

Курылев Константин Петрович, Петрова Анна Владимировна

**ЕВРО-АРКТИЧЕСКИЙ РЕГИОН КАК ВЕКТОР АРКТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ**

Предметом исследования является Евро-Арктический (Баренцев) регион международного сотрудничества, а именно перспективы и особенности данного региона в контексте повышающегося мирового внимания к Арктике. Рассматриваются место Евро-Арктического региона во внешнеполитических устремлениях России, возможность развития сотрудничества с международными партнёрами в этом уникальном регионе, являющемся связующим мостом между такими мировыми геополитически-важными центрами как Европа, Россия и Арктика.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2016/3-2/27.html](http://www.gramota.net/materials/3/2016/3-2/27.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2016. № 3(65): в 2-х ч. Ч. 2. С. 93-98. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2016/3-2/](http://www.gramota.net/materials/3/2016/3-2/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [hist@gramota.net](mailto:hist@gramota.net)

9. Плешов О. В. Ислам и демократия. Опыт Пакистана. М.: Ин-т востоковедения РАН, 1996. 162 с.
10. Плешов О. В. Ислам и политическая культура в Пакистане. М.: ИБВ, 2005. 236 с.
11. Пономарев Ю. А. История Мусульманской лиги Пакистана. М.: Наука, 1982. 302 с.
12. Ayub Khan M. Friends Not Masters. A Political Autobiography. N. Y.: Oxford University Press, 1967. 296 p.
13. Bhutto Z. A. The Myth of Independence. Karachi: Oxford University Press, 1969. 236 p.
14. Braibanti R. Research on the Bureaucracy of Pakistan. Durham, N. C.: Duke University Press, 1966. 569 p.
15. Burke S. M. Mainsprings of Indian and Pakistani Foreign Policies. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1974. 308 p.
16. Burke S. M. Pakistan's Foreign Policy: A Historical Analysis. L.: Oxford University Press, 1973. 432 p.
17. Feldman H. Revolution in Pakistan: A Study of the Martial Law Administration. L.: Oxford UP, 1967. 242 p.
18. Hasan S. The Transfer of Power. Karachi: Pakistan Institute of International Affairs, 1966. 464 p.
19. Husain J. The Process of Foreign Policy Formulation in Pakistan // Briefing Paper for Pakistani Parliamentarians. 2004. № 12. P. 1-17.
20. Malik H. Soviet-Pakistan Relations and Post-Soviet Dynamics 1947-1992. L.: MACMILLAN, 1994. 400 p.
21. Mathur Y. B. Growth of Muslim Politics in India. Delhi: Pragati, 1979. 359 p.
22. Papanek G. F. Pakistan's Development: Social Goals and Private Incentives. Cambridge: Harvard University Press, 1967. 354 p.
23. Sawhney R. G. Zia's Pakistan: Implications for India's Security. New Delhi: ABC Pub. House, 1985. 200 p.
24. Spear P. India: A Modern History. Michigan: University of Michigan Press, 1961. 492 p.
25. Symonds R. The Making of Pakistan. L.: Faber & Faber, 1950. 227 p.
26. Talbot I. Pakistan. A Modern History. L.: C. Hurst, 1998. 433 p.
27. Wilcox W. A. India, Pakistan, and the Rise of China. N. Y.: Walker, 1964. 144 p.
28. Wilcox W. A. Pakistan: The Consolidation of a Nation. N. Y.: Columbia University Press, 1968. 276 p.
29. Ziring L. Pakistan: At the Crosscurrent of History. Lahor: Vanguard, 2004. 384 p.

#### **BASIC TRENDS IN HISTORIOGRAPHY OF PAKISTAN'S FOREIGN POLICY HISTORY IN THE SECOND HALF OF THE XX CENTURY**

**Kryzhko Evgenii Vladimirovich**, Ph. D. in History  
*Taurida National V. I. Vernadsky University*  
*jeyson1030@gmail.com*

The article examines the process of forming and developing the domestic and foreign schools of Pakistan studies. The author identifies scientific centers and researches, which laid a foundation for the formation of national schools on Pakistan's foreign policy studies. The paper provides an analysis of the basic works on Pakistan's foreign policy history from the moment of acquiring independence till the end of the second half of the XX century.

*Key words and phrases:* Pakistan; Pakistan studies; historiography; scientific schools; foreign policy.

УДК 32; 327

#### **Исторические науки и археология**

*Предметом исследования является Евро-Арктический (Баренцев) регион международного сотрудничества, а именно перспективы и особенности данного региона в контексте повышающегося мирового внимания к Арктике. Рассматриваются место Евро-Арктического региона во внешнеполитических устремлениях России, возможность развития сотрудничества с международными партнёрами в этом уникальном регионе, являющемся связующим мостом между такими мировыми геополитически-важными центрами как Европа, Россия и Арктика.*

*Ключевые слова и фразы:* международные отношения; Арктика; Евро-Арктический регион; Баренц-регион; суб-региональное сотрудничество; геополитика; Северный морской путь; приарктические широты; северный флот.

**Курылев Константин Петрович**

*Российский университет дружбы народов*  
*kurylev\_kp@pfur.ru*

**Петрова Анна Владимировна**

*Университет Комплутенсе, г. Мадрид, Испания*  
*petrova\_av@pfur.ru*

#### **ЕВРО-АРКТИЧЕСКИЙ РЕГИОН КАК ВЕКТОР АРКТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ**

В современном мире все ещё актуальна проблема пространств и территорий: наблюдается борьба за пространства, не включённые или включённые не полностью в хозяйственный оборот современного производства. В этой связи возрастает внимание мирового сообщества к Арктике – региону с весьма высоким экономическим потенциалом, который постепенно становится доступным человечеству в связи с развитием технологий и климатическими изменениями.

Арктика занимает особое место, как во внешнеполитической повестке России, так и в долгосрочных планах внутреннего социально-экономического развития. Однако в таком большом и сложном в экономико-политическом смысле пространстве особенно выделяется микро-регион Баренцева моря, называемый Евро-Арктическим регионом. По своим физико-географическим характеристикам Евро-Арктическая зона представляется перспективной для развития, как инфраструктурных трансграничных проектов, так и нефтегазового кластера добывающей промышленности. Кроме того, в быстро меняющихся условиях современной международной ситуации и возрастающей значимости арктического региона в целом, североευропейский регион играет все более заметную роль в ЕС и на международной арене, поэтому формат российской политики в отношении международных партнёров в Баренцевом регионе может быть пересмотрен. По-иному встаёт и вопрос обеспечения безопасности в зоне российской Арктики: внимание, которое сегодня уделяется проблеме технического перевооружения Северного флота, говорит о стратегическом значении арктического направления для интересов и безопасности государства. Учитывая все вышеперечисленное, объективным ответом на вызовы времени и стратегическим решением для обеспечения национальных интересов России может стать развитие Евро-Арктического направления как одного из приоритетных во внешней политике России. Площадка для развития такого сотрудничества уже существует – это Совет Баренцева (Евро-Арктического) региона – СБЕАР (или СБЕР).

На фоне обостряющейся мировой конкуренции за арктические богатства субрегиональное сотрудничество в так называемой Евро-Арктической зоне для России – не только надёжный выход в Арктику в целом, но и стратегически важный геополитический плацдарм для налаживания диалога с Европейским союзом, а также объект проецирования внешнеэкономических устремлений.

Углубление сотрудничества с Евро-Арктическим регионом отвечает национальным интересам России, в связи с чем становится особенно актуальным вопрос о том, как и по какому пути следует идти России, чтобы обеспечить здесь свои национальные интересы, а также как наилучшим образом обеспечить безопасность границ России в таком перспективном, но специфичном регионе.

Баренцево море является одним из тринадцати морей, на которые имеет выход Россия. При этом вместе с Норвежским морем оно является самым тёплым из морей Северного Ледовитого океана, однако, учитывая, что Норвежское море не омывает побережье России, Баренцево море приобретает в этом смысле уникальную роль. Особые климатические характеристики Баренцева региона служат гарантией непрерывной круглогодичной работы незамерзающего порта Мурманск, а принадлежность Баренцева моря к Северному Ледовитому океану обеспечивает России постоянный выход в Мировой океан. В совокупности это гарантирует стратегическое значение Баренцева региона для России, которое в своё время оценивали Пётр I, а также Александр III и Николай II, начавшие строительство военно-морской базы на побережье Романове-на-Мурмане (ныне город Мурманск). И. В. Сталин в 1935 г. во время посещения Екатерининской гавани Баренцева моря так оценил это «окно» СССР в Мировой океан: «...Что такое Чёрное море? Лоханка. Что такое Балтийское море? Бутылка, а пробка не у нас. Вот здесь море, здесь окно! Здесь должен быть большой флот. Отсюда мы сможем взять за живое, если потребуется, и Англию, и Америку. Больше неоткуда» [3, с. 12-14]. Несмотря на то, что Баренцево море является приарктическим, в последние годы на фоне глобальных климатических изменений наблюдается динамика потепления температурного режима в данном регионе, что приводит к изменениям в природно-географической картине данной экосистемы. Важную роль в изучении и эксплуатации навигационных и экономических перспектив Баренцева моря играют его архипелаги. Они схожи по некоторым климатическим и физико-географическим характеристикам, однако отличаются степенью освоения, изученности, перспектив. Природно-географические особенности баренцевоморского региона дают основание говорить как о больших перспективах данного региона для экономических разработок, научных исследований и развития транспортно-логистической сферы, так и о некоторых рисках для прибрежных государств Баренцева моря, связанных с суровым климатом, наличием айсбергов (хоть и небольших), угрозой затопления в случае аномального глобального потепления, а также возможном столкновении интересов различных международных сил.

Арктическое пространство в целом привлекает внимание многих международных игроков перспективами развития энергетической и транспортной отраслей, однако только в Баренцевом море пока что, в силу микро-региональных природно-климатических особенностей, существуют наиболее вероятные возможности для развития здесь пилотных арктических проектов. В свою очередь, это стало особым позитивным фактором, сближающим позиции ведущих региональных игроков – России, Норвегии, Финляндии и Швеции, – и стало своеобразным толчком для развития взаимодействия между ними.

Относительно экономического потенциала Евро-Арктического региона, мы приходим к выводу, что потенциал этот – огромный, носит разноплановый характер и имеет важное значение для России. Прежде всего, стоит отметить такие отрасли как углеводородная и рыбопромысловая, поскольку в условиях низкого уровня продовольственной безопасности России и высокого уровня истощённости месторождений Сибири они несут стратегический характер для государства. Например, запасы газа в акватории Баренцева моря оцениваются российскими учёными в 10001,8 млрд м<sup>3</sup>, из них рентабельными признаны 4662 млрд м<sup>3</sup> (46,6%) – и это показатели, не учитывающие запасы Печорского моря [4]. В Баренцевом море обнаружены крупные месторождения нефти и газа, среди которых особенно выделяются Штокмановское, Русановское, Ленинградское и др. Запасы только Южно-Русского участка Баренцева моря оцениваются в 13 млн тонн нефти и 52 млрд м<sup>3</sup> газа [2]. Рыбопромысловая отрасль Баренцева моря особенно активно развивается в последние годы. Динамика улова российских рыбаков во всем Баренцевом море за период 1992-2011 гг. демонстрирует, что среднегодовой улов

составил 542 тыс. тонн рыбы: от 384,6 тыс. тонн – в 1994 г., до рекордных 714,4 тыс. тонн – в 2011 г. [3, с. 63]. Выловленные рыбные ресурсы идут на удовлетворение, прежде всего, нужд внутреннего рынка.

Особые перспективы для России в Евро-Арктическом регионе связаны, на наш взгляд, со странами-соседями в данном регионе: Финляндия, Швеция и Норвегия являются мировыми лидерами по уровням экономического развития, конкурентоспособности, уровню жизни, промышленному развитию, и др. То есть сотрудничество с такими развитыми государствами перспективно с точки зрения, во-первых, обмена опытом работы и развития промышленности, а также сельского хозяйства в условиях арктического климата, и, во-вторых, получения серьёзных финансово-экономических выгод от совместно развития таких отраслей, как туризм и инвестиции. На наш взгляд, курс на тесное сотрудничество со странами северной Европы мог бы стать для России вторым «Окном в Европу». Устойчивое развитие арктического региона и эксплуатация его экономических ресурсов, безусловно, составляют долгосрочные интересы как приарктических государств, так и третьих сторон, поэтому совместные арктические проекты России и Евросоюза должны оставаться одним из приоритетов двусторонних отношений, несмотря на кратковременные трудности, вызванные экономико-политическим кризисом и санкциями.

В последнее время принято уделять большое внимание проблемам «мягкой» безопасности, таким, как продовольственная безопасность, кибер-терроризм, и т.д. Однако военно-политический аспект по-прежнему играет ведущую роль в обеспечении государственной безопасности. В рамках оборонной политики России северо-западный фланг на сегодня представляет собой, пожалуй, один из наиболее спокойных регионов. Соседи России по Евро-Арктическому региону в рамках европейского континента являются стабильными государствами. Наиболее острый конфликт, существовавший в данном регионе, – территориальный спор относительно морской границы России и Норвегии – был решён в 2010 г. При сохраняющейся в целом спокойной обстановке в Баренцевом регионе, тем не менее, присутствуют некоторые элементы военно-политического характера, вызывающие опасения для интересов и безопасности России. Из трёх стран-соседей России в Евро-Арктическом регионе наибольшие опасения может вызывать Норвегия, прежде всего, в силу членства этой страны в НАТО. В годы холодной войны на Кольском полуострове были размещены советские стратегические вооружения, а в Баренцевом море базировался Советский северный флот, оснащенный атомными крейсерами и ракетно-авиационной авиацией, поэтому Норвегия играла особую роль в НАТО. После окончания холодной войны военный аспект взаимоотношений России и НАТО несколько снизился, что отразилось на характере развития двусторонних отношений России и Норвегии. С одной стороны, Норвегия объявила об отказе размещать на своей территории в мирное время ядерное оружие и иностранные военные базы. Это внесло весомый вклад в установление более доверительных отношений в Евро-Арктическом регионе. С другой стороны, в Баренцевом регионе сохраняется режим постоянных боевых дежурств, разведки и наблюдений, и регулярно проводятся военные учения стран НАТО. Последнее можно объяснить тем, что климатические и топографические особенности Норвегии весьма схожи с природой севера России, и, проводя военные учения в Норвегии, НАТО получает бесценный опыт ведения боевых действий в условиях арктических и приарктических широт, в которых, в частности, базируется значительный контингент российских войск. Следует отметить полигон в Халкаварре на севере Норвегии, где регулярно проводятся военные учения авиации Североатлантического альянса, где отрабатывают, прежде всего, бомбометание; военную базу в Нурланне, где регулярно проводятся учения «Холодный ответ»; город Ставангер, где осуществляет свою деятельность Объединённый центр по военным операциям НАТО; военную базу в Орланде, где базируются широкомасштабные боевые учения «Смелый мститель» с участием 13-ти государств НАТО. Кроме того, на двустороннем уровне США постоянно оказывает помощь и поддержку Норвегии в обеспечении её армии новейшим техническим оборудованием, радиолокационной техникой и финансированием военной отрасли в целом. Беспокойство вызывает радиолокационная станция AN-FRS 129 в Варде, построенная на средства США и расположенная в 40 км от границы Норвегии с Россией, в частности, от российского космодрома «Плесецк», официально главной целью которой является отслеживание космического мусора [8, с. 393-394]. Активное участие в оборонной политике Норвегии военных частей третьих стран, прежде всего, стран-членов североатлантического альянса, связанных с Норвегией договорными обязательствами, не может не вызывать беспокойства России. Мерами по урегулированию такой ситуации могли бы стать совместная деятельность России и Норвегии в данном регионе, а именно, снижение постоянной критики военных учений НАТО в Баренцевом регионе, но вместо этого добиваться участия в них, чтобы изнутри получить рычаг влияния на ход их проведения. Конфронтация в Баренцевом регионе нецелесообразна, и это должны понимать обе стороны.

Финляндия и Швеция, в отличие от Норвегии, стараются придерживаться политики неучастия в военных союзах, что обеспечивает более доверительный уровень отношений с Россией. Однако, являясь членами Евросоюза, поддерживают некоторые инициативы в области обороны и безопасности в рамках европейского военного измерения. Это означает, что, во-первых, государства Северной Европы не выступают единым фронтом по вопросам внешней политики и обороны, а каждое из них имеет свою чёткую позицию, понимает и разграничивает свои интересы в данном регионе. Во-вторых, очевидно, что Евро-Арктический регион при сохранении общей стабильной и спокойной обстановки, тем не менее, является достаточно военизированным регионом – Норвегия является активным и весьма серьёзным членом НАТО, а Финляндия и Швеция демонстрируют заинтересованность в способности самостоятельно отражать угрозы безопасности не только в своих государствах, но и на всем европейском континенте. Для России это означает возможность сотрудничества, по крайней мере, с двумя партнёрами по вопросам безопасности в регионе, а также возможность использования

площадки СБЕАР для реализации различных мер по укреплению доверия между Россией и Северной Европой, также Евросоюзом в целом. Таким образом, военно-политическую ситуацию в Евро-Арктическом регионе можно считать благоприятной, ведь партнёры России по региону, – Норвегия, Финляндия и Швеция, – представляют собой стабильный и благополучный с точки зрения безопасности европейский регион. Кроме того, все государства региона принадлежат к разным военно-политическим структурам, и представляется маловероятным возможность их выступления единым блоком против позиций России. Напротив, североευропейские государства стремятся к проведению собственной внешнеполитической линии, как правило, всегда занимают позицию в соответствии с собственными интересами национальной безопасности и внешнеполитических приоритетов, а не отстаивая интересы третьих сторон. Это также располагает к тому, чтобы развивать здесь тесное субрегиональное сотрудничество и решать вместе с Евро-Арктическими государствами различные международные проблемы, как местного, так и общеевропейского и международного масштаба.

В связи с этим возникла реальная необходимость в международной площадке для координации проводимой политики и развития взаимодействия. И именно в ответ на существовавший политический и экономический запрос, который ощущался как с европейской, так и с российской стороны, возник Совет Баренцева или Евро-Арктического региона, который успешно справляется с поставленными задачами вот уже 20 лет и имеет большие перспективы для дальнейшего развития. Например, в рамках СБЕАР, при участии также европейской программы *Interreg* развиваются так называемые системы интермодальной транспортировки грузов, собравшие заинтересованные в развитии транспортных мощностей Евро-Арктики стороны, как в Северной Европе, так и в России, как государственные, так и частные структуры [9]. Это является важным шагом к развитию проекта Северного Морского пути. Ещё недавно эта морская трасса считалась самой опасной в мире в силу суровых климатических условий, хотя издавна привлекала к себе внимание европейских торговых компаний. Сегодня, благодаря глобальному потеплению, арктический ледяной покров достигает минимальных показателей за историю наблюдений, а Баренцево море остаётся открытым для навигации максимальное количество времени. Северный морской путь расположен таким образом, что проходящие по его маршруту суда будут, так или иначе, зависимы от российского берега. Во времена СССР по СМП перевозили до 7 млн тонн грузов ежегодно, но при нынешней конъюнктуре рынка оптимистические прогнозы говорят о потенциальных 75 млн тонн грузов [6]. Учитывая климатический фактор, а также реально существующую потребность в системе грузоперевозок в Баренцевом море, секретариат СБЕАР активно поддерживает развитие проекта Северного морского пути в целом, и Северного морского коридора, в частности. Совет Евро-Арктического сотрудничества концентрирует своё основное внимание именно на западной ветке СМП – Северном Морском коридоре, или, как ещё называют этот проект, – “StratMoS”, охватывающем порты Баренцева моря и возможные маршруты из Баренцева моря в Норвежское и Северное моря. Такой подход отвечает интересам России: имеющиеся технические, военно-политические и экономические мощности могут позволить продемонстрировать национальные интересы на таком региональном уровне межгосударственного сотрудничества, наработать схемы сотрудничества в арктическом пространстве и содействовать дальнейшему укреплению статуса арктической державы.

Уникальность Баренцевоморской международной структуры особенно проявляется в двух направлениях. Во-первых, это особенная модель работы международной организации: на различных уровнях взаимодействуют правительства, региональные и муниципальные структуры и органы, рабочие группы, частные бизнес-круги. Во-вторых, эта структура создавалась по инициативе Норвегии и России, то есть именно российско-норвежское сотрудничество явилось основообразующим для всей международной организации. Развитие партнёрских отношений этих стран и сегодня активно развивается, оставляя большие перспективы на будущее (например, в сфере энергетики).

Развитие Евро-Арктического направления во внешней политике отвечает национальным интересам России, и должно включать в себя совместную взаимовыгодную работу с международными партнёрами по различным направлениям: от энергетики и политических консультаций до приграничного взаимодействия в социально-экономической сфере. Это сотрудничество обеспечивает развитие северных регионов России, помогает сближению с северными соседями и приносит немалые экономические выгоды. Кроме того, приближает Россию к реализации её арктических амбиций.

Хотя на сегодняшний день постепенно приходит понимание важной роли Евро-Арктического региона для внешней политики России, пока что существует масса проблем и трудностей, препятствующих полномасштабному освоению перспектив баренцевоморского региона. При ближайшем их рассмотрении становится понятно, что, во-первых, диапазон этих проблем достаточно широк: это и проблема «интернационализации» Арктики в целом на фоне недостаточности международно-правовой базы, регулирующей международные отношения в приполярном регионе; и проблема финансирования программ и проектов, направленных на развитие необходимой инфраструктуры в Баренцевом регионе; и экономическое отставание северных регионов России. Например, вопрос военного потенциала России в северных регионах стоит особо остро: с момента окончания холодной войны отпала угроза нападения стран капиталистического блока на северные рубежи России, и имеющийся там морской флот и военные базы давно устарели технически и нуждаются в тотальной модернизации. Анализ возможных военных конфликтов в Арктике в ближайшей и среднесрочной перспективе исключает вероятность начала здесь реальных военных действий, однако не стоит забывать, что Россия претендует на единоличный контроль Северного Морского пути через Северный Ледовитый океан. Это требует особой технической и военно-политической подготовки, прежде всего, заключающейся в способности обеспечить

безопасность на территории всего участка. Как правило, наиболее выгодные морские перевозочные маршруты быстро становятся объектами внимания пиратов, международных криминалистических и террористических группировок. Поэтому мощный морской флот вкупе с хорошо укрепленными военными форпостами на протяжении всей северной береговой границы России действительно необходимы для обеспечения национальной безопасности и реализации внешнеэкономических интересов нашего государства.

Серьёзной проблемой представляется факт технической отсталости России по многим направлениям. Начать можно с того, что на сегодняшний день у России всего шесть ледоколов на атомном ходу, а для развития Северного морского пути необходимо гораздо большее их количество, чтобы обеспечить сопровождение всех судов, проходящих данным транспортным маршрутом [10]. Кроме того, на случай чрезвычайных ситуаций практически отсутствуют спасательные и судоремонтные базы, нет метеорологического оборудования для слежения за ситуацией в регионе из космоса. Как отмечают некоторые эксперты, у России пока нет возможности для выхода на разработку и начала экономической деятельности на собственном шельфе [1]. Проблемы технической оснащённости возникли и в связи с заявкой России в ООН о расширении границ континентального шельфа, когда для предоставления пакета дополнительных доказательств необходимо было провести исследование геологической структуры шельфа, и у России долгое время не было технических средств, позволяющих добыть такие доказательства [8, с. 393-394]. Для гидрометеорологических наблюдений и разведки полезных ископаемых Россия пока что пользуется данными с зарубежных спутников.

Проблемы, препятствующие реализации внешнеполитических и внешнеэкономических задач России в Арктике, постепенно становятся объектом более пристального внимания региональных и федеральных властей. Наибольшее внимание уделяется проблемам военно-технического характера, что говорит о повышающемся внимании к Арктике, как на уровне, так и по линии межведомственного взаимодействия. Стоит подчеркнуть наличие проблем международно-юридического характера как особой группы проблем и трудностей, решение которых не полностью зависит от России в силу их межгосударственного характера. В этом случае Россия может предпринимать некоторые шаги по решению данных проблем, но эти шаги окажутся успешными лишь при условии наличия сторон, которые будут поддерживать позицию России. Однако, учитывая повышающуюся степень международной конкуренции в Арктике можно ожидать, что оппонентов здесь у России будет больше, чем союзников. Следует понимать, что все проблемы России в баренцевоморском и, в целом, арктическом регионе взаимосвязаны: долговременное игнорирование одних проблем порождает появление других (как, например, недостаточное внимание решению экономических проблем северных регионов России породило проблему высокого уровня инвестиционных рисков в данном регионе и снижение уровня привлекательности прибрежных баренцевоморских областей России в глазах североамериканских инвесторов), а некоторые шаги по решению ряда проблем приближают Россию к более эффективной арктической политике по всем направлениям (например, указы президента России о модернизации Вооружённых Сил России на северном фланге продемонстрировали серьёзные намерения России в отношении арктического пространства). Кроме того, решение проблем России в Баренцевом море, скорее всего, станет серьёзным этапом в решении российских проблем в Арктике, создаст необходимые прецеденты для упрочнения позиций России в данном направлении. Поэтому так важно, на наш взгляд, уделить особое внимание развитию Евро-Арктического направления внешней политики России. В целом роль и место Евро-Арктического региона в мире таковы, что делают его уникальным связующим мостом между такими мировыми геополитически важными центрами как Европа, Россия и Арктика. Этому способствуют физико-географические особенности региона, его экономическая характеристика и относительно спокойная военно-политическая обстановка. Перспективы Баренцева региона связаны с развитием здесь транспортно-логистической инфраструктуры, разработкой и добычей углеводородного сырья, эксплуатацией запасов рыбы и пушнины, освоением новых для России направлений туризма, сотрудничеством с партнёрами по СБЕАР. Учитывая, что регион действительно перспективен и привлекает внимание многих международных игроков, России необходимо активизировать работу в данном направлении, укрепить свои позиции в регионе таким образом, чтобы не провоцировать военной напряжённости, а наоборот, развивать взаимовыгодное сотрудничество с Норвегией, Швецией и Финляндией.

Проблема Арктики сегодня становится острой темой в международных отношениях, – это то направление, которое в нынешних реалиях можно назвать одним из эпицентров разворачивающейся геополитической и геостратегической борьбы, причем Россия в Арктике имеет особые амбиции и поэтому претендует на особые, расширенные права и преференции в столь важном и перспективном регионе. Евро-Арктическое направление в этой связи может рассматриваться как уникально расположенный геостратегический и геоэкономический плацдарм интересов и проектов России в Арктике.

#### *Список литературы*

1. **Александров О. Б.** 10 тезисов: сильные и слабые стороны арктической стратегии России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mgimo.ru/news/experts/document226687.phtml> (дата обращения: 15.01.2015).
2. **Арктические моря России** [Электронный ресурс]. URL: [http://www.rosneft.ru/Upstream/Exploration/arctic\\_seas/](http://www.rosneft.ru/Upstream/Exploration/arctic_seas/) (дата обращения: 17.01.2015).
3. **Зиланов В. К.** Россия теряет Арктику? М.: Алгоритм, 2013. 432 с.
4. **Ильинский Д. А.** Экономическая оценка углеводородного потенциала акваториального шельфа России // Горный информационно-аналитический бюллетень ГИАБ. 2008. № 9-16. С. 120-122.
5. **Карякин В. В.** Природные ресурсы Арктики – источник конфликтогенности и вызов региональной стабильности // Тренды и управление. 2014. № 3. С. 209-221.

6. Поклов О. В. Арктика – новые вызовы для России // Вестник аналитики. 2013. № 1. С. 31-37.
7. Северная Европа. Регион нового развития / под ред. Ю. С. Дерябина, Н. М. Антюшиной. М.: Весь мир, 2008. 514 с.
8. Терентьев С. А. Арктика и Антарктика. М.: Книжный клуб «Книгобек», 2011. 416 с.
9. Хауге О. Северный морской коридор-путь Европы на Крайний Север [Электронный ресурс] // Транспорт Российской Федерации. 2008. № 3-4 (16-17). С. 36-39. URL: <http://rostransport.com/transportrf/pdf/17/36-39.pdf> (дата обращения: 09.01.2015).
10. Эверс М. Путь через Ледовитый океан: Россия форсирует освоение Северного морского пути [Электронный ресурс]. URL: <http://www.profile.ru/ekonomika/item/76886-put-cherez-ledovityi-ocean-rossiya-forsiruuet-osvoenie-severnogo-morskogo-puti-76886> (дата обращения: 11.01.2015).

## EURO-ARCTIC REGION AS RUSSIA'S ARCTIC POLICY VECTOR

**Kurylev Konstantin Petrovich**

*Peoples' Friendship University of Russia  
kurylev\_kp@pfur.ru*

**Petrova Anna Vladimirovna**

*Complutense University of Madrid, Spain  
petrova\_av@pfur.ru*

The subject of the study is the Euro-Arctic (Barents) region of international cooperation, namely the prospects and features of this region in the context of rising global attention to the Arctic. The article considers the position of the Euro-Arctic region in Russia's foreign policy aspirations, the possibility of developing cooperation with international partners in this unique region, which is a bridge between such world geopolitically-important centers as Europe, Russia and the Arctic.

*Key words and phrases:* international relations; the Arctic; Euro-Arctic region; Barents region; sub-regional cooperation; geopolitics; The Northern Sea Route; sub-Arctic latitudes; Northern Fleet.

УДК 9(С18)17

### Исторические науки и археология

*В статье исследованы материалы коммерческой переписки предприятий с крупным капиталом в Северо-Восточной Сибири во II половине XIX – начале XX в. Анализ ранее не опубликованных источников эпистолярного вида позволяет исследовать широкий круг вопросов организации внутренней и внешней пушной торговли периода модернизации, выявить роль представителей крупных фирм в хозяйственном освоении отдаленных территорий Сибири.*

*Ключевые слова и фразы:* эпистолярный источник; коммерческая переписка; крупный капитал; Северо-Восточная Сибирь; пушная торговля.

**Кушнарцева Маргарита Дмитриевна**, к.и.н., доцент

*Иркутский государственный университет  
rita270880@mail.ru*

## КОММЕРЧЕСКАЯ ПЕРЕПИСКА КАК ИСТОЧНИК ПО ИЗУЧЕНИЮ ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ ПУШНОЙ ТОРГОВЛИ КРУПНЫМ КАПИТАЛОМ В СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ ВО II ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.

Важной целью научного исследования проблем развития пушной торговли крупным капиталом в Северо-Восточной Сибири становится выявление и введение в научный оборот ранее не исследованных и не опубликованных источников. Коммерческая переписка распорядителей торговых домов «Г. В. Никифоров», «Н. Д. Эверстов», «М. А. Коковин и И. А. Басов», «А. и М. Молчановы и Быков», «Наследники А. И. Громовой» состояла из существенного объема деловых писем, телеграмм, писем-отчетов, писем-распоряжений и составляла основу торгового делопроизводства предприятий. Анализ коммерческой переписки фирм с крупным капиталом позволяет выявить специфические механизмы конкурентной борьбы за внешние и внутренние пушные рынки, определить динамику ценообразования на основные виды пушного сырья, высветить особенности экономических мероприятий компаний.

Изучение эпистолярного наследия ранее уже привлекало внимание российских ученых. Методологические основы изучения неопубликованных источников эпистолярного вида заложил в 80-х гг. XX в. С. Ф. Коваль, который отметил, что письма Г. Н. Потанина содержат обширный фактологический материал по изучению экономических проблем Сибири [3, с. 22-23]. В 90-х гг. XX в. исследование письменного наследия сибирских купцов и общественных деятелей было продолжено в работах Н. П. Матхановой [4; 5; 6; 7]. В начале XXI в. появилась коллективная работа Н. А. Есиповой, В. П. Зиновьева, Г. И. Колосовой, в которой исследованы неопубликованные письма Г. Н. Потанина, раскрывающие его научные и общественные взгляды [1]. Все вышеперечисленные историки отметили значительные информативные возможности эпистолярных источников. В связи с этим обращение к изучению материалов коммерческой переписки в настоящей статье позволит