

Fra arkivet: Video: Grønland og udviklingen af Arktis

Fra 2010

2. del:

3. del:

Kina afsætter 10 mia. dollar til den Nordlige Arktiske Rute og tilknyttede projekter

13. juni, 2018 – På sidelinjerne af Shanghai Samarbejdsorganisationens topmøde 9.-10. juni i Qingdao, Kina, mødtes ledere af Ruslands Vnesheconombank (VEB) og China Development Bank (CDB) for at underskrive en af deres landes største bilaterale investeringsaftaler nogensinde. Ifølge GBTimes medienetværk i dag, har CDB indgået aftale om at låne op til 65 mia. yuan, svarende til 600 mia. rubel (\$10 mia.) til Ruslands VEB til finansiering af projekter under Beijings Bælte & Vej Initiativ og den Moskva-ledede Eurasiske Økonomiske Union (EAEU).

Under denne aftale kunne CDB og VEB sammen finansiere henved 70 projekter, godkendt af parterne, især i det arktiske

område. »Inden for denne koordinering har vi en række betydningsfulde projekter, i særdeleshed dem på den Nordlige Sejlroute og på Kina-Europa højhastigheds-forbindelsen. Der er i øjeblikket omkring 70 projekter, vi sammen kunne finansiere, og som ville bidrage meget til at koordinere integrationsprocesser«, citeres VEB-formand Igor Shuvalov for at sige i en selskabs-pressemeddelelse.

Geopolitikere spinner den arktiske jernbane som antirussisk

26. marts, 2018 – Nord-Syd-dimensionen af jernbanen fra det Arktiske Hav (Ishavet), Helsinki-Tallinn-tunnellen og Rail Baltica i områderne, der støder op til Rusland, har sendt nogle geopolitikere ud i et spin, hvor de foretrækker at se dette som en måde at isolere Rusland på og, i stedet for at gå igennem Rusland for at komme til Kina, da at gå uden om, både mod nord og syd. En artikel, »Poland And Sweden Are Building a `Baltic Ring'«, (Polen og Sverige bygger en 'Baltisk Ring'), skrevet af den Moskva-baserede, amerikanske geopolitiker Andrew Korybko den 23. marts, nævner endda Polens og Sveriges historie som 16. og 17. hundredetallets europæiske magter, for en genopståen som en antirussisk, nordisk blok.

Det er helt hen i vejret, eftersom den Nordlige Sejlroute hovedsageligt er et russisk projekt, i samarbejde med andre nationer. Desuden løber den Nye Silkevej til det Baltiske Hav (Østersøen) for det meste igennem Rusland fra Kina. Godstog ankommer regelmæssigt til den østlige, finske jernbaneby

Kouvola, til den lettiske hovedstad Riga, og fra Chongqing, Kina, ankommer Soltoget til den litauiske havn Klaipeda. Når Belkomur-genvejen fra den Transsibiriske Jernbane snart bliver forlænget til Arkhangelsk, vil det også skabe en korridor til centrum af Finland.

Men hovedårsagen til, at Rusland ikke kan udelukkes af området omkring det Baltiske Hav, er, at det ikke vil være muligt at isolere den økonomiske virkning af områdets store by – Skt. Petersborg, Rusland, med et indbyggertal på 5,3 mio. Når tunnelen forbinder Helsinki og Tallinn, vil de to hovedstæder, sammen med Skt. Petersborg, danne det største byområde i Nordeuropa omkring den Finske Bugt.

Den enorme infrastrukturudvikling i området omkring det Baltiske Hav vil styrke det Nye Paradigme snarere end en eller anden forældet geopolitik.

Foto: Engang i fremtiden vil en ekspresrejse fra Helsinki, Finland, til Tallinn, Estland, blot tage 30 min. via en tunnel under havet. Billede fra forundersøgelserne til byggeriet.

Ambitiøse finske initiativer vil opkoble den arktiske jernbane til Tyskland

26. marts, 2018 – Den finske regering annoncerede den 9. marts sin beslutning om at planlægge en arktisk jernbanelinje til Norges mest østlige beliggende by, Kirkenes, ved Barentshavet. Denne beslutning har afgjort denne jernbanelinjes rute, som flere norske havne og den russiske havn Murmansk har konkurreret om. Ruten fra Kirkenes vil åbne for adgang til et

potentielt meget rigt område for minedrift i det nordlige Finland. Den vil løbe til Rovaniemi, der via jernbane er forbundet til resten af Finland. Jernbanen vil bringe hele Finland og Sverige i kontakt med den nordlige sejlroute, såvel som med de enorme energiprojekter i det arktiske område.

Den finske minister for transport og kommunikationer Anne Berner arbejder for en række projekter, der forbinder den nordlige sejlroute, gennem Finland, direkte med Centraleuropa og Tyskland. Hun arbejder aktivt for tunnelprojektet mellem den finske hovedstad, Helsinki, og den estiske hovedstad, Tallinn. Herfra findes projektet Rail Baltica som et af de ni sovende EU-korridorprojekter (TEN-T), der forbinder hele Europa. Minister Berner er meget aktiv med at etablere kontakt med de relevante institutioner i Norge, Sverige og de Baltiske Stater, såvel som med de hjemlige oprindelige folk i området, hvor den arktiske jernbane (fra det Arktiske Hav) skal løbe. Berner var den finske regerings repræsentant ved Bælte & Vej Forum i Beijing, 14.-15. maj, 2017.

Finland arbejder også for, at Sverige skaber en Botnisk Korridor i begge lande, på begge sider det Baltiske Hav (Østersøen). Den hesteskoformede jernbanekorridor vil, sammen med Helsinki-Tallinn-tunnelen, Rail Baltica og jernbanenettet i Danmark, Tyskland og Polen, fuldstændiggøre en Baltisk Ring omkring hele det Baltiske Hav.

I en rapport om Arktisk Hav-jernbanen (Arctic Ocean Railway) gøres det klart, at det er planen at arbejde sammen med Kina i hele det arktiske område. Et kapitel med overskriften, »Arktisk Hav-jernbanen er den del af det globale transportsystem« er visionært: »På en bredere skala er Arktisk Hav-jernbanen også forbundet til de førnævnte projekter, dvs., Rail Baltica og Helsinki-Tallinn-tunnelen. Arktisk Hav-jernbanen bør derfor ses som en del af det globale transportsystem ... Arktisk Hav-jernbanen ville forbinde det arktiske område og dets udstrakte naturlige resurser med både Finlands jernbanenet og – via Helsinki-Tallinn-tunnelen og

Rail Baltica – med Centraleuropa og hinsides. Arktisk Hav-jernbanen ville give en alternativ rute for finsk eksport og import. En forbindelse til det Arktiske Havs dybe, isfrie havne ville åbne for en forbindelse til Atlanterhavet og Nordøstpassagen og herved på signifikant vis øge Finlands transportkapacitet og forbedre dets logistiske position og tilgængelighed. Takket være disse forbindelser, ville Finlands betydning som en nordeuropæisk transportrute vokse.«

Det Finske Transportagentur udgav sin **Arctic Ocean Railway Report** i år.

Tidligere er betydningen af Arktiske Hav-jernbanen blevet beskrevet i en tale for Schiller Institut-konferencen i Berlin, 25.-26. februar, 2012 af *EIR's* Stockholm-korrespondent Ulf Sandmark, »**Man in the Arctic – But How?**«, udgivet i *EIR*, 6. april, 2012.

Rapport over forundersøgelser til jernbaneforbindelse til den arktiske korridor næsten klar

Torsdag, 1. marts, 2018 – Til EUObserver sagde vicegeneraldirektør i det finske Transportministeriums afdeling for netværk: »Vi udgiver en foreløbig rapport over forundersøgelserne til jernbaneforbindelsen til det Arktiske Hav (Ishavet) inden for få dage.« EIR fra 2. feb., 2018, rapporterede om den norske havn, der ligger længst mod øst, Kirkenes, som er stedet, hvor de nordlige finske regioner søger at forbinde deres finske arktiske jernbaneprojekt.[1]

»Denne jernbane ville være forbundet til Julemandens berømte hjemby, Rovaniemi, i Finland mod syd, som nu er de finske jernbaners nordlige endestation. Det arktiske jernbaneprojekt ville åbne en jernbanetransportforbindelse til et stort minedriftsområde i det nordlige Finland og Sverige, hvis produkter herfra kunne udskibes mod nord til den atlantiske og nordlige søvej, i stedet for via det Baltiske Hav (Østersøen)«, rapporterede *EIR*.

Skibe kunne losse fragt i Kirkenes, som så kunne transporteres med tog via 500 km jernbanespor, som vil blive lagt fra Norge til Finland, dernæst gennem Finland, videre gennem en tunnel til Estland og dernæst videre sydpå. Tunnelen, der bliver verdens længste, når den er bygget, kommer til at løbe under den Finske Bugts 80 km.

Peter Vesterbacka, en finsk forretningsmand, der nu leder bestræbelserne på at rejse midler til projektet fra kineserne, sagde, »Jeg forventer, at de kinesiske investorer vil dække to tredjedele, alt imens nordeuropæisk pension [sic] sandsynligvis vil dække det meste af resten af €15 mia.«, iflg. *EUObservers* online-avis. Han sagde også, »Vi ønsker at åbne forbindelsen den 24. dec., 2024.«

Foto: Fragtskibe fra Asien vil losse i Kirkenes eller andetsteds i det nordlige Norge på Ishavets kyster, og således spare tusinder af sømil.

[1] Se *EIR*, Ulf Sandmark: »China Offers New Silk Road To Northern Europe Through the Arctic Back Door«

Kina udgiver hvidbog for 'Kinas arktiske politik' for at opkoble Bælte & Vej til det arktiske område

26. jan., 2018 – I dag udgav Beijing sin første officielle hvidbog for arktisk politik, der skitserer dets ambition for en »Arktisk Silkevej«, rapporterer *South China Morning Post*. Kina har ikke grænser op mod det arktiske område, men er ét af de tretten lande, der har observatørstatus i Arktisk Råd. »Kinas politik for det arktiske område« opfordrer til større, internationalt samarbejde omkring infrastruktur og skibsforsendelsesruter i det arktiske område. Hvidbogen sagde, at Kina forventer at få en »betydelig rolle i udvidelsen af netværket af forsendelsesruter over havet«, og at »som et resultat af global opvarmning [sic], vil de arktiske forsendelsesruter sandsynligvis blive vigtige transportruter for international handel«. I hvidbogen opfordrer Beijing til mere videnskabelig forskning og miljøbeskyttelse for polarcirklen og afslører ligeledes sin ambition om at tappe resurser og tage del i styrelse.



Den nordlige og sydlige sejlroute

Financial Times rapporterede, at »den nordøstlige passage over Rusland tilbyder en hurtigere rute end de 48 dage, det kan tage at sejle fra det nordlige Kina og til Rotterdam via Suezkanalen. Sidste år sejlede et russisk tankskib fra Norge til Sydkorea, og for første gang uden ledsagelse af en isbryder, på en tur, der tog 19 dage. Yong Sheng fra Cosco Shipping var det første, kinesiske fragtskib, der sejlede ruten i 2013, og sidste sommer besejlede yderligere seks

kinesiske fartøjer nordøstpasseten.»

Kinas viceudenrigsminister Kong Xuanyou sagde, Kina ville opmuntre selskaber til at bygge infrastruktur og gennemføre kommercielle prøverejser, der ville »bringe muligheder til det arktiske område«, rapporterede SCMP. Kong sagde, at Beijing anser sig selv for at være en vigtig interessent i det arktiske område, et område, der er af betydning for hele det internationale samfund. »Med hensyn til den rolle, Kina vil spille i arktiske anliggender, vil jeg gerne understrege to punkter. Det ene er, at vi ikke vil blande os, og det andet er, at vi ikke vil være fraværende«, sagde Kong til reportere i Beijing.

Den komplette ordlyd kan ses her:
<http://english.gov.cn/archive/>

Foto: Det 300 m lange russiske tankskib, Christophe de Margerie, sejlede i sommeren 2017 en last af LNG (flydende gas) fra Hammerfest i Norge til Boryeong i Sydkorea på 19 dage, omkring 30 % hurtigere end den konventionelle, sydlige sejlroute gennem Suezkanalen.

Den Maritime Silkevejs nordlige rute

25. jan., 2018 – Verdens største konference om det arktiske område nogensinde, med 3.000-3.500 deltagere fra hele planeten, er nu i gang i Tromsø, Norge, mere end 200 mil (321 km) nord for den nordlige polarcirkel. Tromsø er berømt som udgangspunktet for store missioner til arktisk udforskning og centrum for arktisk jagt i det 19. og 20. århundrede.

Fokus for Arctic Frontiers 2018 Conference, der finder sted 21.-26. jan., er den nordlige sejlroute, eller den arktiske rute, som en alternativ sejlroute mellem Europa og Asien. Den igangværende smeltning af polarisen – et fænomen i det nordlige område, der ikke skal forveksles med den ikkeeksisterende globale opvarmning – gør denne sejlroute mulig allerede i dag. Som vi har rapporteret, så er Rusland i færd med at bygge en række af verdens største isbrydere med det formål at udvide anvendelsen af denne rute. Kina inkluderede officielt den arktiske rute som en del af den Maritime Silkevej i sin »Vision for maritimt samarbejde under Bælte & Vej Initiativet« 20. juni, 2017. (Se http://www.china.org.cn/world/2017-06/20/content_41063286.htm)

I et interview med TASS på konferencen sagde Keiji Ide, Japans ambassadør for internationale økonomiske anliggender; ambassadør for Japanåret i Rusland og ambassadør med ansvar for arktiske anliggender, at Japan var enormt interesseret i udviklingen af den nordlige sejlroute, gasprojekter i Yamal og langsigtet samarbejde med Rusland.

»Der er ubetinget en enorm interesse i den nordlige sejlroute. Erhvervsfolk fra Hokkaido talte om det på dagens conference«, sagde ambassadøren, der taler flydende russisk. »Dette er selvfølgelig kun begyndelsen. Folk vurderer risici og beregner, hvad der profitabelt, og hvad, der ikke er. De overvejer dem meget nøje.«

Ide sagde, der var stor interesse for Yamal LNG-projektet (Liquified Natural Gas), der indledtes sidste år (og som også nyder betydelig kinesisk investering), såvel som også ideen om at bygge infrastruktur til LNG-produktion i Ruslands Kamtjatka-halvø, der ligger i Stillehavet nær Japan.

»Vi ønsker at samarbejde med vore russiske venner i forfølgelse af et langsigtet mål«, tilføjede diplomaten. »Uanset en flænge mellem vore lande inden for politik, kan vi ikke sige, at vi ikke ønsker at udvikle vore relationer.

Tværtimod; hvis vi støder på enten vanskeligheder eller uoverensstemmelser, så må de overvindes.«

»Gud ske lov har jeres præsident [Vladimir] Putin og vores premierminister [Shinzo] Abe varme, gode relationer, så vi vil udvikle økonomisk samarbejde med Rusland«, sagde han.

Den uafhængige russiske naturgasgigant, Novatek, var repræsenteret i Tromsø af nordmanden Bjørn Gundersen, vicedirektør for dets Kontor for LNG-projekter. Novateks Yamal- og associerede Murmansk-projekter er de største konstruktionsprojekter, der er i gang i Rusland, og muligvis i verden. Novateks partner Total (fra Frankrig) bemærker på sin webside, at »Ved projektets start var der ingen adgangsveje til stedet over land eller vand. For at fremme transporten af udstyr og stab, begyndte man i 2011 konstruktion af et regionalt knudepunkt for transport med stor kapacitet, som omfatter Sabetta-havnen og en international lufthavn.«

»Forsendelse af LNG under sådanne ekstreme betingelser krævede også Total og dets partnere til at designe et nyt slags fartøj: LNG-isbrydertankskibet. Denne innovative løsning gør det muligt for LNG at blive transporteret hele året uden assistance fra isbrydere. Med en længde på 300 meter og en kapacitet på ikke mindre end 172.600 m³, kan dette skib sejle i is på op til 2,1 m tyk. Alt i alt vil 15 LNG-isbrydere gradvist blive kommissioneret mellem nu og 2019, og af hvilke den første er 'Christophe de Margerie'.«

»For at åbne op for adgang til de enorme gasressurser i det russiske fjerne nord, har Yamal LNG-projektet indviet en ny, LNG-skibsforsendelsesrute. Kendt som den Nordlige Sejlroute gør den det muligt for fartøjer at nå Asien på 15 dage via Beringstrædet, sammenlignet med 30 dage ad den konventionelle rute, der går gennem Suezkanalen. Turen kan gennemføres mellem maj og november, hvor isen er tilstrækkelig tynd til, at man kan sejle. Denne bedrift er kun mulig takket være en ny art af tilpasningsdygtige LNG-tankskibe, der har isbrydertechnologi.«

Yamal-projektets totale LNG-produktion på sluttelig 34 million tons om året vil blive fragtet til kunder både i Asien og Europa via den nordlige sejlroute.

<https://www.arcticfrontiers.com/>

Kinas første omsejling af den arktiske rand er nu i gang; »Snedragen« sejlede ud fra Shanghai på en 20.000 mil lang rejse

21. juli, 2017 – Under stor fanfare satte Kinas isbryder »Snedragen« i går sejl fra Shanghai for at påbegynde en 83 dage og 20.000 mil lang rejse i landets første omsejling af den arktiske rand. Et 96 mand stort mandskab er om bord. Det ukrainskbyggede fartøj, der har været i tjeneste siden 1994, vil for første gang sejle den nordvestlige sejlroute, snarere end den nordøstlige, der er mindre udfordrende med mindre is.

Dette bliver Kinas ottende, arktiske ekspedition. Lin Sanqing, vicedirektør for Statens Havadministration, sagde, »Normalt gennemføres arktiske ekspeditioner en gang hvert andet år. Fra og med i år har vi planlagt at øge frekvensen af ekspeditioner.« I år planlægger Kina at åbne sin 5. arktiske forskningsstation.

Forskere om bord på »Snedragen« vil studere navigation, marin biodiversitet, hydrologi, biologi, kemi og forurening i Arktis. Fartøjet blev oprindeligt designet til at transportere

forsyninger til Kinas forskningsstationer og har sejlet et halvt dusin ture. Kina har flere end 500 arktiske forskere og fire forskningsstationer i Arktis.

I maj fremsatte prof. Li Xiguang ved Tsinghua Universitet, at Kinas Silkevejsstrategi sandsynligvis vil omfatte Arktis og blive benævnt, »Ét Bælte, én Vej, én Cirkel«. Selv om Kina ikke er en arktisk kyststat, har det haft et aktivt »engagement« i området.

Foto: Et medlem af det kinesiske forskerteam vinker, før han går om bord på forskningsskibet og isbryderen, Xuelong, eller »Snedragen«, i Shanghai, 20. juli, 2017. Den kinesiske isbryder satte torsdag sejl og satte ud på landets første omsejling af den arktiske rand. (Xinhua/Fang Zhe)

Menneskeheden på en ny kurs: Rusland og Kina udvikler Arktis – Vil USA tilslutte sig?

Rusland og Kina er i færd med at optrappe deres indsats for at udvikle en af Jordens sidste, fremskudte grænser for menneskeheden – Arktis' udstrakte vidder med et rigt resursegrundlag. ... Vil USA, under præsident Trump, gå med i denne proces? Svaret på dette spørgsmål vil spille en afgørende rolle i det større spørgsmål, der i betydelig grad vil afgøre menneskehedens skæbne – nemlig, om Trump fuldt ud vil integrere USA i Bælte & Vej Initiativet (BVI); den Nye Silkevejsproces, der først blev fremmet af Lyndon og Helga LaRouche i 1990'erne, og som nu er blevet fuldt ud vedtaget og

implementeret af Kinas præsident Xi Jinping, på vegne af alle Jordens nationer.

Af Mike Billington, EIR.

12. juni, 2017 – Rusland og Kina er i færd med at optrappe deres indsats for at udvikle en af Jordens sidste, fremskudte grænser for menneskeheden – Arktis' udstrakte vidder med et rigt resursegrundlag. Alt imens Ruslands enorme kystlinje langs det Arktiske Hav er den primære base for deres operationer, så er Kina stærkt engageret i byggeriet af den infrastruktur, der er nødvendig for at gøre udnyttelsen af disse resurser mulig.

Vil USA, under præsident Trump, gå med i denne proces? Svaret på dette spørgsmål vil spille en afgørende rolle i det større spørgsmål, der i betydelig grad vil afgøre menneskehedens skæbne – nemlig, om Trump fuldt ud vil integrere USA i Bælte & Vej Initiativet (BVI); den Nye Silkevejsproces, der først blev fremmet af Lyndon og Helga LaRouche i 1990'erne, og som nu er blevet fuldt ud vedtaget og implementeret af Kinas præsident Xi Jinping, på vegne af alle Jordens nationer.

En betydelig, fysisk drivkraft bag dette initiativ er den kendsgerning, at Nordøstpassagen – ruten fra Asien til Europa via det Arktiske Hav – i stigende grad er blevet sejlbart på grund af den arktiske iskappes tilbagetrækning. Alt imens den 'grønne' bevægelse er hurtig til at proklamere, at (ikkeeksisterende) menneskeskabt klimaforandring er ansvarlig for denne, de arktiske iskappes vigen, så har den russiske regering og russiske videnskabsfolk (blandt andre) bevist, at dette er et cyklisk fænomen uden forbindelse til kulstof – og som faktisk er til stor fordel for menneskeheden. Ikke alene fremmes handel af iskappens tilbagetrækning, men resurserne i Arktis gøres også mere tilgængelige – hvis verden vælger at drage fordel af de nye omstændigheder.

Ét Bælte; én Vej; én Cirkel

Hu Angang, en førende, kinesisk økonom ved Tsinghua Universitet, opfandt begrebet, »Én Cirkel« – hvorved refereres til indkredsningen af hele den eurasiske landmasse gennem at fuldstændiggøre Nordøstpassagen – som føjes til politikken med »Ét Bælte, én Vej, som initieredes af præsident Xi Jinping i 2013. Det Nye, Økonomiske Silkevejsbælte, der forbinder Asien, Europa og Afrika over land, og det 21. Århundredes Maritime Silkevej, der forbinder Eurasien, Afrika og de amerikanske kontinenter over hav, kan nu få tilslutning af »Én Cirkel«, den arktiske rute, der reducerer sejltiden fra Østasien til Europa med mere end 30 %.

Ud over sejltiden, så omfatter de resurser, der venter på at blive udnyttet – blot venter på, at menneskeracen skal udvikler teknologierne, der skal til for at muliggøre denne udnyttelse i et barsk miljø, på en måde, der er acceptabel for menneskelig beboelse – enorme aflejringer af guld og andre mineraler, så vel som også skønsmæssigt 30 % af verdens endnu ikke-opdaget naturgas og 13 % af ikke-opdaget olie, iflg. U.S. Geological Survey.

Alt imens spørgsmålene om suverænitet er relevante for resurserne nær grænserne af de arktiske nationer (Rusland, USA, Norge, Finland, Sverige og Danmark), så er det udstrakte, arktiske territorium uden for territoriale farvande og er således udelukkende underkastet FN's Havretskonvention (UNCLOS), der kun giver mulighed for fælles udvikling af resurserne under konsensusaftaler. Arktisk Råd med de seks arktiske nationer, og med andre til stede som observatører, inkl. Kina, styrer denne proces. Kina anser sig selv for at være en »nær-arktisk« stat og påpeger, at området har »den af hele menneskeheden arvede rigdom«. Det seneste topmøde i Arktisk Råd, som finder sted hvert andet år, var i Juneau, Alaska, i marts, hvor Finland overtog formandsskabet for den nuværende toårs-periode.

På vejen til at besøge præsident Trump i Florida i april stoppede præsident Xi Jinping op i Finland for at diskutere Finlands rolle i Bælte & Vej, men han arrangerede også, at Finland repræsenterede Kina i Arktisk Råds møder.

Alt imens Rådets overvejelser hidtil har undgået bestræbelser på at introducere geopolitiske konflikter, så har nogle medlemmer af USA's Kongres brugt den kendsgerning, at Rusland har sikkerhedsinteresser langs sin udstrakte arktiske grænse, til at kræve, at USA udarbejder militære kapaciteter til at udfordre russisk dominans i området. Dette er absurd i betragtning af, at USA alt i alt har én fungerende isbryder, mens Rusland har 40 og er i færd med at bygge eller bestille (primært fra Sydkorea) byggeriet af yderligere flere dusin.

Netop i denne uge overværede præsident Putin navngivningen af verdens største isbryder-fragtskib til flydende naturgas (LNG) i Skt. Petersborg, bygget til Rusland af Sydkoreas Daewoo Skibsbygger- og Havingeniørselskab. Tydeligvis ikke tiltænkt militære formål, vil skibet blive anvendt i Yamal-projektet på den arktiske Yamal-halvø, ved Uralbjergenes nordlige ende. Dette område har enorme naturgasdepoter, der udvindes af et konsortium, som omfatter Ruslands Novatek, Frankrigs Total og Kinas Nationale Olieselskab. Skibet er det mest moderne af højklasse-isbrydere (dvs. forstærket) og vil blive flagskibet i en flåde af 15 lignende skibe. Yamal-projektet tilsigter at producere 16,5 million tons LNG om året.

Ved skibsdåben sagde Putin:

»Yamal-projektet banede vejen for den arktiske rute. Det vil bidrage til udviklingen af energiindustrien i hele verden, udover Rusland og Europa ... Yamal-LNG spiller en vigtig rolle i udviklingen af den Nordlige Sejlroute og i den yderligere undersøgelse og udforskning af Arktis. Jeg regner med den succesfulde lancering af nye, lovende, storstilede projekter sammen med vore franske, kinesiske og udenlandske partnere, så vel som også vores voksende samarbejde i det ekstremt rige,

arktiske område.»

Rusland er også i færd med at bygge en Nordlig Breddegrads-jernbane, der forbinder Yamal med Ural-områderne mod syd og nationens transportårer, der vil sikre, at områdets mineralressurser kan transporteres hele året rundt.

I en anden, stor udviklingszone, nemlig Arkhangelsk-regionen syd for Murmansk nær ved den norske og finske grænse, planlægger Kinas Poly Group Corp. et udviklingsprojekt til \$5,5 mia., og som omfatter en ny dybvandshavn og en jernbaneforbindelse mod syd. Det er planen at udskibe kul, gødning, olie og andre råvarer fra Sibirien og Ural-området via Arktis, og dernæst mod syd via jernbane. Igor Orlov, Arkhangelsks guvernør, skønner, at projektet vil skabe 40.000 jobs, når det står færdigt i 2023.

En langfristet plan for den russiske udvikling af arktiske faciliteter er at afprøve strukturer, der kræves for menneskelige forposter på Månen og Mars.

Amerikansk samarbejde

Et møde på ministerplan i Arktisk Råd i Fairbanks, Alaska, den 11. maj, forudsås at blive omstridt af dem, der forsøger at sabotere præsident Trumps bestræbelser på at etablere samarbejdende og venligtsindede relationer med Rusland. Disse forudsigelser viste sig at være forgæves. Blandt resultaterne af mødet, som USA præsiderede, var underskrivelsen af en bindende aftale om at fremme samarbejde omkring videnskabelig forskning i området, og som vil sikre, at videnskabsfolk og deres udstyr og data kan strømme mere frit hen over internationale grænser inden for Arktis. En Arktisk Skibstrafik Database er blevet oprettet, mens et nyt Arktisk Økonomisk Råd og en Specialstyrke for Forbedret Forbundethed er i færd med at blive operationelle.

David Balton, USA's viceassisterende udenrigsminister for hav og fiskeri, og som repræsenterede USA ved mødet, modgik de neokonservatives drømme om konfrontation med Rusland og sagde, at Arktis forbliver stabilt og fredeligt.

»I Arktisk Råd har vi et mødested, der har gjort det godt mht. at promovere internationalt samarbejde blandt alle otte nationer, inklusive Rusland«, sagde Balton og tilføjede, at »Uanset, hvilke andre vanskeligheder, der måtte eksistere mellem USA, Rusland og andre medlemmer af Arktisk Råd, og mellem Rusland i relation til andre dele af verden, så manifesterer de sig ikke i Arktisk Råds verden. Det er fortsat en meget samarbejdende organisation.«

Wilson-centrets Arktisk Cirkel Forum er vært for en konference i Washington 21.-22. juni, med titlen, »USA og Rusland i Arktis«. Balton vil være taler sammen med mange andre fra USA, Rusland og andre nationer i Arktisk Råd. Det er netop denne form for samarbejde – hvor vi forcerer udviklingens fremskudte grænser og den menneskelige videns fremskudte grænser – der, ligesom den Nye Silkevej, er i færd med at bevæge verden ind i et nyt paradigme for fred gennem udvikling.

Denne artikel publiceredes første gang i EIR, 16. juni, 2017. Artiklen er ikke tidligere udgivet på dansk.

Vladimir Putin siger, Arktis er af afgørende betydning for Rusland

18. juni, 2017 – Under sin fire timer lange, årlige Spørgsmål-og-Svar-optræden på russisk Tv den 15. juni, svarede Vladimir

Putin, forespurgt, hvorfor Rusland er så fokuseret på Arktis:

»Frem til år 2050 vil omkring 30 % af al organisk kulbrinte blive produceret i det arktiske område. Nogle af vore meste betydningsfulde projekter gennemføres allerede dér, med Novatek, der bygger et anlæg, en firmaby, en flyveplads og en havn i den arktiske zone. ... Fra et økonomisk standpunkt er dette af afgørende betydning ... Derudover, ud fra et strategisk standpunkt, så går USA's landbaserede missilers flyverute netop over Nordpolen ... Dette er, hvad Arktis betyder for os.«

Putin forklarede, hvordan smeltningen af de arktiske isbjerge yderligere åbner op for den nordlige rute mellem Europa og Asien og nævnte verdens største isbrydere, som Rusland er i færd med at bygge, og som vil gøre sejladsen nemmere.

I dag rapporterede Sputnik, at eksperter fra Rosneft, under en forsøgsboring i Khatanga-bugtens sokkel i Laptevhavet, en del af det Arktiske Hav, fandt, at kernen er mættet med olie. Den russiske minister for naturlige resurser og miljø, Sergei Donskoi, sagde i dag, at disse oliefelter kunne være de største på soklen.

Foto: Rosneft har opdaget kulbrinte-aflejringer på det Arktiske Havs østlige sokkel i Laptevhavet, Rusland.

Arktis: Samarbejde eller konfrontation?

26. feb., 2017 – Arktisk Råd, som er sammensat af repræsentanterne for otte regeringer, der har territorium i Arktis, så vel som også af seks organisationer for oprindelige arktiske folk, planlægger at afholde en konference på

ministerplan i Fairbanks, Alaska, den 10.-11. maj 2017. Forud for konferencen vil seniormedlemmer af Rådet mødes i Juneau, Alaska, den 8.-9. marts, 2017, for at færdiggøre dagsordenen for ministermødet. Ifølge en pressemeddelelse udstedt den 22. feb. af rådet, vil deltagerne til mødet i Juneau diskutere og gennemgå Rådets igangværende arbejde, inkl. programmer og projekter fra de seks arbejdsgrupper og andre datterselskaber. Blandt spørgsmålene, rapporterer meddelelsen, vil dagsordenen omfatte drøftelser af videnskabeligt samarbejde, telekommunikationer, sundhed, arktiske økonomier, vedvarende energi, beskyttede områder, skibsfart, forebyggelse af olieudslip, marin biodiversitet, invasive arter, den arktiske kryosfære (alt frosset vand på jorden, -red.), sikkerhed for fødevarerforsyning, kemiske forurenende stoffer og udledning af kulstoffer. Under det ministerielle møde vil Finland overtage det roterende præsidentskab af det Arktiske Råd fra USA og fremlægge sine mål og planer for de kommende to år. Ud over Finland omfatter regeringsmedlemmerne af det Arktiske Råd Rusland, USA, Canada, Island, Danmark, Norge og Sverige.

Muligheden for samarbejde i Arktis repræsenteret ved det Arktiske Råd er imidlertid udfordret af dem, der ser på verden gennem geopolitiske linser. I særdeleshed har Rusland højt prioriteret udviklingen af sine arktiske territorier til også at omfatte forsvar af Ruslands suverænitet, og dette ses af nogle i Washington som en militær trussel. I et brev af 21. feb. til Det Hvide Hus, fremkom formand for Husets Underkomite for Kystvagten og Maritim Transport, kongresmedlem Duncan Hunter (R-CA), med det argument, at USA må »projicere magt« i regionen og ikke lade Rusland strejfe omkring uden sidestykke. Med projicering af magt mener Hunter Kystvagt-isbrydere, som USA har to af, men den ene er ude af drift. Rusland har på den anden side 40, plus yderligere 11 under konstruktion, og af hvilke én bliver den største isbryder, der nogensinde er bygget. »Rusland overgår ikke alene USA i produktion af isbrydere og tilstedeværelse i Arktis, men de er også i en klasse for sig og sætter en standard, støttet af forstærket

kapacitet, uden sidestykke«, skrev Hunter. »Vi må handle med samme fornemmelse for presserende nødvendighed.« Han kræver byggeri af seks nye isbrydere til Kystvagten, der kunne påbegynde tjeneste mellem 2023 og 2026.

Foto: Rusland bygger verdens største, atomdrevne isbryder til indsats i Arktis.