната држава. Во случајот на Русија, на пример, развојот на Северниот морски пат е непосредно поврзан со развојот на наоѓалиштата на нафта и природен гас, изградбата на терминали и одржувањето на економската активност во северните области. На тој начин транспортната и ресурсната димензија на Арктикот стануваат меѓусебно зависни. Дополнителна улога има развојот на технологијата. Современите сателитски системи овозможуваат подобро следење на мразот, временските услови и движењето на бродовите. Новите типови пловила се проектираат со зајакнати трупови и способност за движење низ определена дебелина на мраз. Развојот на нуклеарните и конвенционалните мразокршачи овозможува подолга навигациска сезона и поголема сигурност на транспортот. Сепак, технолошкиот напредок не ги отстранува сите ограничувања. Изградбата и одржувањето на бродови наменети за арктички услови се значително поскапи од трошоците за стандардните трговски бродови. Пловилата со висока класа за мраз можат да имаат поголема

тежина, помал товарен капацитет и повисоки трошоци за гориво. Мразокршачката придружба, специјализираниот екипаж и дополнителната безбедносна опрема исто така ја зголемуваат цената на транспортот. Според тоа, техничката изводливост не мора секогаш да значи и економска исплатливост.

Еден од најголемите предизвици во овој простор претставува недоволно развиената инфраструктура. Според ЕППР извештајот на Арктичкиот совет, значителен дел од постојната инфраструктура, вклучувајќи станбена, индустриска и транспортна, зафаќа ниски подрачја кои се многу ранливи поради зголемените закани од крајбрежна ерозија и зголемување на нивото на морето. Растојанијата меѓу населените места се големи, а комуникациската покриеност во одредени области е ограничена. Во случај на дефект, судир или излевање на гориво, пристигнувањето на помош може да биде бавно и отежнато. Оттука, државите кои располагаат со капацитети за долгорочни инвестиции во пристаништа, комуникациски системи, хидрографско мапирање, метеоролошки служби, мразокршачи и центри за пребарување и спасување, преку инвестициите би се стекнале и со практична можност да ја регулираат и поддржуваат пловидбата, поради која причина инфраструктурната предност постепено се претвора во геополитичко влијание. Дополнително истражувањата покажуваат дека арктичките средини бараат претпазливо човечко ангажирање за да се минимизираат ризиците за луѓето и заедниците, да се спречи оштетување на екосистемот и да се ублажат штетите во инфраструктурата, поради која причина во процесот на донесување одлуки потребно е вклучување и на локалните заедници (Agarwalla; Vishwakarma, 2026)

Општопознато е дека зголемената пловидба создава и сериозни еколошки предизвици. Арктичката животна средина е исклучително чувствителна, а нејзиното обновување по несреќа или загадување е бавно. Излевањето на нафта или гориво во води со ниска температура може да има долготрајни последици за морските екосистеми. Отстранувањето на загадувањето е особено тешко во области покриени со мраз и оддалечени од соодветна инфраструктура. Покрај ризикот од несреќи, зголемениот број бродови придонесува за емисии на штетни материи, подводна бучава и нарушување на природните живеалишта. Посебно значење има црниот јаглерод, кој се таложи на снегот и мразот, ја намалува нивната способност да ја рефлектираат сончевата светлина и може дополнително да го забрза топењето. Поморскиот сообраќај влијае и врз движењето на морските цицачи, рибниот фонд и традиционалните активности на домородните заедници (Arctic Council, 2009). Оттука, климатските промени создаваат противречна ситуација. Од една страна, топењето на мразот отвора економски и транспортни можности. Од друга страна, истите процеси ја зголемуваат ранливоста на регионот и ризикот од дополнително еколошко нарушување. Ова покажува дека арктичката пловидба не може да се развива само врз основа на комерцијалниот интерес. Потребни се високи безбедносни стандарди, ефикасна правна регулатива и меѓународна соработка. Климатските промени, според тоа, не треба да се

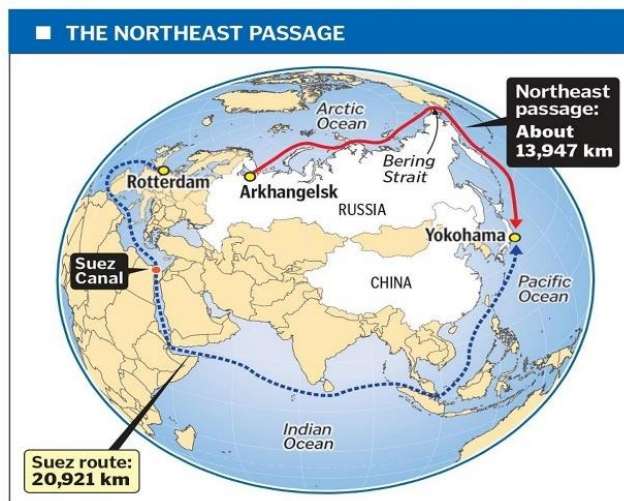
разгледуваат само како фактор што механички ги отвора арктичките поморски патишта. Нивното вистинско геополитичко влијание произлегува од начинот на кој државите реагираат на променетите природни услови. Преку изградбата на инфраструктура, поставувањето правни правила, развојот на флотите и зајакнувањето на присуството, тие ја претвораат новата физичка пристапност во економска и политичка моќ.

2. Главните арктички поморски рути и нивното геоекономско значење

Арктичкиот поморски простор опфаќа неколку потенцијални транспортни правци, меѓу кои најголемо значење имаат Северниот морски пат, Северозападниот премин и Трансполарната морска рута. Секоја од овие рути има различни географски карактеристики, различен степен на развиеност и посебна правна и политичка положба. Поради тоа, тие не треба да се разгледуваат како единствен и целосно поврзан транспортен систем. Во продолжение е даден краток осврт на сите три поморски рути.

Северен морски пат

Од сите арктички рути, Северниот морски пат денес има најголемо практично и економско значење. Се протега долж северното крајбрежје на Руската Федерација и ги поврзува морињата на Атлантскиот Океан со морињата на Тихиот Океан.



Северен морски пат (The Northeast passage)

Извор: (RSIS Commentary, 2023)

Овој морски пат поминува низ области во кои Русија располага со значајни природни ресурси, пристаништа и развиени мразокршачки капацитети. Главната геоекономска предност на Северниот морски пат произлегува од можноста за скратување на растојанието меѓу определени пристаништа во североисточна Азија и северна Европа. Пократкото растојание може да значи помала потрошувачка на гориво и пократко време на патување. Сепак, степенот на скратување не е ист за сите пристаништа. За трговските центри што се наоѓаат во јужните делови на Азија, традиционалниот пат преку Суецкиот Канал може да остане пократок, поевтин и попредвидлив. Поради тоа, Северниот морски пат нема еднаква економска вредност за сите светски трговски текови. Неговите предности најмногу се изразени кај транспортот меѓу североисточна Азија и северна Европа, како и кај извозот на ресурси од рускиот Арктик. Според Хамперт, рутата има реален развоен потенцијал, но веројатно е да се развива како специјализиран транспортен коридор отколку како целосна замена за Суецкиот Канал (Humpert, 2013). Оттука може да се каже дека во контекст на меѓународната транзитна трговија значењето на Северниот морски пат е најголемо за Руската Федерација. Рутата е важна за поврзување на оддалечените северни области, снабдување на населението, извоз на нафта, природен гас и минерали, како и за одржување постојано државно присуство долж арктичкото крајбрежје. Поради тоа, Москва го третира овој коридор како составен дел од националната економија и безбедност. Во оваа насока таа вложува во обновување на пристаништата, навигациските системи, комуникациите и центрите за пребарување и спасување. Располага со најразвиена мразокршачка флота во светот, вклучително и со нуклеарни мразокршачи способни подолг период да дејствуваат во тешки услови. Сите овие капацитети ѝ овозможуваат не само да ја поддржува пловидбата, туку и да го регулира пристапот и да одржува стратегиска предност во регионот (Laguette, 2014; Buchanan, 2023).

Северозападен поморски премин

Северозападниот премин претставува мрежа од поморски патишта што минуваат низ канадскиот арктички архипелаг и ги поврзуваат Атлантскиот и Тихиот Океан.



Северозападен поморски премин (Northwest Passage)

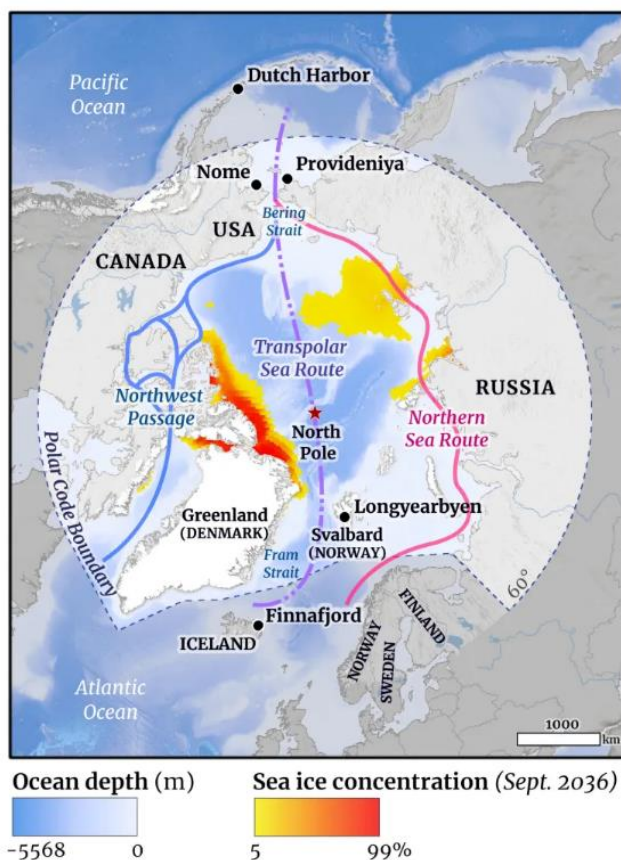
Извор: (Encyclopedia Britannica, 2026)

Во споредба со Северниот морски пат, овој премин е навигациски посложен поради големиот број острови, тесните канали, плитките води и променливите ледени услови. Овозможува бродски сообраќај од Северниот Атлантски Океан, до Дејвисовиот Теснец помеѓу Канада и Гренланд. Потоа преминот продолжува низ Арктичкиот Архипелаг, до Бофортовото Море, преку Чучко Море и Беринговиот Теснец во Северниот Пацифик (Arctic portal.org, 2026). И покрај ограничениот обем на сообраќај, заради многуте острови на Арктичкиот Архипелаг, Северозападниот премин има големо политичко и правно значење.

Канада ги смета водите на архипелагот за свои внатрешни води, врз кои има целосен суверенитет и право да го регулира преминувањето. Ваквата позиција се темели на географската поставеност на островите, историското присуство и значењето на просторот за канадските домородни заедници. Од друга страна Соединетите Американски Држави и дел од другите поморски држави не го прифаќаат целосно ваквиот став. Според нив, Северозападниот премин има карактер на меѓународен теснец што поврзува два дела од отворено море, Дејвисовиот Теснец и Бафиновиот Залив, или ексклузивни економски зони. Доколку се прифати таквата квалификација, странските бродови би уживале право на транзитно преминување, а можноста на Канада еднострано да го ограничува движењето би била значително намалена (Byers and Lalonde, 2009, pp. 1133–1210). Во минатото преминот бил речиси постојано блокиран со мраз и неговиот правен статус имал ограничено практично значење, но во денешни услови со климатските промени, несогласувањето меѓу Канада и САД можно е повторно да ги актуализира старите правни спорови. Оттука, тоа значи дека со зголемувањето на пристапноста, прашањето кој има право да го регулира движењето добива непосредна економска и безбедносна важност.

Трансполарната морска рута

Третата потенцијална рута е Трансполарната морска рута, која би минувала низ централниот дел на Северниот Леден Океан.



Трансполарната морска рута (The Transpolar Sea Route)

Извор: (Cryopolitics, September 4, 2020)

За разлика од Северниот морски пат и Северозападниот премин, таа не би била тесно поврзана со крајбрежјето на една држава. Во случај на значително повлекување на мразот, рутата би можела да обезбеди подиректно поврзување меѓу Атлантскиот и Тихиот Океан. Во сегашни услови, Трансполарната рута останува долгорочна можност, а не редовно користен коридор. Најновите научни модели сугерираат дека рутата директно преку Северниот Пол може да се отвори уште во 2040-тите (Bennett, 2020). Според истражувањата на Bennett, Stephenson, Yang, Bravo и De Jonghe, употребата на рутата зависи од

понатамошното намалување на мразот, развојот на соодветни бродови, сигурни комуникациски системи и капацитети за интервенција во централниот Арктички Океан. Како можни превозни средства се спомнуваат бродовите од класа „леден“ кои опслужуваат посеверни локации и оние кои веќе се градат за поддршка на развојот на гас на полуостровот Јамал и екстракцијата на ресурси во северна Канада и Гренланд. Иако се смета дека овие бродови би можеле да пловат директно преку Северниот Пол, од пристаниште во Азија до пристаниште во Европа без потреба да застануваат, сепак трошоците би биле поголеми од конвенционалните бродови, причина поради која како можно решение се нуди изградба на пристаништа за претовар околу влезовите на Трансполарната морска рута во Беринговиот Теснец, помеѓу Алјаска и Русија, и Фрамскиот Теснец, во близина на Свалбард (Bennett, 2020).

Една од најзасегнатите држави во однос на отворање на оваа рута е секако Русија. Се чини дека отворањето на Трансполарната морска рута може да ја загрози привлечноста на руската Северна морска рута со тоа што нуди побрзо патување (1-5 дена пократко) и подлабоки води погодни за поголеми бродови. Покрај ова, доколку се користи Трансполарната рута, бродските компании можат да избегнат и високи такси за разбивачи на мраз кои ги наплаќа Русија (Bennett, 2020). Оттука потенцијалната важност на оваа рута веќе влијае врз стратегиските анализи и на други држави. Ако, пак, Трансполарната рута стане редовно пловна, голем дел од неа би минувал низ области надвор од територијалните води на крајбрежните држави. Тоа би го засилило значењето на слободата на пловидба и би го намалило непосредното регулаторно влијание на една поединечна држава. Од тие причини, рутата може да биде привлечна за неарктичките поморски сили и за трговските компании што настојуваат да избегнат зависност од национално контролираните крајбрежни патишта.

Од горенаведеното може да се каже дека геоекономската вредност на трите рути зависи од комбинацијата на растојанието, времето, сигурноста и предвидливоста. Современите логистички синџири се организирани врз основа на точни распореди и редовни пристанишни врски. Дури и кога арктичкиот пат е географски пократок, доцнењето поради мраз, ограничувањето на големината на бродот или потребата од скапа придружба може да ја поништи неговата предност. Затоа, во блиска иднина, арктичките рути поверојатно ќе се развиваат како дополнување на традиционалните коридори. Нивната употреба ќе биде особено важна за транспортот на енергенси, минерали и друг товар поврзан со арктичките територии. Масовната контејнерска пловидба, која зависи од редовност и голем број поплатни пристаништа, и понатаму ќе биде насочена кон воспоставените јужни правци (Brigham, 2010; Lasserre and Pelletier, 2011, pp. 1465–1473). Како и да е, моменталниот ограничениот обем на сообраќај не значи дека арктичките рути немаат геополитичка важност. Државите ги развиваат своите стратегии врз основа на очекуваното идно значење на регионот. Инвестициите во пристаништа, мразокршачи и воени капацитети се преземаат однапред, со цел да се обезбеди поволна позиција доколку

пловидбата се зголеми. Оттука, потенцијалот на рутите веќе создава реални политички последици.

3. Геополитичкото значење на арктичките рути и интересите на големите сили

Геополитичката вредност на арктичките поморски рути не произлегува само од можноста за скратување на транспортното растојание меѓу Европа и Азија. Нивното пошироко значење е поврзано со прашањето кој располага со потребната инфраструктура, кој ги утврдува условите за пловидба и кој може да обезбеди трајно присуство во регионот. Во сложените арктички услови, пристаништата, мразокршачите, навигациските системи и центрите за пребарување и спасување стануваат важни инструменти на државното влијание. Таквата поставеност може да се објасни преку теоријата на поморската моќ на Алфред Тајер Махан.

Според Махан, моќта на една држава не зависи само од нејзината воена флота, туку и од трговијата, пристаништата, географската положба и контролата врз важните поморски комуникации. Државата што има способност да ги обезбедува и контролира стратегиските морски правци стекнува пошироко економско и политичко влијание (Mahan, 1890). Иако оваа теорија била развиена кон крајот на XIX век, нејзината основна логика може да се препознае и во современиот Арктик.

Најизразена позиција во арктичкиот поморски простор има Руската Федерација. Тоа произлегува од должината на нејзиното арктичко крајбрежје, развиената мразокршачка флота и инфраструктурата долж Северниот морски пат. За Русија, оваа рута не е само потенцијален меѓународен трговски коридор. Таа има суштинско значење за извозот на енергетските и минералните ресурси, снабдувањето на северните населби и одржувањето на државното присуство во оддалечените области. Русија располага со најголема флота на мразокршачи, вклучително и со нуклеарни мразокршачи способни подолг период да дејствуваат во тешки арктички услови. Истовремено, таа вложува во пристаништа, навигациски системи и центри за пребарување и спасување. Овие капацитети ѝ овозможуваат практична предност во регулирањето и поддржувањето на пловидбата по Северниот морски пат (Laruelle, 2014; Buchanan, 2023). За овие цели, руската регулатива се оправдува со потребата од безбедна пловидба и заштита на чувствителната животна средина, за која, пак, Соединетите Американски Држави и дел од другите поморски сили сметаат дека одредени руски барања можат прекумерно да ја ограничат слободата на пловидба. Зад правната расправа се наоѓа пошироко геополитичко прашање: дали Северниот морски пат ќе функционира како отворен меѓународен коридор или како рута врз која Русија ќе има доминантно влијание (Byers, 2013; Konyshev and Sergunin, 2014, pp. 3–29).

Интересот на Соединетите Американски Држави е поврзан со слободата на пловидба, безбедноста на Алјаска и одржувањето на рамнотежата на моќта во северниот простор. Вашингтон настојува да спречи создавање правни преседани преку кои крајбрежните држави би можеле прекумерно да го ограничуваат движењето на странските бродови. Сепак, американското присуство е ограничено од помалиот број мразокршачи во споредба со Русија. Тоа покажува дека правните ставови мора да бидат поддржани и со практични поморски капацитети (Conley, Toland and Kraut, 2012; Pezard, 2018).

Кај Северозападниот премин, главното несогласување се однесува на неговиот правен статус. САД застапуваат став дека станува збор за меѓународен теснец во кој важи правото на транзитно преминување, додека Канада, преминот го смета за дел од своите внатрешни води и го поврзува со заштитата на националниот суверенитет. Иако двете држави настојуваат спорот да го управуваат преку практична соработка, различните правни позиции остануваат непроменети (Byers and Lalonde, 2009, pp. 1133–1210). Канада го поврзува Северозападниот премин и со заштитата на домородните заедници и арктичката животна средина. Оттука, зголемениот број бродови може да влијае врз рибарството, ловот и движењето на морските животни. Поради тоа, прашањето за контролата врз преминот не е само судир меѓу државните интереси, туку се однесува и на секојдневниот живот на населението во регионот (Shadian, 2014).

Иако Кина нема арктичко крајбрежје, таа настојува да се вклучи во идниот развој на арктичките рути. Кинескиот интерес е поврзан со потребата од диверзификација на трговските патишта, пристап до природни ресурси и намалување на зависноста од традиционалните јужни коридори. Преку концептот „Поларен пат на свилата“, Кина ги претставува арктичките рути како дел од поширока мрежа на инфраструктурно и економско поврзување (Brady, 2017). Кинеското присуство се развива преку научни мисии, инвестиции и соработка со арктичките држави, особено со Русија. Ако од една страна на Русија ѝ се потребни инвестиции и пазари за арктичките ресурси, од друга страна Кина има интерес за енергенсите и идните транспортни можности. Сепак, интересите на двете држави не се целосно идентични. Русија настојува да ја задржи контролата врз Северниот морски пат, додека за Кина поповолна би била поширока меѓународна достапност на рутата (Jakobson and Peng, 2012; Lanteigne, 2014).

Зголеменото присуство на големите сили во арктичкиот регион создава и безбедносни последици. Дел од арктичката инфраструктура има двојна, цивилна и воена намена. Пристаништата, аеродромите, радарите и комуникациските системи можат да ја поддржуваат трговската пловидба, но и воените активности. Поради тоа, инвестицијата што една држава ја претставува како неопходна за безбедноста, другата страна може да ја протолкува како зајакнување на военото присуство. Ваквата состојба создава безбедносна дилема. Русија го оправдува обновувањето на северните бази со потребата од заштита на своето крајбрежје и Северниот морски пат. Западните држави, пак, го сметаат тоа за процес на милитаризација и го зајакнуваат сопственото

присуство преку НАТО. Русија потоа ги доживува активностите на Алијансата како закана, со што се создава круг на заемна недоверба (Greaves, 2019; Heininen, 2020).

Сепак, зголемената конкуренција не ја исклучува потребата од соработка. Сите држави имаат заеднички интерес за безбедна пловидба, размена на метеоролошки податоци, пребарување и спасување и спречување на загадувањето. Несреќа во арктичките води може да има сериозни прекугранични последици, а ниту една држава нема доволно капацитети самостојно да одговори на сите ризици во регионот. Конвенцијата на Обединетите нации за морското право и соработката во рамките на Арктичкиот совет создаваат основа за регулирање на дел од овие прашања. Институциите не можат да ја отстранат геополитичката конкуренција, но можат да обезбедат правила и канали за комуникација. Нивната улога е особено важна во услови кога политичките односи меѓу големите сили се влошуваат (Koivurova, 2010, pp. 146–156).

Оттука, арктичките поморски рути треба да се разгледуваат како простор во кој истовремено се присутни конкуренцијата и меѓузависноста. Русија настојува да ја задржи водечката позиција долж Северниот морски пат, САД се залагаат за слободата на пловидба, Канада го нагласува својот суверенитет, а Кина се обидува да се позиционира како значаен економски актер. Сепак, сложените природни услови и заедничките ризици ги принудуваат сите актери да одржуваат определено ниво на практична соработка.

4. Заклучок

Климатските промени и постепеното повлекување на морскиот мраз го зголемуваат геополитичкото и геоекономското значење на Арктикот. Северниот морски пат, Северозападниот премин и идната Трансполарна рута создаваат можности за пократко поврзување на Европа, Азија и Северна Америка. Сепак, нивната поширока комерцијална употреба и понатаму е ограничена од променливите климатски услови, недоволната инфраструктура, високите трошоци и правните и безбедносните ризици.

Анализата покажува дека Северниот морски пат во моментот има најголемо практично и стратегиско значење. Русија го поврзува неговиот развој со извозот на природните ресурси, регионалниот развој и одржувањето постојано присуство во Арктикот. САД го нагласуваат принципот на слободата на пловидба, Канада го поврзува Северозападниот премин со својот суверенитет, додека Кина настојува да се вклучи во идниот развој на рутите преку концептот „Поларен пат на свилата“.

Врз основа на направената анализа може да се заклучи дека арктичките поморски рути придонесуваат за геополитичко и геоекономско преобликување на регионот, но во блиска иднина поверојатно е да претставуваат дополнување, а не целосна замена за традиционалните поморски коридори. Нивното идно

значење ќе зависи од способноста на државите да воспостават рамнотежа меѓу сопствените стратески интереси, безбедната пловидба, меѓународната соработка и заштитата на чувствителната арктичка животна средина.

Користена литература

- Agarwalla N., Vishwakarma, S., B.K. (25 June, 2026), *Risk Analysis of Infrastructure Vulnerability and Sustainable Resource Exploitation in the Arctic*, The Arctic Institute, retrived from <https://www.thearcticinstitute.org/risk-analysis-infrastructure-vulnerability-sustainable-resource-exploitation-arctic/>
- AMAP, (2021). *AMAP Arctic Climate Change Update 2021: Key Trends and Impacts. Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP)*, Tromsø, Norway. viii+148pp
- Arctic Council. (2009). *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report*.
- Arctic portal.org (2026). *Northwest Passage*, retrived from www.arcticportal.org
- Bennett M. (4 September, 2020) *In just 20 years, ships could cross an open Arctic Ocean*, in Cryopolitics, retrived from <https://www.cryopolitics.com/2020/09/04/sailing-open-arctic-ocean/>
- Brady A.-M. (2017). *China as a Polar Great Power*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Brigham L. W. (2010). The Challenges and Security Issues of Arctic Marine Transport. *The Yearbook of Polar Law*, Vol. 2.
- Buchanan E. (2023). *Red Arctic: Russian Strategy under Putin*. Washington, D.C.: Brookings Institution Press.
- Byers M. (2013). *International Law and the Arctic*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Byers M., Lalonde S. (2009). Who Controls the Northwest Passage? *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Vol. 42, No. 4, pp. 1133–1210.
- Conley H. A., Toland T., Kraut J. (2012). *A New Security Architecture for the Arctic: An American Perspective*. Washington, D.C.: Center for Strategic and International Studies.
- Encyclopedia Britannica (2026). *Northwest Passage*, Retrived from <https://www.britannica.com/place/Northwest-Passage-trade-route>
- Greaves W. (2019). Arctic Break Up: Climate Change, Geopolitics, and the Fragmenting Arctic Security Region. *Arctic Yearbook*.
- Heininen L. (2020). *Future Security of the Global Arctic: State Policy, Economic Security and Climate*. Cham: Palgrave Macmillan.

- Humpert M. (2013). *The Future of the Northern Sea Route: A Golden Waterway or a Niche Trade Route?* The Arctic Institute.
- Intergovernmental Panel on Climate Change. (2021). *Climate Change 2021: The Physical Science Basis*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Jakobson L., Peng J. (2012). China's Arctic Aspirations. *SIPRI Policy Paper No. 34*. Stockholm: Stockholm International Peace Research Institute.
- Koivurova T. (2010). Limits and Possibilities of the Arctic Council in a Rapidly Changing Scene of Arctic Governance. *Polar Record*, Vol. 46, No. 2, pp. 146–156.
- Konyshev V., Sergunin A. (2014). Russia's Policies on the Territorial Disputes in the Arctic. *Journal of International Relations and Foreign Policy*, Vol. 2, No. 1, pp. 3–29.
- Lanteigne M. (2014). *China's Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions*. Reykjavík: Institute of International Affairs and Centre for Arctic Policy Studies, University of Iceland.
- Laruelle M. (2014). *Russia's Arctic Strategies and the Future of the Far North*. Armonk, New York: M. E. Sharpe.
- Lasserre F. (2015). Arctic Shipping Routes: From the Panama Myth to Reality. *International Journal*, Vol. 70, No. 4, pp. 397–415.
- Lasserre F., Pelletier S. (2011). Polar Super Seaways? Maritime Transport in the Arctic: An Analysis of Shipowners' Intentions. *Journal of Transport Geography*, Vol. 19, No. 6, pp. 1465–1473.
- Lasserre F., Têtu P.-L., Faury O. (2016). Arctic Shipping: A Contrasted Expansion of a Largely Destinal Market. *Polar Record*, Vol. 52, No. 3, pp. 298–310.
- Mahan A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Company.
- National Aeronautics and Space Administration (NASA), *Arctic Sea Ice Minimum Extent - Earth Indicator*, retrieved by <https://science.nasa.gov/earth/explore/earth-indicators/arctic-sea-ice-minimum-extent/>
- Pezard S. (2018). *The New Geopolitics of the Arctic: Russia's and China's Evolving Role in the Region*. Testimony CT-500, presented before the Standing Committee on Foreign Affairs and International Development of the Canadian House of Commons. Santa Monica, California: RAND Corporation.
- Shadian J. M. (2014). *The Politics of Arctic Sovereignty: Oil, Ice, and Inuit Governance*. London: Routledge.
- Singh, S. (5 Septmeber, 2023) India, Russia, and the Northern Sea Route: Navigating a Shifting Strategic Environment, *RSIS Commentary*, n.125, retrieved from <https://rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/india-russia-and-the-northern-sea-route-navigating-a-shifting-strategic-environment/>
- Smith L. C., Stephenson S. R. (2013). New Trans-Arctic Shipping Routes Navigable by Midcentury. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, Vol. 110, No. 13, pp. E1191–E1195.

