



TƏHLİL

Arktika uğrunda mübarizə və gələcək perspektivlər

İqlim dəyişiklikləri nəticəsində Şimal Buzlu Okeanda buzların əriməsi Arktikadan keçən nəqliyyat dəhlizindən və orada yerləşən karbohidrogen ehtiyatlarından istifadə imkanlarını artırır. 2040-2050-ci illərdə Arktikadakı buzların tam əriyəcəyi proqnozlaşdırılır. Bu da Arktikanın strateji əhəmiyyətini artırmaqla yanaşı dünyanın böyük güclərinin orada yerləşən ehtiyatlardan və nəqliyyat dəhlizlərindən istifadə ilə bağlı planlar qurmağa sövq edir. İqtisadi imkanların artması ilə bağlı ölkələrin Arktikada fəaliyyətinin genişlənməsi eyni zamanda orada təhlükəsizlik və müdafiə məsələlərinin də aktuallaşmasına gətirib çıxarmışdır. Arktika üzərində nəzarətin ələ keçirilməsi ilə bağlı gedən mübarizə və onun nəticələri gələcəkdə Avrasiyanın geo-siyasi xəritəsinə əhəmiyyətli sürətdə təsir edəcəkdir.

Arktikanın enerji ehtiyatlarının əhəmiyyəti

Son illərdə Arktikanın əhəmiyyətinin artmasının əsas səbəblərindən biri orada yerləşən enerji ehtiyatlarıdır. ABŞ Enerji İnformasiyası Administrasiyasının (U.S. Energy Information Administration) məlumatlarına əsasən **hazırda Arktikada su altında 90 milyard barel neft ehtiyatı vardır, hansı ki, dünyanın ümumi neft ehtiyatlarının 13%-ni təşkil edir. Qaz ehtiyatlarına gəldikdə isə dünyanın kəşf edilməmiş qaz ehtiyatlarının 30%-i bu ərazidə yerləşir.** Arktikada yerləşən enerji ehtiyatlarının əlçatanlığının artması buzların əriməsi prosesi ilə yanaşı orada yerləşən yataqlarda kəşfiyyat işlərini apara biləcək texnikaların kəşf edilməsi ilə də bağlıdır.

Eyni zamanda onu da nəzərə almaq lazımdır ki, sürətlə inkişaf edən Şərqi və Cənub Şərqi Asiya ölkələrinin enerji məhsullarına olan tələbatı artmaqdadır və Arktikadakı ehtiyatların çıxarılması bu tələbatın qarşılınmasına imkan yaradacaqdır. Bundan başqa neft və qaz ehtiyatlarının Şərqi və Cənub Şərqi Asiyaya hazırda istifadə edilən marşrut üzrə daşınması (Hind Okeanı-Malakka boğazı) daha çox nəqliyyat xərci və zaman tələb edir. Belə olan halda **Arktikadakı ehtiyatların kəşf edilməsi və gələcəkdə onların sürətlə inkişaf edən şərq ölkələrinə daşınması həm nəqliyyat xərci, həm də zaman baxımından daha səmərəli olacaqdır.**

Lakin, Arktikadakı ehtiyatların kəşf edilməsi yalnız iqtisadi baxımdan faydalı deyildir. Burada geo-siyasi faktorlar da böyük rol oynayır. Ən vacib məsələ orada yerləşən ehtiyatların gələcəkdə daha çox hansı ölkə tərəfindən istismar ediləcəyidir. Əgər bu **Rusiya olarsa o zaman onun regionda siyasi gücü daha da artacaqdır və Arktikadakı ehtiyatları Şərqi Asiya ölkələrinə satmaqla strateji üstünlük əldə edəcəkdir.** Bu eyni zamanda Rusiya ilə Asiyadakı neft və qaz idxal edən güclər arasında əməkdaşlığın genişlənməsinə səbəb olacaqdır. Əgər Arktikanın enerji ehtiyatları uğrunda “mübarizədən” **ABŞ qalib ayrılacaqsa o zaman onun enerji ixrac edən ölkə olaraq mövqeyi daha da güclənəcək və Asiyada əsas rəqibi olan Çinə təzyiq etmək üçün yeni imkanlar əldə edəcəkdir.**

Arktika nəqliyyat dəhlizinin əhəmiyyəti

Arktika enerji ehtiyatları ilə yanaşı nəqliyyat baxımından da böyük üstünlüklər vəd edir. Arktikada nəqliyyat daşımaları üçün 4 nəqliyyat koridoru vardır. Lakin, ən çox müzakirə edilən və səmərəli yol Şimal Dənizi Yoludur. Hazırda şərqlə qərb arasında əsas nəqliyyat yolu Malayziyanın cənubundakı Malakka boğazından və Misirdə yerləşən Suveyş kanalından keçir. Dünya üzrə yükdaşımalarda böyük hissəsinin bu yol vasitəsilə həyata keçirilməsi yolun həddən artıq yüklənməsinə, böyük növbələrin yaranmasına və nəticədə xərclərin artmasına səbəb olur. Eyni zamanda hal-hazırda yüklərin daha çox daşındığı orta şərq regionunun siyasi və təhlükəsizlik baxımından qeyri-stabil olması da narahatlıq yaradır. Bundan başqa bu ənənəvi nəqliyyat dəhlizinə dünyanın müxtəlif güclərinin təsir etmək imkanları böyükdür. ABŞ və Çin arasında Cənubi Çin Dənizi ilə bağlı yaranan narazılıq da məhz bu nəqliyyat dəhlizinə nəzarət etmək ilə bağlıdır.

Ənənəvi nəqliyyat dəhlizi ilə bağlı mövcud olan problemlər alternativ kimi Arktikadan keçən nəqliyyat dəhlizinin əhəmiyyətini artırır. Ona görə də Şimal Buzlu Okeanından keçən yolun gələcəkdə əlçatan olacağını nəzərə alaraq həm onun sahilində yerləşən dövlətlər, həm də digər güclü dövlətlər bu yoldan istifadə etmək imkanı əldə etmək üçün fəaliyyət göstərirlər. Asiyanın güclü dövlətlərindən Çinin, Yaponiyanın, Cənubi Koreyanın və Sinqapurun bu yolda maraqları böyükdür.

Ümumiyyətlə, Arktikadan keçən nəqliyyat dəhlizindən daha çox 2008-ci ildən sonra istifadə edilir. Bu həmin ildən etibarən yay aylarında Şimal Buzlu Okeanın buzlarının böyük hissəsinin əriməsi ilə bağlıdır. **Çin və Yaponiya kimi dövlətlər hazırda müxtəlif mineral məhsulların o cümlədən neftin daşınmasında bu yoldan istifadə edirlər.** Lakin, buz ərimələrinin fəslı xarakter daşınması bu yoldan istifadənin kütləvi xarakter almasına imkan vermir.

Rusiyanın maraqları və bu istiqamətdə fəaliyyəti

Rusiya Şimal Buzlu okean ilə ən böyük sahilə malik olan ölkədir və buna görə də Arktikaya marağı və təsir etmək imkanları böyükdür. Arktikanın tədqiqi çərçivəsində 2007-ci ildə iki rus sualtı gəmisi Şimal Buzlu Okeanın dibinə enərək orada yerləşən Lomonosov Silsiləsinə Rus bayrağını sancmışdır. **Hazırda Qərblə korlanmış münasibətlər fonunda böyük iqtisadi təzyiqlərə və itkilərə məruz qalan Rusiya Arktikada yeni neft və qaz yataqlarını ələ keçirməklə özünün iqtisadi təhlükəsizliyinin davamlılığını təmin etmək istəyir.** İqtisadiyyatında neft sektorunun rolu böyük olan ölkə kimi Rusiya üçün gələcəkdə ən rahat inkişaf variantı da məhz yeni yataqlar əldə etməklə təbii resurs əsaslı iqtisadi siyasəti davam etdirməkdir. Sanksiyaların mövcudluğu şəraitində Rusiyanın digər iqtisadi sahələri inkişaf etmək imkanları zəifdir və buna görə də o enerji resursları ixrac edən ölkə kimi özünün təsir imkanlarını əldə saxlamaq istəyir.

Digər tərəfdən isə Rusiya dəniz ticarət yollarına qısa və asan çıxış əldə etmək istəyir. Avrasiyanın böyük hissəsini əhatə etdiyindən hazırda Qərblə-Şərq arasında quru ticarət yollarının böyük hissəsi Rusiyadan keçir və Rusiya bu yollardan səmərəli şəkildə istifadə edir. Lakin, hazırda mövcud olan əsas dəniz ticarət yollarına çıxış Rusiya üçün həm məsafə, həm də xərc baxımından səmərəli deyildir. Ona görə də **Arktikadan keçən nəqliyyat dəhlizi hesabına Rusiya daha səmərəli şəkildə özünün ticarət əlaqələrini genişləndirmək və digər ölkələr ilə iqtisadi münasibətlər qurmaq imkanı əldə edir.** Eyni zamanda Arktikadan keçən nəqliyyat yolları məsafənin qısa olması səbəbi ilə Rusiya üçün nəqliyyat daşımalarının xərcini əhəmiyyətli sürətdə azaldır.

Son illərdə Rusiya Arktikanın özünün sahillərində yerləşən hissələrində kəşfiyyat işlərini genişləndirməkdədir. 2017 və 2018-ci illərdə Arktikanın sahillərində yerləşən **Leninqradskoye və Rusanovskoye yataqlarında Çin şirkəti tərəfindən 1.2 trilyon kubmetr həcmində təbii qaz yatağı kəşf edilmişdir.** Arktikada enerji resurslarının kəşf və istismar edilməsində ən fəal şirkət Rusiyanın Novatek şirkətidir. Şirkət tərəfindən artıq Arctic LNG 1 və Arctic LNG 3 layihələri həyata keçirilir. Bu layihələr

Arktikada maye qazın çıxarılmasına xidmət edir. Arctic LNG 1 layihəsi illik 20 milyon ton qazın çıxarılmasını nəzərdə tutur. Bu yaxınlarda şirkət daha yeni bir yataq üzərində işləmək üçün icazə almışdır. Soletsko-Khanaveiskoe adlanan yataqda 100 milyard kubmetr qazın olduğu güman edilir.

Bütün bunlara baxmayaraq Rusiyanın Arktikanın daha dərin hissələrində yerləşən yataqların kəşf edilməsi və istismarı üçün kifayət qədər təcrübəsi və texnikası yoxdur. Ona görə də bu məsələdə onun digər ölkələrin təcrübəsinə ehtiyacı yaranacaqdır. Hətta Rusiyanın sahillərində yerləşən yataqların bəzilərində belə əməliyyatlar Çin və Norveç şirkətləri tərəfindən həyata keçirilir. Bu da gələcəkdə Rusiya üçün Arktikada fəaliyyətini genişləndirməkdə digər dövlətlər ilə əməkdaşlığı genişləndirmək ehtiyacı yaradacaqdır.

Çinin maraqları və bu istiqamətdə fəaliyyəti

Arktikaya çıxışının olmamasına baxmayaraq Arktikanın yaratdığı imkanlardan istifadə etməyə çalışan dövlətlərdən biri də Çindir. Arktika vasitəsilə Çinin ənənəvi nəqliyyat yollarından və enerji mənbələrindən asılılığı azala bilər. Buna görə də Çin Arktikaya böyük maraq göstərir. 2013-cü ildə Çin yüksək səviyyəli dövlətlərarası forum olan Arktika Şurasına üzv seçilmişdir.

Daha sonra 2018-ci ilin əvvəlində Çin hökuməti Arktika siyasəti haqqında rəsmi sənədi (white paper) nəşr etmişdir. **Sənəddə Çinin “Arktikaya yaxın ölkə” statusuna malik olduğu göstərilir və qeyd edilir ki, Arktikada gedən təbii proseslər birbaşa olaraq Çinin iqliminə, ekoloji mühitinə və onun kənd təsərrüfatı, meşəçilik, sənaye kimi iqtisadi sahələrinə təsir edir.** Buna görə də Çin Arktikada gedən proseslərdə və verilən qərarlarda yaxından iştirak etməyə çalışır.

Çinin Arktika ilə bağlı əsas planlarından biri də Arktikada “Qütb İpək Yolu” layihəsini həyata keçirməkdir. Bu layihənin reallaşdırılmasına böyük investisiya yatırmaqla Çin Arktikadan keçən nəqliyyat dəhlizlərindən səmərəli şəkildə istifadə etmək söz istəyir. Enerji sahəsində Çin Arktikada yerləşən yataqların kəşfiyyatı işlərində iştirak etməklə yanaşı orada geotermal və külək enerjisi kimi qeyri-ənənəvi enerji sahələrində də digər ölkələr ilə əməkdaşlıq etməyi planlaşdırır. Eyni zamanda Çin Arktik turizm və balıqçılıq kimi sahələr üzrə də Arktikada fəaliyyət göstərmək niyyətindədir.

Çin hazırkı geo-siyasi şərtlər daxilində ənənəvi nəqliyyat yollarından və körfəz ölkələrinin neft və qaz ehtiyatlarından asılılığı azaltmaq istəyir. Buna görə də uzunmüddətli strategiyası çərçivəsində Arktika sahillərindəki ölkələr ilə əməkdaşlıq münasibətləri yaratmağa və bununla da özünün Arktikadakı fəaliyyətini genişləndirməyə çalışır. **Bu çərçivədə Rusiya Çinin təklif etdiyi Dənizdə İpək yolu (Maritime Silk Road) ilə Arktikadan keçən Şimal Dənizi Yolunu birləşdirməklə böyük dəhliz yaratmaq niyyətindədir.**

ABŞ-in maraqları və bu istiqamətdə fəaliyyəti

Arktikada Rusiyanın fəaliyyətinin genişlənməsi və Çinin bura böyük maraq göstərməsi ABŞ-ı narahat edir və Şimal Buzlu Okeana çıxışı olan ölkə kimi Arktika uğrunda mübarizəyə qoşulmaq və orada yaranan imkanlardan istifadə etmək istəyir. Ümumiyyətlə, Soyuq Müharibədən sonra ABŞ Arktikada ən passiv ölkələrdən biri kimi çıxış etmişdir. ABŞ-ın Orta Şərq, Asiya və Avropada həyata keçirdiyi siyasət ilə müqayisədə Arktika siyasəti çox zəif olmuşdur. ABŞ-da Arktika ilə bağlı milli strategiya 2013-cü ildə qəbul edilmişdir. Çinin və Rusiyanın Arktikada aktivliyinin artmasından sonra ABŞ-da bu istiqamət üzrə fəaliyyətini intensivləşdirmişdir. **Belə ki, 2019-cu ildə Pentaqonun Arktika strategiyasında qeyd edilir ki, Müdafiə Departamenti müttəfiq ölkələr ilə birlikdə işləyərək Arktikada Rusiya və Çinin ərazi iddialarının qarşısını almağa çalışmalı və regiona azad çıxışın təmin edilməsinə imkan yaratmalıdır.** Eyni zamanda sənəddə qeyd edilir ki, Arktikadan keçən əsas nəqliyyat dəhlizi hesab edilən **Şimal Dənizi Yolu Rusiyanın iddia etdiyi kimi onun ərazisindən keçmir və həmin ərazilər beynəlxalq sulara aiddir.**

Eyni zamanda ABŞ Çinin özünü Arktikaya yaxın ölkə kateqoriyasına aid etməsini də qəbul etmir və ABŞ-ın yanaşmasına görə yalnız Arktik Ölkələri və Qeyri-Arktika ölkələri qrupları vardır. **Bununla ABŞ Arktikaya yalnız Arktik ölkələrin iddia hüququnun olduğunu demək istəyir.** 2019-cu ildə ABŞ-ın Qrenlandiyanı almaq barədə niyyətini bildirməsi və Danimarka Krallığından yox cavabı alması da onun Arktikada mövqeyinin güclənməsinə xidmət edirdi.

Rusiya və Çindən fərqli olaraq ABŞ-a Arktikada nəqliyyat və enerji məsələlərindən daha çox müdafiə və ətraf mühitin qorunması məsələləri maraqlıdır. Bu baxımdan NATO-nun bu regionda təsirinin artırılmasına səy göstərir. Ümumilikdə, ABŞ-ın uzun illər Arktika ilə bəli passiv siyasət yürütməsi orada Rusiyanın mövqeyinin daha güclü olmasına səbəb olmuşdur. **ABŞ-ın istər Rusiyaya, istərsə də Çinə qarşı sərt siyasət yürütməsi Arktikada bu iki dövlətin əməkdaşlıq imkanlarının artmasına imkan yaradır.** Rusiyada iqtisadi problemlərin mövcudluğu, Çinin isə maliyyə imkanlarının geniş olması bu iki dövlətin əməkdaşlığının daha da güclənməsinə səbəb olur. Bu iqtisadi amillər Arktika ilə bağlı əməkdaşlıqda da özünü qabarıq şəkildə göstərir.

Arktikanın bölüşdürülməsi ilə bağlı hüquqi məsələlər

Dövlətlər arasında Arktika uğrunda mübarizə getməsinə baxmayaraq onun bölüşdürülməsi məsələsi hüquqi baxımdan hələ də qeyri-müəyyəndir. Bu ərazilərin indiyədək sərt iqlimə görə əlçatan olmaması oranın hüquqi olaraq ölkələr arasında bölüşdürülməsi məsələsinin qaldırılmamasına səbəb olmuşdur. Lakin, hazırda artıq bu məsələ aktuallaşmışdır və bu istiqamətdə diskussiyalar aparılır. Ümumiyyətlə, **BMT-nin “Dəniz Qanunu haqqında Konvensiya”-na imza atmış ölkələr öz sahilində yerləşdiyi su hövzəsinin 370 km məsafədə olan hissəsində yerləşən ehtiyatları istismar etmək hüququna malikdir.** Əgər bu dövlətlərdən hər hansı birinin kəşfiyyat aparmaq istədiyi yataq həmin məsafədən kənarda yerləşərsə lakin, həmin su hövzəsinin onun quru ərazisinin uzantısının üzərində (continental landmass) yerləşdiyini sübut edərsə o zaman orada kəşfiyyat və istismar işləri aparmaq hüququ əldə edir.

Arktikanın bölüşdürülməsi üçün danışıqlar “Arktika 8” qrupuna aid olan 8 ölkə (ABŞ, Rusiya, Kanada, Danimarka, Finlandiya, Norveç, İsveç, İslandiya) arasında aparılır. **Bu ölkələr əsasən Arktikada yerləşən və ən çox enerji ehtiyatlarına malik olduğu güman edilən Lomonosov Silsiləsi üzərində nəzarəti ələ keçirməyə çalışırlar və bu silsilənin onların quru ərazilərinin uzantısının üzərində yerləşdiyini sübut etməyə çalışırlar.** Məsafə baxımından Lomonosov Silsiləsi daha çox Kanadaya yaxındır (təxminən 450-500 km). Daha sonra ən yaxın ölkə Rusiyadır (1000 km-dən çox). Yaxın olmaqlarına baxmayaraq bu ölkələrin də sahillərindən Lomonosov Silsiləsinə olan məsafə 370 km-dən çoxdur buna görə də onlar hüquqi baxımdan Arktikanın daha dərin hissələrinə iddia edə bilmirlər.

Arktikanın bölüşdürülməsi və orada fəaliyyət ilə bağlı çətinliklər

Arktika uğrunda mübarizənin kəskinləşməsinə baxmayaraq onun bölgüsünün və oradakı ehtiyatların istismarının tez bir zamanda baş verəcəyini demək olmaz. Çünki, bununla bağlı bir sıra çətinliklər mövcuddur. İlk olaraq onu qeyd edə bilərik ki, **Şimal Buzlu Okeanın sahilində yerləşən ölkələrin iddialarının qanuni əsasda baxılması və qərar verilməsi üçün on illərə ehtiyac vardır.** Əgər ərazinin hüquqi əsasda bölüşdürülməsi tez baş versə belə bu ərazilərin öyrənilməsi və orada əməliyyatların başlaması uzun zaman tələb edəcəkdir.

Eyni zamanda Arktikanın dərin sularında infrastrukturun yaradılması və böyük dərinlikdən neft və qazın çıxarılması çox xərc tələb edir. Orada hələ də tam öyrənilməmiş mürəkkəb dəniz relyefləri və ayzberqlər vardır. **Bütün bu çətinliklərin mövcudluğu şəraitində isə orada fəaliyyət göstərmək istəyən şirkətlər üçün sığorta əldə etmək çətin olacaqdır. Yəni Arktikadakı layihələrin praktik səmərəliliyinin necə olacağı məlum deyildir.**

Digər tərəfdən isə qlobal istiləşmənin qarşısının alınması istiqamətində görülən tədbirlər və həyata keçirilən proqramlar gələcəkdə Arktikanın istismarına mane ola bilər. Ona görə ki, orada kəşfiyyat işləri və ehtiyatların çıxarılması ətraf mühitin korlanmasına və orada mövcud olan ekosistemin əsaslı formada dəyişməsinə səbəb ola bilər. **Arktikanın buzlarının əriməsinin hələ 20-30 il çəkəcəyini və bu müddətdə də iqlim dəyişikliklərinin daha geniş vüsət alacağını nəzərə alsaq Arktikadakı ehtiyatların istismarı məsələsinə münasibətin necə olacağını demək çətindir.**

Nəticə

Arktika ətrafında gedən proseslər qlobal mənada güc mərkəzinin şərqə doğru dəyişməsi prosesini daha da sürətləndirə bilər. Əgər Rusiya Arktikada daha böyük təsir imkanları əldə edərsə və özünün strateji maraqlarına görə Çin də Rusiya ilə əməkdaşlıq edərsə o zaman istər nəqliyyat məsələlərində, istərsə də enerji məsələlərində Çin və Rusiyanın mövqeyi daha da güclənə bilər. **Bu da “Qərb-Şərq qarşudurmaları”-nın daha da güclənməsinə və güc mərkəzi kimi Şərqi mövqeyinin daha da möhkəmlənməsinə gətirib çıxara bilər.**

Son dövrlər ABŞ-ın həyata keçirdiyi yeni siyasət nəticəsində Avroatlantik əməkdaşlığın zəifləməsi fonunda Arktikanın yaratdığı imkanlardan istifadə Rusiyanın həm əməkdaşlıq imkanlarını, həm də ticarət əlaqələrini daha da genişləndirə bilər. **Digər tərəfdən isə Çinin istər nəqliyyat, istərsə də enerji sahəsində ənənəvi yollardan və oyunçulardan asılılığı azala bilər ki, bu da son nəticədə Çinin iqtisadi imkanlarının daha da genişlənməsinə şərait yaratmış olar.**

Sözsüz ki, burada istər nəqliyyat xərclərinin, istər enerji resurslarının çıxarılması xərclərinin, istərsə də Arktikanın enerji ehtiyatlarının satış qiymətlərinin necə olacağı böyük rol oynayacaqdır. **Lakin, strateji baxımdan Arktikanın imkanlarından istifadə böyük üstünlüklər vəd etdiyindən qiymətdə çox böyük fərq olmadığı halda böyük iqtisadiyata malik olan dövlətlər üçün Arktikanın enerji ehtiyatlarından və nəqliyyat yollarında istifadə daha cəlbedici olacaqdır.**

Beləliklə, Arktika enerji ehtiyatlarının və nəqliyyat yollarının istifadəsi üçün tam əlçatan olarsa bu dünyanın enerji xəritəsinin dəyişməsinə və ənənəvi dəniz ticarəti yollarının şaxələnməsinə səbəb olacaqdır. **Arktikada enerji yataqlarından və nəqliyyat yollarından istifadə etmək imkanı əldə edəcək dövlətlər isə istər iqtisadi, istərsə də strateji baxımdan əhəmiyyətli üstünlüklər əldə edəcəkdir.**

Müəllif: Orxan Bağirov, BMTM-in aparıcı məsləhətçisi

Yazıda əks olunmuş fikirlər müəllifə məxsusdur və Beynəlxalq Münasibətlərin Təhlili Mərkəzinin mövqeyini əks etdirməyə bilər.