

**Вопросы истории и культуры
северных стран и территорий**

**Historical and cultural problems
of northern countries and regions**

Научные статьи

УДК 656(510:480)

**Шелковый путь в Арктику
через аборигенные территории**

Таксами Н.Ч.¹

Аннотация. Новые геополитические условия, связанные с введением санкций, влияют на дальнейшую разработку глобальных проектов Китая по строительству транспортных коридоров в Арктику через страны Скандинавии. Проект железной дороги с ведущей долей китайских инвестиций «Арктический коридор» от финского города Рованиemi до норвежского Киркенеса будет проходить по аборигенным территориям саамов, территориям выпаса оленей. Особый подход к проблеме сохранения аборигенных территорий природопользования – дело специалистов и достаточной освещенности проблемы в медиа.

Ключевые слова: Евразия, Шелковый путь, транспортные коридоры, геополитика Арктики, социальная оценка проектов.

Silk Road to Arctic across indigenous territories

Taksami N.Ch.¹

Abstract. New geopolitical conditions, invented by sanctions, influence further development of China's global projects on transport corridors to Arctic via Scandinavian states. "Arctic Corridor" railway project, based on dominant share of China's investments, will go from Finnish Rovaniemi through Norwegian

Kirkenes across Saami indigenous territories of reindeer herding. Special evaluation of the problem of preservation of traditional land use is an issue for professional studies and media information.

Keywords: Eurasia, Silk Road, transport corridors, Arctic geopolitics, Social Impact Assessment.

¹*Таксами Наталия Чунеровна, доктор географии, Университет Восточной Финляндии, «VERA» центр, директор программы «Евразия».г. Йоэнсуу, Финляндия.*

Taksami Natalia Chunerovna, PhD in Human Geography, University of Eastern Finland, "VERA" center, Head of "Eurasian Studies". Joensuu, Finland.

© Н.Ч. Таксами

Положение малочисленных народов во многих регионах мира по-прежнему вызывает тревогу, особенно когда жизнь аборигенных групп протекает на территории, запланированной под индустриальный проект, продвигающий модернизацию всей страны. И интересы государства в области развития транспорта и других перспективных отраслей экономики сталкиваются с интересами, а скорее, нуждами и необходимыми условиями существования этнических групп.

Политика санкций не только изменила экономические отношения между странами, но и повлияла на ускоренное продвижение новых крупных геополитических проектов, которые послужат нуждам транспортных и инвестиционных потоков. Одним из крупнейших подобных проектов является заявленное в 2013 году Китаем строительство Шелкового пути («One Belt One Road»), необходимым условием которого является получение транспортным коридором выхода в Арктику, как открытие доступа китайского экспорта на мировой рынок [7]. Проект предполагает привлечение к транспортному коридору «компонентов огромной инфраструктуры, что порождает жаркие дискуссии об их потенциале трансформировать всю геополитическую картину» [4].

Финляндия приветствует инициативу Китая по строительству экономического потока Шелковый Путь (Silk Road Economic Belt) и морского Шелкового пути (Maritime Silk Road), «поддерживает продвижение Китая и Евросоюза во взаимосвязанном и взаимовыгодном подходе, включая

предложение тесного сотрудничества по связи между Европой и Азией взаимоподходящим образом, совместное строительство Азиатско-Европейского рынка и возрастающего потока людей, бизнеса, капитала, технологий, информации и коммуникации между двумя странами, поддерживая требования глобализации» [5]. Действительно, этот глобальный проект напрямую связан с будущим Финляндии: именно через ее территорию Китай получит доступ в Арктику посредством предложенной новой железной дороги «Арктический коридор» Рованиemi – Киркенес. При этом "половина 500 км железной дороги пройдет через часть Лапландии, которая согласно финскому законодательству является традиционно саамской территорией" [8].

Целью данной статьи является рассмотрение возможности применения концепции Оценка социального влияния (Social Impact Assessment) к процессу планирования проекта транспортного коридора через территорию традиционного оленеводства саамов в Лапландии и обоснование необходимости вовлечения аборигенного населения в сам процесс посредством открытых дискуссий и освещения в медиа.

Finland appreciates China's initiative to build the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road and supports China and the EU in exploration via an integrated and mutually beneficial approach, including promoting the cooperation on connectivity between Europe and Asia in a compatible way, jointly building the Asia-Europe grand market and increasing flows of people, business, capital, technology, information, and communication between the two countries, promoting the challenges of globalization [5].

«Тема 'жажды' в отношении энергии, минералов, древесины, земли, рабочей силы и потребителей этих ресурсов ранее относилась к сфере интересов экономистов (особенно в супердержавах) до того, как стали движущей силой теории ресурсного управления в социальной географии. Именно этот подход выстроил теорию вокруг нового 'игрока', неизвестного прежде в сфере экономики – аборигенного населения» [6, 26]. Именно этот теоретический подход заявил, что кроме чисто технических вопросов ресурсный менеджмент должен учитывать моральные, этические и политические аспекты. Что ситуация, когда «аборигенное население продолжает оставаться

«неизвестной величиной» для ресурсных менеджеров, а конфликты, возникающие между индустриальными проектами и местным населением считаются чужими проблемами, должна быть в корне изменена [6, 26]. И пересмотр всей системы управления ресурсами должен быть комплексным, начиная с местного уровня.

Без сомнения, оценка социального влияния любого промышленного проекта на судьбы аборигенного населения варьирует от страны к стране. В качестве отправного пункта концепция Ховитта (2001) предполагает, что однажды установив связь между системой принятия решений и комплексом социальных, экономических, и природных факторов (т.е. окружающей средой), необходимость пересмотра методов ресурсного управления сразу станет очевидной. Такой пересмотр Ховиттом теоретического подхода к ресурсному управлению стал известен как Оценка Социального Влияния (Social Impact Assessment). Вклад Ховитта в развитие такого теоретического подхода к управлению ресурсами огромен, тем не менее, изначально термин Оценка Культурного Влияния (Cultural Impact Assessment) был предложен Бергером (Т. Berger) при оценке влияния промышленного проекта по строительству трубопровода через долину Маккензи на судьбы аборигенов Аляски в опубликованном им в «Докладе комиссии по оценке трубопровода через долину Маккензи» (“Report of the Mackenzie valley Pipeline Inquiry”). Доклад явился первым опубликованным документом этого рода для северных народов, в котором отдельный проект оценивался с точки зрения безопасности для окружающей среды.

Бергер указал на особую необходимость таких оценок для арктических территорий, которые содержат весь спектр природоохранных проблем [3, 12]. И сегодня во многих странах эта оценка применяется к различным промышленным проектам в отношении аборигенных территорий и интересов общин на начальной стадии планирования промышленного вмешательства. Тем не менее, на практике получается, что возможности местного населения участвовать в обсуждении проектов по-прежнему очень ограничены.

Оценка социального влияния (SIA) осуществляется на трех уровнях: техника или метод, методология и парадигма в теории. Основатели этой парадигмы в современной теории социальной географии Ховитт и Ванклей (F.Vanclay) «ставили

своей задачей изменить мир... понять процессы социальных изменений, предсказать, как они будут себя вести в реальных условиях, управлять процессами и соответствовать задачам и последствиям изменений, направляя процессы к определенной цели» [12, 78]. Оценка должна быть применима к любому масштабу исследования от местной деревушки до целого региона, на который проект окажет потенциальное воздействие. Теоретический подход подразумевает схему понимания взаимодействия социальных институтов в определенном контексте – власти, культуры, места, участия или общества. На практике оценка социального влияния включает такие процедуры как подписание договоров по оказываемому влиянию и получаемой выгоде между промышленными проектами и местными общинами или «видение будущего для сообщества» [12, 6].

На государственном уровне для Финляндии проект строительства железной дороги «Арктический коридор» на базе китайских инвестиций является архиважным «не только как связующее звено с Центральной Европой, но также и с богатой минеральными и рудными ресурсами северной частью Финляндии» [10]. Действительно, на сегодняшний день Лапландия является наименее заселенной частью страны, конечным северным пунктом железнодорожного сообщения с другими регионами Финляндии является Рованиemi. Несмотря на увеличивающийся лавинообразно с каждым годом поток туристов из Азии, за счет новооткрывающихся чартерных рейсов, север страны остается достаточно свободным от предприятий и крупных центров. "Арктическая железная дорога ускорит развитие региона и послужит его росту и трудовой занятости населения", кроме того, "проект улучшит нашу подготовку к изменению климата" [11]. "Дорога принесет больше рабочих мест и людей...Послужит росту туризма..." [9].

Все эти плюсы для развития региона, экономики страны и глобализации в целом ставятся местным аборигенным населением в противовес собственным условиям нормального существования. "Саамы, тем не менее, беспокоятся о том, что такая железная дорога пойдет по их земле без соблюдения их прав" [8]. Тревога местных жителей за будущее традиционного оленеводства и за использование их земли под другие нужды строительства – должна быть услышана и учтена на стадии планирования всех новых инфраструктур. Последнее слово

относительно самого проекта остается за Лапландией, т.к. "ни одно государство, даже если оно меньше, чем регион Лапландии, не может единолично решать: пойдет ли железная дорога до Тромсе или до Киркенеса. Решение должно отвечать интересам всех заинтересованных сторон самым наилучшим образом" [10].

Одним из основных моментов, вызывающих недоверие местных жителей к этому мега-проекту является безопасность оленеводства. "Смертельные столкновения оленей с поездами являются основной проблемой в южной части региона Финляндии, где население содержит стада оленей" [2]. Но железнодорожная компания VR отмечает, что она не обязана нести ответственность за состояние дорог, это, по ее словам, приоритет Транспортного Агентства Финляндии (FTA) [2]. В то же время представитель Агентства Теему Поуссу рассказал финскому новостному каналу YLE на саамском языке, что FTA не строит заграждений вдоль железнодорожных путей с 1980-х и не отвечает за ремонт старых" [2].

Кроме того, "если трасса пройдет через земли оленеводческого кооператива, они должны быть отгорожены. При этом, естественно снизится естественное перемещение оленей и размер самой территории выпаса" [9]. То есть «владельцы оленей, чьи земли будут разделены железной дорогой станут теми, кто несправедливо больше всего будет страдать от потери животных" [2].

Влияние, которое проект потенциально может оказать на факторы, из которых складывается благополучие и стабильность в Арктическом регионе, должно быть оценено и прописано в оценочных документах наряду с обязательной в Финляндии оценкой влияния на окружающую среду (Environmental Impact assessment). Оценка этого влияния должна следовать установочным документам Арктического Совета, гласящим, что «экономический потенциал региона должен использоваться так, чтобы приносить благосостояние и гарантировать средства к существованию и социальный прогресс жителей Арктики и их общин [1]. Эти условия особенно актуальны в нынешнем положении, которое занимает Финляндия. "Железная дорога к Баренцеву морю – это та тема, которая должна быть изучена, пока страна председательствует в Арктическом Совете" [8]. Сами местные жители, безусловно, заинтересованы в развитии своего региона, в привнесении в

него новых продвинутых инфраструктур, в создании новых рабочих мест. Тем не менее, саамы говорят, что при подготовке проекта "должно быть сделано очень много, прежде чем саамы смогут поддержать строительство дороги" [8].

Список литературы и источников

1. Arctic Council Rules of Procedure. (2013). Kiruna, Arctic Council Secretariat. Available at: http://www.sdwg.org/wp-content/uploads/2015/11/2015-09-01_Rules_of_Procedure_website_version.pdf
2. Author unknown. Up to 500 reindeer killed annually by trains - no fences planned. *YLE News*. 05.05.2015. Available at: https://yle.fi/uutiset/osasto/news/up_to_500_reindeer_killed_annually_by_trains__no_fences_planned/7971310 (Accessed 17.10.2017).
3. Berger, T. *The report of the Mackenzie valley pipeline inquiry. Northern frontier, Northern homeland*. Vancouver & Toronto, Douglas & McIntyre, 1988.
4. Blanchard, J.&Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, 22:2, 223-245. Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/14650045.2017.1291503>. (Accessed 10.10.2017).
5. Joint Declaration between the Republic of Finland and the Peoples's Republic of China on Establishing and Promoting the future-oriented new-type cooperative partnership. (2017). Helsinki, The President of the Republic of Finland. Available at: <http://www.tpk.fi/public/default.aspx?contentid=360378&culture=en-US> (Accessed 02.10.2017).
6. Howitt, R. *Rethinking Resource Management. Justice, sustainability and indigenous peoples*. London & New York, Routledge, 2001.
7. Kaczmarek, M. Russia, China, and a new Eurasian Regional order? *Aleksanteri Insight*. Issue 2. Helsinki, Aleksanteri Institute. Available at: www.helsinki.fi/aleksanteri/english/insight (Accessed 17.10.2017).
8. Nilsen, T. Sami concerned about Arctic railway plans. *The Independent Barents Observer*. 20.06.2017. Available at: <https://thebarentsobserver.com/en/life-and-public/2017/06/sami-concerned-about-arctic-railway-plans> (Accessed 17.10.2017).

9. Peiponen, P. Jäämeren rata tuo porojen tuhon ja Kiinan tulevaisuuden? Valokuvatarina pelätyn ja toivotun radan varrelta. *YLE uutiset*. 07.08.2017. Available at: <https://yle.fi/uutiset/3-9753427> (Accessed 17.10.2017).

10. Staalesen, A. Will new Finnish railway bridge gap between Arctic and Central Europe? *Eye on the Arctic*. 11.09.2016. Available at: <http://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2016/11/09/will-a-new-finnish-railway-bridge-norway-gap-between-arctic-and-central-europe/> (Accessed 17.10.2017).

11. Staalesen, A. Finland commissions study on new Arctic railway. *The Independent Barents Observer*. 04.07.2017. Available at: <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2017/07/finland-commissions-study-new-arctic-railway> (Accessed 17.10.2017).

12. Vanclay, F. & Esteves, M. (Eds.). *New directions in social impact assessment. Conceptual and methodological advances*. Cheltenham & Northampton, Edward Elgar, 2011.