

УДК 332.1+339.9

DOI статьи: 10.17238/issn2221-2698.2016.24.112

### Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность



© **Журавель Валерий Петрович**, кандидат педагогических наук, доцент, ведущий научный сотрудник Центра Северной Европы ФГБУН Институт Европы РАН. Адрес: 125009, Россия, Москва, ул. Моховая, 11-3. E-mail: zhvalery@mail.ru Телефон: 8 (495) 692-04-86

**Аннотация.** Китай, Южная Корея и Япония активно проводят научную, экономическую и политическую деятельность по освоению Арктики, арктических богатств, обеспечению в ней безопасности, стремятся к повышению своей роли в Арктическом совете, взаимодействуя и конкурируя с другими странами. В статье подчёркивается, что Китай находится на завершающей стадии подготовки своей арктической стратегии. Вместе с тем отмечается, что для Китая Арктика является важным, но не первостепенным приоритетом его внешней политики. Приоритетами Республики Корея в развитии и освоении Арктики, как показывает анализ, являются: проведение научных исследований, использование Северного

морского пути для грузоперевозок, получение от арктических стран заказов для корейских судостроительных компаний на строительство морских нефтяных платформ, специальных судов и ледоколов; развитие отношений с Россией. Усиливается интерес Японии к Северному морскому пути, научным исследованиям в Арктике. Рассматриваются попытки Японии разрешить территориальный вопрос с Россией. МИД Японии выступает за создание новой международной структуры в Арктике, которая формировалась бы не по географическому принципу, а по наличию экономических интересов в регионе. Сеул выступает за создание совместно с Россией регионального механизма многостороннего сотрудничества в Арктике с условным наименованием «Азиатско-Тихоокеанский Арктический совет».

**Ключевые слова:** Арктика, Китай, Южная Корея, Япония, Арктический совет, страны-наблюдатели, интересы, научные исследования, Северный морской путь

### China, Republic of Korea and Japan in the Arctic: politics, economy, security

© **Valeriy P. Zhuravel**, Candidate of Pedagogical Sciences, associate professor, leading researcher of the Nordic Center, FGBUN Institute of Europe of the RAS. Address: 125009, Russia, Moscow, ul. Mohovaya, 11-3. E-mail: zhvalery@mail.ru Phone: 8 (495) 692-04-86.

**Abstract.** China, South Korea and Japan are actively pursuing scientific, economic and political activities for the development of the Arctic, the Arctic resources, ensure security in it, seeking to increase its role in the Arctic Council, cooperating and competing-Rui with other countries. The paper stresses that China is in the final stage of preparation of its Arctic strategy, however, it is noted that the Arctic is important for China, but not a top priority of its foreign policy. The priorities of the Republic of Korea in the development and exploration of the Arctic, as shown by the analysis conducted by, yavlyutsya: research, the use of the Northern Sea Route for the transportation, receipt of orders from Arctic countries for Korean shipyards for the construction of offshore oil platforms, special vessels and icebreakers; development of relations with Russia. Japan is a growing interest in the Northern Sea Route, scientific research in the Arctic. We consider Japan's attempts to resolve the territorial issue with Russia. Japan's Ministry of Foreign Affairs supports the establishment of a new international structure in the Arctic, which was formed not on a geographical basis, and by the presence of economic interests in the region. Seoul supports the establishment, together with Russia a regional mechanism of multilateral cooperation in the Arctic, with the code name "Asia-Pacific Arctic Council".

**Keywords:** Arctic, China, South Korea, Japan, the Arctic Council, observer states, interests, scientific research, the Northern Sea Route

Среди азиатских стран-наблюдателей Арктического совета активно проводят арктическую политику Китай, Республика Корея и Япония. Исследование интересов, различных аспектов их деятельности позволяет выявить особенности арктической политики каждой из трёх стран. Сравнительный анализ показывает, что наряду с политическими, экономическими вопросами сотрудничества, эти страны начали уделять больше внимания вопросам противодействия новым вызовам и угрозам безопасности (терроризму и незаконной миграции), развитию конструктивного и делового взаимодействия по предотвращению чрезвычайных ситуаций, решению задач поиска и спасания в Арктике.

### ***Интересы и политика Китая в Арктике***

Китай обладает самым мощным потенциалом из всех азиатских государств для участия в арктической политике. На сегодняшний день он является второй экономикой в мире, поэтому ищет всевозможные пути для дальнейшего развития. Интересы Китая в Арктике в своей совокупности образуют комплекс, в структуре которого выделяются, во-первых, экономические, включая природно-ресурсные и транспортно-логистические интересы, во-вторых, эколого-климатические и другие научно-исследовательские интересы, как фундаментальные теоретические, так и разного рода научно-прикладные, в-третьих, геополитические и тесно связанные с ними военно-стратегические [1, 2, 3].

Китай активно продвигает целую серию научных, экономических и политических инициатив для обеспечения своих стратегических интересов в Арктике. Страна активно занимается полярными исследованиями [2, с. 54—73]. Начало этих исследований было положено в 1981 г. Китай провёл первую экспедицию в Арктику в 1995 г., когда исследователи пешком достигли Северного полюса. А первая морская экспедиция на Северный полюс состоялась в 1999 г. С 1994 г. Китай проводит полярные исследования на борту единственного у Китая научного ледокола «Сюэлун» («Снежный Дракон»), который был приобретён у Украины в 1993 г. В августе 2013 г. «Сюэлун» первым из китайских судов прошёл по Северному морскому пути (СМП) в Баренцево море, а на обратном пути из Исландии в Берингов пролив — высокоширотным маршрутом, минуя трассу Севморпути<sup>1</sup>. Проход «Сюэлуна», как отметил в своём интервью South China Morning Post директор китайского Института полярных исследований (PRIC) Хуэйгень Ян, «сильно воодушевил» китайские паромные компании<sup>2</sup>. Впервые

<sup>1</sup> Barents Observer. URL: [http://barentsobserver.com/sites/barentsobserver.com/les/styles/grid\\_8/public/main/articles/xue\\_long\\_snow\\_dragon\\_sinoshipnews\\_com.jpg](http://barentsobserver.com/sites/barentsobserver.com/les/styles/grid_8/public/main/articles/xue_long_snow_dragon_sinoshipnews_com.jpg) (дата обращения 21.02.2014 г.)

<sup>2</sup> BBC. URL: [http://www.bbc.co.uk/russian/international/2012/11/121107\\_china\\_congress\\_opens.shtml](http://www.bbc.co.uk/russian/international/2012/11/121107_china_congress_opens.shtml) (дата обращения 20.02.2014 г.); ChinaLogist.ru — логистика товарооборота с Китаем. URL: <http://chinalogist.ru/book/news/biznes/kitay-perenes-15-gruzopotoka-na-severnyu-morskoj-put/> (дата обращения 19.02.2014 г.)

это китайское судно обогнуло практически всё северное побережье России. В Японии считают, что эти самым были уязвлены полярные амбиции России. Коммерческое использование СМП предполагает использование (разумеется, платное) российских ледоколов, а также сборы за проход по этому пути [4, с. 63].

Ежегодно Китай тратит около \$ 63 млн. на полярные исследования, что примерно равнозначно затратам на эти цели Южной Кореи и значительно больше затрат, например, США. В планах у руководства страны и увеличение количества учёных, занимающихся полярными вопросами. В стране действуют несколько НИИ, которые занимаются непосредственно арктическими исследованиями, главные из которых Полярный исследовательский институт Китая (PRIC) в Шанхае, который в 2013 г. объединился с ведущими НИИ Северной Европы в Китайско-Североевропейский Центр арктических исследований; Китайский институт морских исследований в Пекине и Институт океанологии в Циндао. Исследования, относящиеся к Арктике, проводятся и в Морском университете в Даляне, Университете Сямынь, Университете Тунцзи в Шанхае, Китайском антарктическом центре топографии и картографирования в Университете Вухань, в Китайском Центре исследования морских вопросов в Циндао и Океаническом институте в Чжецзяне [3, с. 68].

По мнению китайских экспертов, результаты исследований стране необходимы для получения более глубокого представления об отрицательных последствиях изменения климата в Арктике на окружающую среду в Китае и на его сельское хозяйство. В настоящее время установлено, что воздушные потоки в Арктике являются главной причиной чрезвычайных погодных условия в Китае и сильно влияют на экономическое и социальное развитие страны. Ныне КНР продвинулась в плане научно-технического освоения Арктики дальше многих арктических держав, включая и Россию. Китайская сторона быстрыми темпами модернизирует базу проведения арктических исследований, перестраивая ледокольный порт в Шанхае и возводя новые корпуса для обработки данных, хранилища полярного льда.

Следует отметить, что для них Арктика, СМП это гарантированный канал поставок энергетических и других ресурсов, которые американский флот не сможет перекрыть. Китайцы называют СМП, защищённый от воздействия на него со стороны ВМС США, неофициально «Морским шёлковым путём». Китай стремится закрепиться на Северном морском пути, который позволяет значительно снизить затраты на логистику, а также безопасно осуществлять поставки в страну. Транзит китайских экспортных грузов по СМП из таких крупных портов, например, как Далянь, Циндао, а также из портов южного Приморья и КНДР позволит существенно снизить сроки доставки контейнерных грузов в Европу. Согласно китайским

прогнозам, к 2020 г. по СМП пойдёт до 15% китайского внешнеторгового грузопотока, в основном в виде контейнерных перевозок, что соответствует примерно 800 млрд. евро [5, с. 77]. К тому же СМП короче и значительно дешевле южного маршрута из Шанхая до Гамбурга. Его эксплуатация удешевляет и отсутствие рисков пиратства, которые особенно угрожают китайским кораблям в районе Аденского залива, из-за которых страховые взносы за прохождение по заливу выросли в десятки раз. По оценке китайских экспертов, один «северный» рейс контейнеровоза или сухогруза может сэкономить от 0,5 до 3,5 млн. долларов. Для КНР этот вопрос крайне важен, учитывая то, что экономика этой крупнейшей страны-экспортера на 46% зависит от международного судоходства. По мнению учёных из Китайского института международных исследований, активное освоение СМП подтолкнет развитие северо-востока Китая и его прибрежную зону, а также кооперацию стран Восточной Азии. Представитель Даляньского морского университета Ли Чжэнфу довольно точно выразил мнение китайских экспертов, которые считают, что тот, кто получит в XXI в. «контроль над арктическим маршрутом будет контролировать новый путь мировой экономики». Поэтому помимо собственной базы КНР арендует у Северной Кореи два порта — Чонгкинг и Райан, расположенные неподалёку от российского Приморья.

На международном уровне вопрос о разделе Арктики пока так и не решён, чем пользуется Китай, стремящийся доказать, что ни у кого нет исключительных прав на освоение этого региона. О серьёзности намерений Китая говорит наличие в его структуре органов власти особой Арктической и Антарктической администрации. Она отвечает за выполнение научных программ и наращивает активность на этих направлениях. КНР собирается создать первую в своей истории постоянную дрейфующую станцию в Северном Ледовитом океане. Осенью 2013 г. два контейнеровоза, принадлежащие COSCO, прошли Севморпуть по маршруту Даляль — Роттердам. Компания получила у Администрации СМП разрешение на три рейса, дающие право на самостоятельное плавание по маршруту в легких ледовых условиях, а также плавание под проводкой ледокола. Китай заявил о строительстве нового ледокола с радиусом действия 20 тысяч морских миль, способного проходить льды толщиной до 1,5 метров, приёмка которого намечалась на 2014 год<sup>3</sup>. В последнее время осуществляются значительные финансовые вложения в расширение и модернизацию производственных мощностей арктической судостроительной отрасли страны, планируются создание целой флотилии ледоколов современного класса [2, с. 61].

---

<sup>3</sup> В Китае объявили о строительстве нового ледокола. URL: [http://www.korabel.ru/news/comments/v\\_kitae\\_obyavili\\_o\\_stroitelstve\\_novogo\\_ledokola.html](http://www.korabel.ru/news/comments/v_kitae_obyavili_o_stroitelstve_novogo_ledokola.html) (дата обращения: 12.06.2016).

Китай постепенно усиливает свое влияние на принятие решений, касающихся Арктики. Пекин уже устойчиво интегрирован в систему решения арктических проблем: начиная от экологии и заканчивая экономикой. Расширяя инвестиционные проекты в приарктических государствах, Китай закладывает основу для повышения своего влияния в регионе. Через ряд крупных проектов он сформировал основу для выстраивания механизмов экономического давления на эти страны с целью реализации собственных интересов в Арктике. Пока Пекин открыто через представителей власти не предъявляет своих явных претензий на Арктику. Чрезмерная активность в регионе может лишь привести к тому, что сейчас наблюдается в Южно-Китайском море. Позиция Китая по спорным территориям в этом море привела к тому, что страны региона объединились, чтобы противостоять КНР. Индия, Япония, Вьетнам, Республика Корея, Филиппины, Малайзия и Индонезия активно препятствуют попыткам Пекина захватить контроль в Южно-Китайском море.

Активностью же Китая в Арктике недовольны и приарктические страны, считая его опасным конкурентом. Игнорируя недовольство этих стран, Китай посредством экспертов называет себя «приарктической страной». Но, тем не менее, Пекин редко пересекает «красную черту» и не даёт поводов считать его намерения агрессивными. Пока он предпочитает не ввязываться в дипломатические конфликты и действовать через совместные предприятия. Но по мере роста экономической мощи и военного потенциала Пекин может стать менее «вежливым». Не случайно он внимательно отслеживает все действия России в Арктике. Так, если повторная обновлённая заявка РФ в ООН, поданная в августе 2015 г. на расширение континентального шельфа, доказывающая, что подводные хребты Менделеева и Ломоносова являются продолжением её континентального шельфа, будет удовлетворена, то Китай, как отмечают некоторые учёные, окажется в невыгодном положении в области освоения богатств Арктики. При благополучном для России рассмотрении заявки, арктическая территория страны может увеличиться на 1,2 млн кв. км.

Также нельзя исключать, что по мере усиления КНР и возможного ослабления России из-за санкций Запада, Пекин может решиться на требование объявить «Морской шёлковый путь» международной акваторией. Но тогда другие страны могут потребовать признания пролива Хайнань между островной и материковой частями Китая также нейтральной акваторией. Начало серьёзного спора России и Китая по поводу СМП отвечало бы интересам Запада, взявшего курс на сырьевое сдерживание КНР. Для него появление в арктическом бассейне Китая является даже менее желаемой перспективой, чем все российские арктические

претензии. Поэтому многие западные эксперты всячески пытаются доказать Москве, что появление Китая в Арктике создает «региональную угрозу, и прежде всего — для России.

В противовес этим утверждениям Пекин применяет в Арктике несколько иные подходы. КНР предпочитает блокироваться по арктическому вопросу со странами, чьи позиции не так сильны перед лицом крупных держав региона, таких как Россия, США и Канада [6, с. 37—44]. Китай добивается выгод, активно работая с «малыми» странами [7, с. 40—45]. Одним из привлекательных партнёров для Китая является Норвегия. Обе стороны при любом удобном случае активно обсуждают вопросы кооперации в сфере энергетики. Китайские компании очень заинтересованы в опыте норвежских партнеров в глубоководном бурении, а со своей стороны они готовы предоставить инвестиции в скандинавские проекты. Первая научная станция «Хуанхэ» в Нью-Олесунн на Шпицбергене открылась благодаря Норвегии ещё в 2004 г., которая предоставила Китаю не только территорию, но и техническую базу. Станция «Хуанхэ» была построена норвежцами, которые обеспечивают её обслуживание.

Дания также во многом поддерживает растущую роль Китая в Арктике. Сотрудничество Дании и Китая, первоначально выражаемое в усилении торговли между двумя странами, постепенно перерастает в тесные партнёрские отношения. Основанием для этого являются гренландские полезные ископаемые. Копенгаген надеется получить выгоду от сокращения ледяного покрова Гренландии, что позволит добывать там редкоземельные металлы. А Китай намерен стать главным покупателем этих ресурсов. Сложившаяся монополия (97% мировой добычи редкоземельных металлов приходится на Китай) вызывает серьёзное беспокойство в США и Европейском Союзе, включивших редкоземельные металлы в список 14 дефицитных стратегических сырьевых материалов<sup>4</sup>. Корпорация Sichan Xinue Mining стала инвестором крупного международного горнодобывающего проекта на гренландском железорудном месторождении Исуа. По оценке специалистов, если он окажется успешным, то подключатся и другие китайские компании, такие, как Jiangxi Zhongrun Mining и Jiangxi Union Mining, которые уже проводили здесь разведку залежей меди и золота<sup>5</sup>.

Исландия важна для Пекина как плацдарм для прорыва в Арктику [8, с. 88]. Китай в разгар финансового кризиса 2008 г. предоставил стране валютный своп на 406 млн евро для поддержки банковской системы. Пекин выдал Рейкьявику несколько значительных кредитов

---

<sup>4</sup> Они используются в высокотехнологическом производстве: радиоэлектронике, атомной технике, машиностроении, металлургии, химической и стекольной промышленности. Ограничение поставок редкоземельных металлов из Китая отрицательно сказалось на японских, американских и европейских производителях.

<sup>5</sup> Арктическая стратегия Китая. URL: <http://www.daokedao.ru/2013/06/24/arkticheskaya-strategiya-kitaya/> (дата обращения: 13.06.2016).

на чрезвычайно выгодных условиях. В 2012 г. Китай заключил с Исландией соглашение о сотрудничестве в Арктике, а также соглашение о зоне свободной торговли, которое вступило в силу в 2014 г. Китайская корпорация China National Offshore Oil Corporation объявила о сделке с фирмой Eukon Energy по разведке запасов нефти у юго-восточного побережья Исландии<sup>6</sup>. В экономику Исландии пошли китайские инвестиции. Китайцы почувствовали вкус удачи на исландской земле и чуть было не перегнули палку. Ряд китайских миллиардеров в частном порядке пытались купить острова на северо-востоке страны общей площадью более 300 кв. км для «туристского бизнеса», как было официально объявлено. По мнению российских экспертов, настоящей целью подобных покупок, скорее всего, было создание «стационарных военных баз и коммуникаций». Исландия сумела отказаться от сделанного предложения<sup>7</sup>. Вскоре законодательно был введён запрет на продажу земельных участков, которые потенциально могли бы быть использованы для создания баз. На сегодняшний день Исландия — главный лоббист Китая в Арктическом совете. Рейкьявик убеждает коллег, что принятие Пекина в качестве постоянного члена позволит привлечь китайские инвестиции в экологические работы и коллективные исследования региона. Однако Швеция, США, Норвегия выступают против. России, наверное, нет смысла лоббировать в совете Китай, как это делает Исландия и о чём пишут отдельные китайские эксперты.

С Канадой Китай развивает сотрудничество в области добычи энергоресурсов, преимущественно за счёт быстрого распространения экономической экспансии Китая в энергетический сектор Канады. В последние годы размер китайских инвестиций в канадскую энергетику заметно увеличился, китайские компании покупают значительные доли в нефтегазовых проектах североамериканского партнера. Китай стал владельцем всего пакета акций Канадской компании нефтеносных песков Атабаска в провинции Альберта, в которой сосредоточены 85% нефтеносных песков мира<sup>8</sup>. С 2009 по 2011 гг. Китай приобрел доли в таких канадских сырьевых компаниях, как Teck Resources, ConocoPhillips, Daylight Energy. И судя по всему, он не намерен останавливаться. Канада, в свою очередь, пытается диверсифицировать рынок сбыта своих энергоносителей, который сегодня сильно ориентирован на США.

Как отметила 6 июня 2013 г. китайская China Daily, КНР намерена создать в Шанхае на базе PRIC Арктический научно-исследовательский центр (China Nordic Arctic Research Centre

---

<sup>6</sup> Арктическая стратегия Китая. URL: <https://newsland.com/user/4297762863/content/arkticheskaia-strategiia-kitaia/4492902> (дата обращения: 13.06.2016).

<sup>7</sup> Маршруты «китайского ледокола» в Арктике. Между политикой и экологией / Лузянин С.Г. URL: <http://mgimo.ru/about/news/experts/238775/> (дата обращения: 13.06.2016).

<sup>8</sup> Китай скупает песок в Канаде. 11.01.2012. URL: <http://www.dal.by/news/79/11-01-12-29/> (дата обращения: 13.06.2016).

— CNARC) с датской, исландской и норвежской организациями. Китайские эксперты, оставая свои позиции в Арктике, ввели в научный и политический оборот определение Китая как «Околоарктической державы», обозначили шесть направлений многостороннего и двустороннего сотрудничества Китая в Арктике: а) научные исследования, б) природные ископаемые, нефть и газ, в) туризм, г) маршруты арктического судоходства, д) использование высоких технологий в развитии региональной экономики, е) культура и образование. При этом, на начальном этапе международного сотрудничества в Арктике научные исследования становятся инструментом мягкой силы [9, с. 43—45].

Продолжается сближение Пекина с Москвой, формирование стратегического альянса России и Китая в Арктике [10, с. 24—35]. В системе энергетической политики РФ и КНР Арктика рассматривается как основа устойчивого развития российской-китайских отношений [11, с. 15—22]. Как одна из арктических стран и крупнейшая по территории и минерально-ресурсным запасам держава, Россия имеет уникальную возможность для полномасштабного освоения этих запасов использовать финансовые, трудовые, технологические ресурсы Китая, располагающего передовыми технологиями по добыче ресурсов и ищущего партнеров по их освоению<sup>9</sup>. Китай, как и ряд других неарктических государств, предъявляет права на освоение природных ресурсов Арктики. В будущем это может привести к обострению соперничества с Россией, обладающей богатыми ресурсами в полярном регионе [12, с. 2—9].

Россия стала первым пунктом посещения Си Цзиньпином в качестве нового председателя КНР 22—24 марта 2013 г. В ходе этого прагматически знаменательного, по многим параметрам исторического визита было подписано 35 документов, направленных на развитие взаимодействия России и Китая в сфере энергетики, металлургии и электроэнергетики, продовольственной безопасности, сельского хозяйства, охраны окружающей среды, в области туризма, информационных и культурных обменов, контроля за миграцией, инвестиционной, страховой и межбанковской деятельности<sup>10</sup>. Заключены соглашения о поставках нефти и газа в Китай. В 2014 г. «Роснефть» и китайская нефтегазовая корпорация (CNPC) договорились о совместном изучении Западно-Приноземельского участка в Баренцевом море, а также Южно-Русского и Медынского-Варандейского участков в Печорском море. Действует соглашение CNPC с ОАО «Газпром» по разведке нефтяных и газовых месторождений в Арктике и совершенная сделка по покупке этой компанией 20% акций проекта «Ямал СПГ». В рамках этого проекта

<sup>9</sup> Ананьева М.Н., Грачев П.А. КАРТ-БЛАНШ. Арктику можно сделать российско-китайской. URL: [http://www.ng.ru/economics/2014-03-20/3\\_kartblansh.html](http://www.ng.ru/economics/2014-03-20/3_kartblansh.html) (дата обращения 13.06.2016).

<sup>10</sup> Фролова И.Ю. Об итогах визита председателя КНР в РФ. URL: <http://riss.ru/analytics/3254/> (дата обращения 13.06.2016).

ведётся строительство завода по производству сжиженного природного газа мощностью 16,5 млн. тонн в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения, создание транспортной инфраструктуры, включающей морской порт, способный принимать крупнотоннажные СПГ-танкеры и аэропорт в районе поселка Сабетта на Обской губе. Китайские инвесторы выразили готовность вкладывать средства в строительство нового глубоководного Архангельского морского торгового порта и железнодорожной магистрали Белкомур (Белое море — Коми — Урал), которая на 800 км сократит путь из Сибири до Белого моря. Грузооборот нового участка порта составит до 30 млн. тонн в год<sup>11</sup>. Китай, развивая свой флот, особые надежды в ближайший период возлагает на атомный флот России. По словам вице-преьера России, Председателя Госкомиссии по развитию Арктики Д.О. Рогозина, в соответствии с Комплексным планом развития Севморпути, утверждённого в июне 2015 г., предусматривается кардинальное обновление ледокольного флота России. В 2017, 2019 и 2020 гг. российский флот пополнится тремя новыми атомными ледоколами. В ближайшее время будет разработан и проект суперледокола мощностью 130 Мвт, который сможет уверенно пробивать дорогу для супертанкеров дедвейтом 200 тыс. тонн и выше<sup>12</sup>.

С другой стороны, Китай пользуется противоречиями крупных держав в регионе. При этом Пекин даёт понять Москве, что перспективы взаимовыгодных проектов перед лицом угроз и экономических санкций со стороны Запада более значимы, чем её противодействие проникновению Китая в Арктику. Китай пытается настойчиво внушить России, что она самостоятельно не сможет освоить ресурсы Арктики и предлагает инвестиции с целью создания трёхсторонних совместных предприятий с привлечением передовых западных (норвежских) технологий, без которых РФ якобы не в состоянии вести добычу сырья с больших глубин. Пекин также стремится поставлять своё геофизическое и буровое оборудование российским предприятиям. При этом китайские производители хотят осуществлять техническое сопровождение своей продукции, а также мониторинг эксплуатации буровой техники в сложных арктических условиях. Пекин также намерен обзавестись постоянно действующим «полярным» флотом, ускоренные работы по его созданию уже ведутся. Кроме того, КНР рассчитывает иметь специальную авиацию, самолёты которой смогут приземляться на Северном полюсе. Таким образом, действия Китая в Арктике идут по нарастающей, поскольку научные,

---

<sup>11</sup> Китайцы заинтересовались строительством Архангельского глубоководного морского порта. URL: <http://www.dvinainform.ru/politics/2013/04/22/13845.html> (дата обращения: 13.06.2016).

<sup>12</sup> Пономарев В.А. Северным путем идёте, товарищи! // Север Пресс. 2015. 26 июня. URL: <http://goo.gl/utaqu0> (дата обращения 19.10.2015 г.).

экономические и финансовые возможности у Китая есть. И год от года они будут только увеличиваться, в том числе благодаря статусу наблюдателя в Арктическом совете.

Китай будет добиваться роли для себя в определении политических рамок и правовой основы для будущей деятельности в Арктике. «В отличие от полярной «пятерки», официальных арктических стратегий у Китая, Японии и Южной Кореи, в которых бы были чётко сформулированы приоритеты их арктической политики, нет, но их интересы в этом регионе мира очевидны. Они озвучиваются в основном представителями экспертно-научного сообщества, а официальные власти проявляют осторожность, чтобы не провоцировать «официальные» арктические государства, включая Россию» [13, с. 124]. Судя по всему, у Китая уже есть арктическая программа или, как минимум, выработан план действий. По мнению профессора В.В. Карлусова, во второй половине 2010-х гг. вероятными приоритетами Китая в Арктике будут: 1) достижение высокого уровня научно-прикладных и качественное углубление фундаментальных исследований атмосферы, гидросферы, литосферы и биосферы полярных широт с выходом на передовые рубежи в мировой науке по данным направлениям к 2020-2030 гг.; 2) строительство и эксплуатация системы постоянно действующих исследовательских полярных станций в Арктике; 3) начало масштабной промышленной разработки всего комплекса минеральных ресурсов Арктики; 4) освоение рыбных и прочих продовольственных и технических ресурсов гидро- и биосферы Северного Ледовитого океана для решения проблемы продовольственной безопасности; 5) создание единой транспортно-логистической и информационно-коммуникационной системы в Арктике, включающей высококлассный торговый и ледокольный флот, китайские морские порты; 6) значительные доходы китайских туроператоров от развития международного туризма по арктическим маршрутам; 7) обеспечение постоянного военно-стратегического присутствия Китая в арктических полярных широтах; 8) общее повышение глобального статуса Китая [14, с. 30].

Среди российских экспертов особую озабоченность вызывает тот факт, что Пекин всё активнее говорит об Арктике как «общем достоянии» (global commons). П. Боев считает, что «такой подход крайне неприятен для Москвы, поскольку идея суверенного контроля над зонами Арктики в неё не вписывается<sup>13</sup>. Более того, оспаривание позиций России и Канады о том, что СМП и Северо-Западный проход являются внутренними водами этих стран, может быть контрпродуктивным для самого Китая. Сегодня понятно, что по существующему законодательству права Китая в Арктике ограничены. Страна не может претендовать на какие-либо

---

<sup>13</sup> Боев П. Чем опасна для России дружба с Китаем. URL: <http://www.rbc.ru/newspaper/2014/09/22/56bdb5449a7947299f72c90c> (дата обращения 24.10.2015 г.).

арктические территории, не ставя под сомнение Конвенцию ООН по морскому праву. А известная китайская позиция, что право страны на суверенитет и невмешательство во внутренние дела страны должны быть главенствующими в международных отношениях, затрудняют любые попытки Китая оспорить суверенитет какой-либо из стран Арктики. В этом свете, заявления некоторых китайских чиновников о том, что арктические страны должны учитывать интересы всего человечества и регион должен быть доступен для всех, выглядят противоречивыми. Маловероятно, что Китай захочет стать одной из воюющих сторон в конфликте за Арктику и будет всерьёз предъявлять территориальные претензии в этом регионе.

Многие специалисты сходятся во мнении, что Китай приобретёт гораздо больше от кооперации с арктическими странами, чем от агрессивной политики по распространению своего влияния в регионе. Вместе с тем, Китай заинтересован в том, чтобы блокировать все попытки России сохранить, а по возможности и расширить свой особый статус в Арктике. По ряду важных аспектов устремления Китая в этом регионе близки к подходам США: оба государства добиваются для себя принципа «свободы рук», хотя и различными путями. Однако общих интересов у наших стран значительно больше [15, с. 94]. Россия и КНР заинтересованы в развитии транзита по СМП, создании совместных центров экологического туризма. Россия готова привлекать китайские добывающие компании к освоению углеводородных ресурсов на своем шельфе, а также их инвестиции для развития прибрежной инфраструктуры. Мы заинтересованы в освоении и экспорте на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона дефицитных рудных полезных ископаемых, находящихся в Арктической зоне России. В свою очередь, как уже отмечалось, Китай заинтересован в доступе к ресурсной углеводородной базе Арктики, в том числе к богатым рыбным промыслам в Северном Ледовитом океане.

Исходя из изложенного, следует отметить, что Китай продолжит настойчиво активизировать свою политику на севере, но будет делать это постепенно, используя мягкую силу и стараясь найти одобрение других сторон. По мнению Чрезвычайного и Полномочного посла Китайской Народной Республики в Российской Федерации Ли Хуэя китайская сторона в развитии и освоении Арктики обращает внимание на активизацию взаимодействия и обмена арктическим опытом, на совершенствование практического сотрудничества на многосторонней и двусторонней основе, а также на расширение возможностей участия общественности, научно-исследовательских институтов, предприятий в арктическом сотрудничестве [16]. При всем этом, важно учитывать, что Арктика для Китая является важным, но не первостепенным приоритетом во внешней политике страны.

### *Научно-технологические возможности Республики Корея в Арктике*

На волне повышенного интереса крупных мировых держав и приарктических государств к освоению ресурсов Арктики Республика Корея также стремится не отставать от них и обеспечить себе определённые позиции в этом регионе. Приоритетами деятельности Сеула в Арктике являются: укрепление отношений в рамках сотрудничества с арктическими странами; развитие исследовательской деятельности и формирование новой модели предпринимательской деятельности в Арктике; совершенствование правовой и институциональной инфраструктуры<sup>14</sup>. Все это необходимо в поисках ответов на стоящие перед Арктикой вызовы, такие как глобальное потепление, защита окружающей среды, использование новых экономических возможностей, открывающихся в Арктике.

Арктическими вопросами в Южной Корее занимаются семь ведомств: Министерство иностранных дел, Министерство науки, технологий и будущего планирования, Министерство торговли, промышленности и энергетики, Министерство окружающей среды, Министерство землепользования, инфраструктуры и транспорта, Министерство морских дел и рыболовства и Корейское метеорологическое управление. Южнокорейскими ведомствами создаётся административно-правовая основа арктической деятельности. В ноябре 2012 г. был принят и опубликован «План активизации политики в отношении арктических областей», который предусматривал выработку и принятие соответствующей юридической базы, изучение законодательства основных приарктических государств, регулирующего деятельность в Арктике, государственную поддержку научных исследований и НИОКР, связанным с арктическими морскими перевозками, промыслом, судостроением, разработкой и добычей природных ресурсов, формирование комплексной информационной базы данных по арктической проблематике, установление связей и взаимодействия между соответствующими научно-исследовательскими структурами внутри страны и за рубежом, подготовку специалистов по Арктике и Антарктике, а также привлечение к сотрудничеству влиятельных членов Арктического Совета и разработку конкретных бизнес-моделей освоения Арктики<sup>15</sup>.

В 2013 г. этот проект получил дальнейшее развитие в виде «Плана реализации комплексной политики в отношении Арктики», разработанного при участии целого ряда южнокорейских правительственных органов — Министерства океана и рыбного хозяйства, Министерства промышленности, внешней торговли и ресурсов, Министерства земли и транспорта.

<sup>14</sup> Национальная гордость и коммерческие возможности влекут Южную Корею в Арктику. 13.11.2013. URL: [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=2673#top-content](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2673#top-content) (интервью с заведующий отделом полярной логистики Корейского института полярных исследований Донмин Чин) (дата обращения 24.10.2015 г.).

<sup>15</sup> Черкашин П. Планы Республики Корея в отношении Арктики и перспективы российско-южнокорейского сотрудничества в этом регионе. URL: [http://russiancouncil.ru/blogs/dvfu/?id\\_4=1433](http://russiancouncil.ru/blogs/dvfu/?id_4=1433) (дата обращения 24.02.2016 г.).

План реализации арктической политики» содержит четыре основные идеи: призывает к расширению международного сотрудничества в Арктике, активному участию в Арктическом совете и углублению двустороннего сотрудничества с арктическими странами; поддерживает более активную научно-исследовательскую деятельность в регионе по изучению климата, в том числе планы по улучшению научно-исследовательской инфраструктуры; определяет бизнес-карту по Арктике, которая будет включать в себя меры по укреплению сотрудничества с арктическими странами в области морского судоходства и развития портов, в том числе разработки арктического маршрута, судостроения, строительства морских нефтяных платформ, добычи энергии и ресурсов; предусматривает создание правовых институтов, в том числе новых законов, поддерживающих арктические виды деятельности, и учреждение арктического информационного центра [17, с. 27—31].

Анализ материалов официального сайта Корейского НИИ полярных исследований (KOPRI) показывает, что национальная программа освоения полярных регионов под эгидой Правительства Республики Корея реализуется с 1987 г., когда при Корейском институте исследования и освоения мирового океана (KORDI) был создан Центр полярных исследований (Polar Research Center, PRC). Со временем Центр полярных исследований пережил ряд трансформаций и в 2004 г. был преобразован в Корейский НИИ полярных исследований (KOPRI), став самостоятельным оператором Национальной программы освоения полярных регионов, первоначально — Korean Antarctic Research Program, а после 2004 г. — Korean Polar Research Program) [17, с. 31]. KOPRI базируется в г. Инчхоне, крупнейшем порте на западном (желтоморском) побережье страны. Ещё один центр полярных исследований создан в Корейском океанологическом институте (Korean Maritime Institute, KMI), филиалы которого в городах Пусан и Ульсан на побережье Японского моря активно исследуют проблемы транспортного освоения Арктики и полярной логистики. Третий центр полярных исследований в настоящее время формируется в НИИ развития провинции Канвон (Research Institute for Gangwon, RIG), базирующемся в г. Чхунчхон [17, с. 31]. В апреле 2002 г. Республика Корея присоединилась к Международному арктическому научному комитету<sup>16</sup> и начала осуществлять арктические исследования на научно-исследовательской станции «Дасан» (Dasan) в поселении Нью-Олесунн на архипелаге Свальбард (Шпицберген). В ноябре 2009 г. был построен

---

<sup>16</sup> Международный арктический научный комитет (МАНК), International Arctic Science Committee (IASC) создан в 1990 г. В состав его Совета входят представители Канады, КНР, Дании, Финляндии, Франции, Германии, Исландии, Италии, Японии, Нидерландов, Норвегии, Польши, России, Республики Корея, Швеции, Швейцарии, Великобритании. Россия представлена Российской академией наук.

первый корейский ледокол — «Араон» (Araon), который осуществляет научно-исследовательскую деятельность в Северном Ледовитом океане<sup>17</sup>.

Республика Корея придаёт большое значение усилению международного сотрудничества в сфере полярных исследований, развивает сотрудничество в сфере научных исследований с рядом зарубежных научно-исследовательских институтов, занятых исследованиями полярных областей. В их число входят: британская антарктическая служба; китайский Институт полярных исследований в Шанхае; немецкий Институт полярных и морских исследований имени Альфреда Венегера; российские институты: Арктический и антарктический научно-исследовательский институт в Санкт-Петербурге и Институт океанологии имени Ширшова; французский институт полярных исследований имени Поля-Эмиля Виктора; японский Национальный институт полярных исследований [15, с. 98], Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова. Южная Корея явилась организатором Арктического научного саммита, который был проведён в Сеуле в 2011 г. при содействии Международного комитета по арктическим исследованиям. По некоторым сообщениям, Южная Корея тратит на арктические исследования почти столько же, сколько США.

Рассматривая полярную деятельность в качестве одного из направлений международного сотрудничества Республика Корея нацеливается на активную деятельность в связи с открывающимися коммерческими и технологическими возможностями в таких отраслях, как судоходство, судостроение, офшорные технологии и рыболовство. Возникает вопрос: чем вызван подобный интерес РК к Арктике, какие технологические возможности предлагает использовать в высоких широтах южнокорейская индустрия?

*Во-первых*, страна зависима от импорта энергоресурсов. В 2013 г. она импортировала более 50% углеводородов из Саудовской Аравии, Кувейта и Объединённых Арабских Эмиратов; Катара, Индонезии и Малайзии. Информация об арктических запасах нефти и газа, безусловно, вызывает интерес Сеула. Ожидается, что южнокорейские компании и специалисты будут активно участвовать в разработке и добыче энергетических ресурсов в Арктике. Страна готова инвестировать проекты по поиску месторождений в регионе.

*Во-вторых*, интерес Республики Корея к Арктике вызван возможностью сократить расходы на грузоперевозки при эксплуатации СМП. Корея совершила первый переход по СМП в 2013 г., он начался в порту Усть-Луга и завершился в корейском порту Джанганг. Корейское судно также прошло по СМП, доставив оборудование для морского терминала на Ямале. Вы-

---

<sup>17</sup> Название судна — это сочетание корейских слов. Название судна «Араон» состоит из двух слов: «ара», что по-корейски значит «море», и «он», то есть «полный», «целый», «весь». То есть «Араон» — это судно, способное бороздить все моря и океаны.

ступая в Архангельске (сентябрь 2015) на Международной конференции представителей государств-членов Арктического совета, государств наблюдателей и зарубежной научной общности «Обеспечение безопасности и устойчивого развития арктического региона, сохранение экосистем и традиционного образа жизни коренного населения Арктики» посол по арктическим делам Ким Чхан У отметил, что этот опыт существенно обогатил знания Республики Корея об эксплуатации арктических судоходных маршрутов. В 2014—2015 гг. страна совершила коммерческие переходы по СМП, определяя экономическую целесообразность перевозок по этому маршруту.

*В-третьих*, с началом новой эры освоения арктических ресурсов и открытия морских путей в этом регионе наблюдается увеличение спроса на морские нефтяные платформы и специальные суда, такие как ледоколы и морские суда ледового плавания. Республику Корея интересует в Арктике в первую очередь возможности транспортировки сжиженного природного газа, проведение научных исследований, устойчивое и безопасное ведение рыболовства, новые северные морские маршруты, а также перспективы получения от арктических стран заказов для корейских судостроительных компаний на строительство специальных судов и ледоколов. Страна является крупным импортёром углеводородов (9-е место в мире по импорту газа и 5-е место по импорту нефти), и для неё, безусловно, важны возможности диверсифицировать источники снабжения.

Южная Корея заинтересована в создании новых морских северных маршрутов, так как она — одна из важнейших судостроительных держав мира, которая в состоянии сооружать на экспорт ледоколы и другие специальные суда, нефтяные платформы. Южнокорейские судостроительные компании Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME) являются одними из самых конкурентоспособных в мире по производству этих высокотехнологических судов с оборудованием высшего класса [15, с. 99]. На южнокорейские судостроительные верфи<sup>18</sup> приходится заметная часть мирового строительства ледоколов и специальных судов для перевозки СПГ.

В марте 2014 г. DSME получила от российской судоходной компании «Совкомфлот» заказ на строительство 9 танкеров для перевозки СПГ<sup>19</sup>. Сумма контракта — 2,8 млрд долларов

---

<sup>18</sup> Судостроительная отрасль Южной Кореи — это около 300 заводов, 30 из которых могут и строят суда дедевейтом более 10 тысяч тонн. Главными компаниями является так называемая «большая тройка» — ННН (Hyundai Heavy Industries), DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering) и SHI (Samsung Heavy Industries). Эти южнокорейские гиганты являются также и тремя крупнейшими судостроительными концернами мира.

<sup>19</sup> Корейская верфь DSME будет строить не 16, а только 9 танкеров для «Ямал-СПГ». 10.07.2014. URL: [http://www.korabel.ru/news/comments/yuzhnokoreyskaya\\_verf\\_dsme\\_budet\\_stroit\\_ne\\_16\\_a\\_tolko\\_9\\_tankerov\\_dlya\\_yamal-spg.html](http://www.korabel.ru/news/comments/yuzhnokoreyskaya_verf_dsme_budet_stroit_ne_16_a_tolko_9_tankerov_dlya_yamal-spg.html) (дата обращения: 14.06.2016).

(стоимость каждого танкера составляет около 300 млн долл.). Директор Института арктической логистики при университете Ёнсан (Корея) Сунгвон Хонг, выступая на ежегодной международной конференции «Транспорт и логистика в Арктике - 2015», отметил, что корейская верфь DSME строит ледокольные СПГ-танкеры для российского проекта «Ямал СПГ». DSME, опередив конкурентов, спроектировала специально для навигации по СМП газовоз ледового класса ARC-7. Новый ультрасовременный транспорт грузоместимостью 170 тыс. куб. м способен преодолевать ледовый покров толщиной 2,1 м<sup>20</sup>. Российский морской регистр судоходства (РС) подписал договор с южнокорейской верфью Samsung Heavy Industries Co. LTD о техническом наблюдении за проектированием и постройкой в 2015—2017 гг. новой серии арктических челночных нефтеналивных судов проекта 42K «Arctic Shuttle Tanker» дедвейтом около 42 тыс. т. Новые танкеры предназначены для реализации комплекса задач по транспортировке углеводородов с Новопортовского месторождения, расположенного на севере полуострова Ямал в 30 км от побережья залива Обская губа [18, с. 27—28].

Судостроительные компании Республика Корея заинтересованы в получении заказа на строительство метановозов ледового класса и модульных наземных конструкций для завода по сжижению природного газа в рамках проекта «Ямал СПГ». Кроме того, южнокорейские судостроители специализируются на строительстве морских буровых платформ, как мобильных, так и стационарных.

Имея такой технологический потенциал, Южная Корея заинтересована в продвижении своей продукции, в том, чтобы суда корейского производства использовались при хозяйственном освоении Арктики. Учитывая высокую конкуренцию на мировом рынке новых судов, Республика Корея делает упор на НИОКР и инновации, в том числе в области строительства судов, отвечающим современным требованиям в отношении воздействия на окружающую среду. Экспорт судов представляет собой заметную статью южнокорейского экспорта, варьируя в диапазоне от 8 до 12% её совокупного экспорта. Особенностью этой страны является сильная монополизация экономики крупными торгово-промышленными группами (так называемые чеболи), которые пользуются поддержкой государства. Это помогает Южной Корее поддерживать развитие отечественного судостроения, развивать судостроительные технологии и создавать новые конструкции судов, отвечающие самым современным требованиям.

---

<sup>20</sup> Россия и Корея договорились по Арктике. URL: <http://ks-yanao.ru/novosti/rossiya-i-koreya-dogovorilis-po-arktike.html> (дата обращения 24.02.2016).

Интерес Республики Корея к Арктике в значительной степени связан с возможностью эксплуатации СМП, участием в грузоперевозках судоходных компаний страны<sup>21</sup>, с задействованием крупнейших южнокорейских портов — Пусана (известен как «Морская столица Республики Корея»), Ульсана (известен как «Столица экономики Республики Корея», в городе находится самая большая верфь в мире — «Хён Дэ хэви индастриз», порт располагает 59 причалами для наливных грузов) и Кваньяна, который является вторым крупнейшим контейнерным портом страны после Пусана, по итогам 2014 г. порт перевалил 2,33 млн TEU (эквивалент 20-футового стандартного контейнера). Корейская судоходная компания TPI Megaline будет в течение трёх лет перевозить тяжелые грузы в новый арктический порт Сабетта на Ямале. Другой крупный игрок на корейском рынке — логистическая компания Unico logistics — в данный момент изучает возможности перевозок тяжёлых грузов по СМП и далее по реке Обь в Павлодар (Казахстан). По словам эксперта, правительство Кореи оказывает активную поддержку компаниям, которые заинтересованы в использовании Северного морского пути. Российские арктические ресурсы составляют большую часть грузов, транспортируемых по СМП в Корею. В 2013 г. 8 из 28 международных рейсов по СМП относились к Корею. «Грузы, перевезённые в Корею, представляли собой газовый конденсат и нефть. Страна, в свою очередь, экспортировала авиационное и дизельное топливо»<sup>22</sup>.

Развитие СМП позволит стране не только увеличить производство кораблей арктического класса, но и приумножить товарооборот корейских портов. За счёт сокращения времени нахождения в пути контейнерных перевозок между Кореей и Европой примерно в два раза достигается существенная экономия транспортных издержек. В связи с перспективами освоения ресурсов Арктики и использования Северо-Восточного и Северо-Западного проходов в качестве международных морских путей ряд экспертов в Южной Корее указывают на необходимость принятия Сеулом шагов, способных обеспечить участие в развитии основных портов Северного Ледовитого и северной части Тихого океана, а также в удовлетворении потребностей заинтересованных стран в различного рода судах ледового класса, которые, согласно прогнозам, по мере освоения региона будут расти.

Реализовать намеченные планы предполагается путём укрепления сотрудничества с наиболее влиятельными членами Арктического совета, активизации судоходства по СМП, обеспечения участия Республики Корея в разрабатываемой Международной Морской Орга-

---

<sup>21</sup> Крупнейшими судоходными компаниями Республики Корея являются: Hanjin Shipping, Hyundai Merchant Marine, STX Pan Ocean и Korealines.

<sup>22</sup> Южная Корея прокладывает морской путь в Арктику. URL: <http://regnum.ru/news/1905228.html> (дата обращения 24.02.2016 г.).

низацией программе «Полярный код», регулирующей требования и нормы судоходства в Арктике, и сокращения платы за использование оборудования и мощностей арктических портов, обслуживающих СМП. Севморпуть будет играть важную роль в реализации «Евразийской инициативы» — национальной стратегии Республики Корея. Страна прилагает большие усилия по обеспечению безопасного мореплавания в Арктике как путём соответствующих научных исследований, так и путём подготовки персонала в российских учебных заведениях. Кроме того, предполагается увеличить базу для ведения арктических исследований, а также конкретизировать проекты по разработке природных ресурсов Арктики. При этом Песцов С.К., Толстокулаков И.А., Лабюк А.И., Колегова Е.А. (Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН) отмечают, что Южная Корея находится в самом начале своего арктического пути, она наращивает свой технологический и научный потенциал, формирует благоприятную международную среду, завоевывает авторитет и укрепляет двусторонние контакты в арктической сфере. В июле 2013 г. правительство Южной Кореи объявило о намерении выработать национальную арктическую политику на предстоящие пятнадцать лет» [19, с. 5].

В Сеуле осознают, что Республике Корея будет проблематично самостоятельно обеспечить реализацию своих экономических интересов в Арктике, а также выдержать в регионе конкуренцию со стороны Китая. И здесь, по мнению южнокорейских экспертов, приоритетным направлением представляется сотрудничество с Россией, так как согласно прогнозам, в том районе Арктики, на который в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву распространяется суверенитет и юрисдикция Российской Федерации, залегают наиболее крупные запасы углеводородов. Кроме того, в случае эксплуатации СМП в качестве нового международного торгового маршрута, возникает необходимость прохождения через водную акваторию, контролируемую Россией, и пользования услугами российских портов, геонавигационной системы и ледокольного флота. При этом учитывается, что Россия принимает участие в системе международного партнёрского управления арктическим регионом, в частности, в Арктическом Совете и Совете Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР).

Ю.В. Морозов и А.Ф. Клименко, ссылаясь на мнение представителей корейской стороны, выделяют несколько конкретных инициатив для формирования надёжных партнёрских отношений в Арктике [20, с. 185]. *Во-первых*, основываясь на «Плане реализации комплексной политики в отношении Арктики» выработать и принять на правительственном уровне «Общую стратегию сотрудничества с Россией в Арктике», после чего выйти к Москве

с предложением подписания «мастер-плана» развития ресурсного и транспортно-логистического направлений освоения арктического региона.

*Во-вторых*, предложить России создать при российско-корейской совместной комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству новый отраслевой комитет по сотрудничеству в Арктике. Наряду с этим Республика Корея предлагает учредить в российском секторе Арктики совместный научно-исследовательский орган — «Российско-Корейский центр сотрудничества и изучения Арктики», который в дальнейшем будет выделен в качестве основного «мозгового центра» российско-корейского сотрудничества в Арктике.

*В-третьих*, совместно с Россией инициировать создание регионального механизма многостороннего сотрудничества в Арктике с условным наименованием «Азиатско-Тихоокеанский арктический совет», что позволит Сеулу рассчитывать на повышение своего статуса и роли в качестве одной из ведущих стран арктического региона, выполняющей функции ворот, соединяющих Россию, АТР и Арктику

*В-четвёртых*, в целях подготовки квалифицированных специалистов по арктическому региону предлагается направлять корейских специалистов на учёбу в образовательные учреждения России и привлекать российских специалистов-полярников в РК, а также укреплять взаимодействие с Северным (Арктическим) федеральным университетом имени М.В. Ломоносова (Архангельск), с его структурным подразделением — Институтом судостроения и морской арктической техники [20, с. 185].

В целом, необходимо отметить, что в своих концепциях построения и развития с Россией двусторонних отношений сотрудничества в Арктике Республика Корея исходит из того, что процесс освоения российских арктических пространств с целью закрепления их статуса, развития инфраструктуры, разработки и добычи запасов природных ресурсов весьма недешев, и потребует от Москвы привлечения масштабных инвестиций, в том числе и иностранных. Необходимо изучить проекты возможного участия южнокорейского бизнеса в разработке природных ресурсов региона путём приобретения доли месторождений, развитию ядерных технологий и новых материалов, модернизации портов. Южная Корея готова предложить инвестиции в обмен на гарантии свободного доступа к использованию СМП, а также в российский сектор Арктики для осуществления исследовательских и геологоразведочных работ, и предоставления при этом необходимого сервисного обеспечения. Таким образом, Сеул нацелен на получение доступа к освоению энергетических, минеральных и иных ресурсов арктического региона, использование логистического потенциала СМП, занятие российского рынка специализированного крупнотоннажного судостроения, осуществление научно-

технического и гуманитарного взаимодействия в плане получения от России широкого спектра специальных знаний, опыта и технологических наработок, касающихся осуществления исследовательской и хозяйственной деятельности в Арктике.

Исходя из российских интересов, к возможным направлениям двустороннего сотрудничества с Республикой Корея в Арктике следует отнести кооперацию в развитии и модернизации российских арктических портов, подтверждением чему может служить факт подписания в январе 2014 г. соответствующего меморандума о взаимопонимании. С учётом высокого общего уровня технологического развития Южной Кореи, а также богатого опыта судостроения, в том числе специализированного, и развития портовой инфраструктуры, данную сферу можно назвать одной из перспективных. Из того, что ещё предлагает Республика Корея, Россию интересуют: инвестиции, информационно-коммуникационные технологии, научно-техническое сотрудничество и совместные НИОКР. Инициатива Республики Корея по созданию в рамках российско-корейской совместной комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству отдельного отраслевого комитета по вопросам Арктики не лишена смысла и может быть реализована. Это позволит получить достаточно эффективную площадку для поиска и обсуждения конкретных проектов двустороннего взаимодействия в арктическом регионе.

Другие предложения корейской стороны не отвечают в полной мере национальным интересам Российской Федерации. Представляется маловероятным, что предложение корейской стороны об учреждении «Российско-Корейского Центра сотрудничества и изучения Арктики» будет иметь положительный отклик с учётом нацеленности Сеула на получение плацдарма для своего проникновения в арктический регион, в качестве которого и рассматривается указанная структура. Россия также не проявляет интереса к созданию «Азиатско-Тихоокеанского Арктического Совета», где обсуждались бы вопросы освоения Арктики, хоть в региональном, хоть в глобальном масштабе. Целесообразность совместной выработки и принятия «генерального плана» российско-корейского сотрудничества в Арктике вызывает сомнения в плане обязательств между сторонами [20, с. 186]. Поэтому необходимость принятия документа, предполагающего масштабное двустороннее сотрудничество в вопросе Арктики, будь то «план», «концепция» или «стратегия» — проблематично. Внедрение практики гуманитарных и образовательных обменов с САФУ и входящими в него структурами, представляется возможным в случае аналогичных шагов со стороны Южной Кореи, обеспечивающих передачу опыта и знаний по интересующей Россию проблематике (информационные технологии, судостроение и др.).

Таким образом, Республика Корея является одним из наиболее активных игроков в арктических вопросах. Несмотря на то, что арктическая политика не носит самостоятельный и независимый характер, государство принимает активное участие в деятельности рабочих групп Арктического совета. Страна исходит из того, что развитие СМП не только позволит увеличить производство кораблей арктического класса, но и существенно увеличит товарооборот корейских портов с портами Западной Европы. Среди арктических государств наиболее партнёрские отношения у Республики Корея в последнее время складываются с Россией.

### ***Арктическая политика, безопасность Японии***

Япония не является приарктическим государством, но не желает оставаться в стороне от мировых процессов оценки, разработки и использования разнообразных ресурсов и возможностей арктического региона. Несмотря на то, что начало деятельности Японии в Арктике приходится на начало XX в., Токио принял полноценную стратегию в этом регионе недавно.

Свою заявку на получение статуса постоянного наблюдателя Арктического совета Япония подала в июне 2009 г. Японские представители посещают его заседания в качестве временного наблюдателя с 2010 г., а эксперты принимали активное участие в совещаниях рабочей группы Арктической программы мониторинга и оценки. В Японии в 2010 г. вышел доклад «О международном сотрудничестве при проведении наблюдений за криосферой», организована Рабочая группа по изучению результатов арктических исследований. Она представила доклад, в котором была представлена рекомендация создать консорциум для проведения арктических исследований, а также начать изучение изменений климата в Арктике. Такой консорциум был создан [7, с. 40—45]. Для разработки правительственной арктической стратегии в 2010 г. учреждено экспертное «Японское совещание по Арктике», призванное выявить пути вовлечения страны в управление регионом с учётом её экономического потенциала, возможности использования преимуществ Северного морского пути (СМП). В сентябре 2010 г. в структуре японского МИДа создана так называемая «Арктическая оперативная группа» («Arctic Task Force»), которая занялась комплексным анализом и мониторингом происходящих в регионе изменений по целому ряду направлений: экономика, сфера безопасности, экология и международное морское право [21, с. 118].

К разработке дипломатической стратегии в Арктике в начале 2012 г. подключился Японский институт международных отношений. Он запустил исследовательский проект «Управление Арктикой и дипломатическая стратегия Японии» (Arctic Governance and Japan's Diplomatic Strategy), одним из результатов реализации которого стал одноимённый 97-страничный документ, который на сегодняшний день является наиболее подробным изложением

ем взглядов Японии на проблематику изучения и освоения Арктики [6, с. 73—80]. По мнению учёных, ключевыми направлениями арктической внешнеполитической деятельности государства могут быть: установление взаимовыгодных двусторонних отношений с приарктическими государствами с целью совместного освоения месторождений и обеспечения развития региона (поиск точек соприкосновения, избегания конфликта интересов); соблюдение выполнения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года; укрепление сотрудничества с США по арктическому вопросу и вопросам безопасности; усиление позиций Японии в отношении вопросов экологии; пропаганда использования японских технологий и знаний; развитие дипломатических рычагов давления в Арктике; усиление государственной арктической политики (создание комитета по Арктике в правительстве страны) [6, с. 74].

Под председательством премьер-министра Японии С. Абэ в 2012 г. была создана парламентская лига, основной задачей которой стало создание условий по обеспечению безопасности СМП. В марте 2013 г. учреждена должность посла, который стал устанавливать контакты с представителями стран Арктического совета. Правительство Японии на основании решения парламента впервые включило тему освоения Арктики в Морской генеральный план. Министерство государственных земель и транспорта получило отдельный бюджет на исследование экономических и других перспектив, а также выгод и юридических аспектов использования СМП. В рамках пятилетней программы GRENE, сформированной для изучения климатических изменений в Арктике Министерством образования и науки Японии в 2011 г. до 2016 г., проводились исследования и прогнозирование предстоящих изменений в состоянии арктической экосистемы в результате происходящих в настоящее время климато-океанологических изменений. Программа обеспечивается из государственного бюджета, ежегодный размер её субсидирования равен 600 млрд иен. В исследованиях по данной программе участвуют около 300 учёных от 35 научно-исследовательских институтов и университетов<sup>23</sup>. В мае 2013 г. Япония получила статус наблюдателя в Арктическом совете, который позволяет ей более глубоко оценивать арктическую проблематику, расстановку сил в нем и свое место в основных направлениях его деятельности и развития.

На основе глубокого анализа японских средств массовой информации член российско-японской комиссии по урегулированию претензий, связанных с рыболовством, первый секретарь Посольства Российской Федерации в Японии (г. Токио) А.А. Курмазов выделяет наиболее важные вопросы арктической проблематики, которые особенно интересуют япон-

---

<sup>23</sup> У Японии концентрированный интерес к Арктической проблематике / А. Курмазов. URL: <http://www.eastrussia.ru/material/u-yaponii-kontsentrirrovannyu-interes-k-arkticheskoy-problematike/> (дата обращения: 15.06.2016).

ское правительство в России. Это: возможность использования Северного морского пути; научные исследования арктических морей; расширение сотрудничества и одновременно конкуренции России с Китаем и другими азиатскими странами в деле совместной разработки ресурсов Арктики, в первую очередь, месторождений углеводородного сырья; учёт позиции России, связанной с обеспечением её интересов в Арктике военными и техническими средствами [4, с. 59].

В первую очередь Японию интересует транзитный потенциал СМП, открывающий новые возможности для оптимизации японского экспорта в европейском направлении. Имея в своём распоряжении один из крупнейших торговых флотов в мире, Япония может извлечь выгоду из СМП, который позволяет сократить время пути от Гамбурга до Иокогамы приблизительно на 40%, а расход топлива — на 20%, по сравнению с маршрутом, пролегающим через Суэцкий канал. Японцы считают, что Хоккайдо с его портами может стать своеобразными «воротами» этой важной транспортной артерии. При этом портом базирования предлагается сделать Томакомай<sup>24</sup>. Порт находится на таком расстоянии, например, от Мурманска, которое крупные контейнеровозы могут преодолевать за две недели. То есть, вполне вероятно осуществить за месяц рейс туда и обратно. По мнению японских специалистов<sup>25</sup>, этот порт мог бы стать перевалочным пунктом СМП в точке, где северные условия уже не станут ограничителем судоходства. А доставленные грузы могут из этого порта транспортироваться дальше — в южные районы Азии.

Доступность и возможность использования СМП в Японии рассматривается широко. В стране создан Центр по изучению перспектив судоходства по СМП. Японская сторона видит не только положительные моменты, но признает и наличие проблем, которые потенциально могут оказывать негативное влияние на эффективность его эксплуатации. Суровые климатические условия могут изменять длительность навигации и скорость проводки судов, в связи с чем, потребуется дополнительный ресурс ледокольного флота для проводки судов и, как следствие — происходит значительное удорожание эксплуатации СМП. Тревожит слабая заселённость побережья и слабо развитая инфраструктура российских портов в Заполярье,

---

<sup>24</sup> Порт Томакомай расположен в устье реки Томакомай к юго-востоку от Саппоро. Порт оснащен рейдовыми причалами с максимальной глубиной до 24 м, которые способны принимать большие танкерные суда, грузоподъемностью до 280 тыс. тонн. Основными статьями импорта порта являются — уголь, лес и лесоматериалы, нефть и нефтепродукты; экспорта — автомобильная техника, промышленное оборудование. Суммарный оборот морских перевозок за год в Томакомай составляет 43 млн тонн грузов. Порт оснащён современным оборудованием для погрузки и разгрузки морских грузов, а также большими складскими помещениями и хранилищами для нефти. Ремонтно-строительные работы проводятся судостроительными предприятиями порта, которые имеют в своём распоряжении доки и стапеля.

<sup>25</sup> Ямада Ё. Ворота в Азию — выгода Хоккайдо // Хоккайдо симбун. 2014. 2 авг.

особенно его восточной части. В то же время японские эксперты прогнозируют, что по мере охлаждения отношений с Европой из-за украинских событий Россия всё больше будет разворачиваться в сторону Азии. Поток энергоносителей в азиатские страны станет возрастать, и роль СМП будет также повышаться, несмотря на все имеющиеся сложности. Японский флот готов конвоировать японские суда при прохождении японских судов по арктическим маршрутам. Япония спустила на воду свой первый ледокол под названием Shirase в 2009 г. Всего в Японии имеется три ледокола и предполагается расширять ледокольный флот. Япония намерена запустить метеорологический спутник для наблюдения за ледовой обстановкой в арктических морях [15, с. 102—108].

В Японии планируют запустить проект по созданию новейшего беспилотного подводного батискафа для исследования вод Арктики. Задача аппарата — сбор океанографической информации. Предполагается, что длина батискафа будет составлять примерно 10 метров, при этом он будет способен функционировать без дозаправки до нескольких десятков дней. Полученные данные планируется использовать для обеспечения безопасного прохода судов через льды<sup>26</sup>. Формируется портфель заказов на строительство танкеров для использования в СМП. Вместе с тем, японские инвесторы полагают, что ещё не пришло время для масштабных инвестиций в разработку арктических природных ресурсов или использование северных морских маршрутов, и они проявляют осторожность в этом отношении.

Следует отметить, что с 1993 г. центром, координирующим изучение арктической проблематики и разрабатывающим научно-экспертные основы политики в данной сфере, является Фонд исследований океанской политики. Фонд выступает головной структурой в программах по изучению СМП. Характерно, что предметом изучения японских специалистов являлись не только технические, но и международно-правовые и военно-стратегические аспекты эксплуатации СМП. Вялотекущие исследования, связанные с СМП, велись в Японии, начиная с 1995 г., после распада СССР. Их активизация началась после того, как этим вопросом стали плотно заниматься восточноазиатские соседи Японии, одновременно её ближайшие соперники по освоению Арктики — Китай и Республика Корея.

В своей деятельности Япония больше уделяет внимания научным исследованиям в целях получения новых знаний о морских биологических и других ресурсах и прогнозирования климатических изменений. При этом они исходят из того, что природные и техногенные процессы в Арктике влияют на глобальную климатическую, экономическую, энергетическую

---

<sup>26</sup> Япония создаст подводный беспилотник для исследования Арктики. URL: <http://www.arctic-info.ru/news/14-07-2014/arponia-sozdast-podvodnii-bespilotnik-dla-issledovania-arktiki> (дата обращения 30.03.2016)

системы, в которые Япония включена, как и любая другая страна [22, с. 9—11]. Разработка программ наблюдений за полярным климатом, биологией и геологией осуществляются Национальным институтом полярных исследований (НИПИ), который является ведущим научным учреждением в данной области [22, с. 9—11]. Он был основан в 1973 г. как меж-университетский центр полярных исследований. В 1991 г. при содействии Норвегии НИПИ открыл в поселке Нью-Олесунн на Шпицбергене (79° сев. широты) научную станцию, которая занимается мониторингом воздушной среды, а также радиационной обстановки. В 2004 г. НИПИ был реорганизован в самостоятельное исследовательское учреждение, входящее в государственную систему научно-исследовательских организаций — Исследовательскую организацию информации и систем. НИПИ с начала двухтысячных годов переориентировался с антарктической на арктическую проблематику, активно участвует в международном научном проекте — Международный полярный год, издаёт несколько периодических научных трудов на японском и английском языках. В июле 2014 г. по приглашению Министерства образования и науки и ряда научных организаций Японии для налаживания международного научно-сотрудничества по изучению Арктики состоялась поездка группы учёных РАН. Члены российской делегации прочитали ряд докладов в Национальном институте полярных исследований (NIPR) в Токио и в Университете Хоккайдо, вызвавших большой интерес японских специалистов. Особый интерес вызвал визит в компанию Jamstec в городе Йокосука (префектура Канагава) и посещение научно-исследовательского судна Yokosuka с глубоководным обитаемым аппаратом Shinkai 6500. Jamstec обладает уникальным опытом работы в Мировом океане, включая успешную пробную добычу газогидратов на континентальном склоне Японии в районе прогиба Nankai с принадлежащего ей суперсовременного глубоководного бурового судна Chikyu (в переводе с японского — «Земной шар») [23].

При помощи России и США японцами активно проводится мониторинг распределения льдов на маршрутах СМП. При проводке судов надводные инструменты наблюдений для обеспечения безопасной навигации в сложных ледовых условиях явно недостаточны, поэтому как уже упоминалось, создаётся беспилотное подводное научно-исследовательское судно. Наблюдения из толщи воды дадут много больше информации для безопасности мореплавания, включая толщину льда и формирование подводных торосов, а также солёность воды, направление течений и многое другое. Изучение состояния арктических льдов важно ещё и потому, что изменения ледяного покрова, особенно если они будут проходить быстро, без сомнений скажутся на подвижках в климате и состоянии экосистем. С учётом потепления увеличивается подвижность плавучего льда в Арктике, способствующая образованию более протя-

жённых зон сжатия, наслоенности и торосистости льда, усиливаются ветро-волновые процессы, увеличивается количество айсбергов. Всё это, в конечном итоге, создает дополнительную опасность для судов, увеличивает риски возникновения загрязнений окружающей среды.

Ведущие японские организации, финансирующие научные исследования Nippon Foundation и Ocean Policy Research Foundation, совместно с Норвегией и Россией стали принимать активное участие в международной программе изучения СМП (проект INSROP). В Японии создан Консорциум полярных экологических исследований, нацеленный на наращивание кадрового потенциала и связей с научным сообществом, как в самой Японии, так и за её пределами. Учёные активно занимаются разработкой методов бережного использования пространственного и ресурсного потенциалов Арктики. В октябре 2015 г. премьер-министр страны Синдзо Абэ на заседании совета по комплексной морской политике заявил, что Япония должна стать важным игроком в зоне Северного полюса и развивать соответствующие научные технологии, а также сыграть активную роль в выработке международных правил навигации и разработки природных ресурсов в зоне Арктики<sup>27</sup>. Правительство Японии намерено присоединиться к переговорам о возможном заключении соглашения о правилах ведения рыболовства в центральной части Северного Ледовитого океана, которая не входит в эксклюзивные экономические зоны прибрежных стран<sup>28</sup>.

Значительный интерес к арктической проблематике исходит также со стороны государства и крупного японского бизнеса, которые заинтересованы в доступе к месторождениям природного газа и нефти. Это обусловлено тем, что в стране стала остро ощущаться нехватка природных ресурсов, и возросла зависимость от импорта энергоресурсов, который обеспечивают 84% её энергетических потребностей. Потребность Японии в природных арктических ресурсах стала особенно насущной после катастрофы на АЭС «Фукусима» в 2011 г. и в свете неопределённости будущего ядерной энергетики страны, обеспечивавшей до 30% её потребностей в электроэнергии. Большинство атомных станций в зонах особо высокой сейсмоактивности уже закрыто (или будет закрыто в скором времени). Взамен атомной энергетики Япония намеревается развивать альтернативные источники энергии — солнечную, ветровую, приливную и пр. Однако это потребует долгого времени, и по этой причине в краткой и среднесрочной перспективе Япония будет продолжать увеличивать потребление традиционных видов энергоресурсов — нефти и газа [15]. Поэтому Япония не может проигнорировать

---

<sup>27</sup> Япония планирует активизировать деятельность в Арктике. URL: [http://www.arctic-info.ru/news/16-10-2015/aronia-planiruet-aktivizirovat\\_-deatel\\_nost\\_-v-arktike](http://www.arctic-info.ru/news/16-10-2015/aronia-planiruet-aktivizirovat_-deatel_nost_-v-arktike) (дата обращения 17.03.2016)

<sup>28</sup> Япония примет участие в диалоге о рыболовстве в Ледовитом океане. URL: <http://www.arctic-info.ru/news/14-03-2016/aronia-primet-ycastie-v-dialoge-o-ribolovstve-v-ledovitom-okeane> (дата обращения 17.03.2016)

гигантские запасы энергоресурсов Арктики, другие преференции, которые может дать участие в освоении её природных богатств и старается расширить свое присутствие в этом регионе. После упомянутой катастрофы, как выяснилось, значительная часть прибрежных и сопредельных вод Японии оказалась непригодной для добычи морепродуктов.

Также Япония заинтересована в запасах редкоземельных металлов. Её специалисты изучают способы их добычи в арктических условиях совместно с другими арктическими странами, с тем, чтобы не только получать необходимые опыт и информацию, но и обеспечить себе доступ к природным ресурсам в будущем. Япония сильно надеется, что если внесёт серьёзный вклад в исследования Арктики, в особенности в области сохранения окружающей среды, то получит дополнительные преференции в использовании СМП и при разработке ресурсов. Она не допускает того, чтобы её прямые конкуренты (КНР, Республика Корея) получили преимущественные права в Арктике, и поэтому стремится отслеживать и изучать любые изменения и деятельность всех сил в регионе, которые прямо или косвенно затрагивают интересы их страны, использовать как наработанные заделы в двусторонних отношениях с арктическими державами, так и ведущие позиции в ключевых международных организациях, например, Международной морской организации.

Как показывает анализ, Япония стремится найти среди членов Арктического совета те страны, которые испытывают потребность в привлечении финансовых средств для освоения Арктики, а также в союзниках, которые могли бы сбалансировать более сильные арктические державы. В этом плане Япония сделала ставку на Норвегию, которая благосклонно относится к арктическим притязаниям Токио. Так, общность интересов двух стран в Арктике была зафиксирована на совместном семинаре по полярной проблематике в апреле 2010 г. в Токио и на международной конференции по Арктике в норвежском Тромсё (январь 2011 г.).

Ещё один объект интереса со стороны Японии — Канада, которая также заинтересована в привлечении иностранных капиталов и технологий для освоения своей арктической зоны. В ноябре 2010 г. канадские и японские специалисты предприняли успешный эксперимент по добыче газа из гидрата метана, пробурив скважину на берегу моря Бофорта. Им удалось вести добычу газа на протяжении шести дней, что оценивается экспертами как очень хороший результат. И хотя на промышленный уровень добычи газа из гидрата в Арктике, по мнению специалистов, удастся выйти не ранее чем через 10-15 лет, эксперимент лишний раз продемонстрировал, каким неисчерпаемым энергетическим потенциалом обладает этот регион. По некоторым оценкам, в арктической зоне Канады находятся запасы

гидрата метана, которых хватит для того, чтобы обеспечить потребности этой страны в газе на несколько сотен лет.

Судя по публикациям в японских СМИ, Японию сильно беспокоит военная и иная деятельность России по обеспечению своих интересов в Арктике. Но при этом указание Президента России В.В. Путина по усилению военной составляющей в Арктике<sup>29</sup>, принятие новой Морской доктрины РФ<sup>30</sup>, рассматривают не только как усиление и наращивание российской военной мощи в Арктики, но и как стремление России сдерживать нарастающую активность со стороны США, Канады, других приарктических стран в арктическом регионе. Появляется понимание того, что развёртывание военной инфраструктуры в Арктике проводится для защиты национальных интересов России, способствует сохранению баланса сил в регионе и противодействию вместе с правоохранительными органами и спецслужбами новым вызовам и угрозам безопасности.

Как показывают события последнего времени, Япония использует все возможности сотрудничества с Россией в освоении Арктики для продвижения вопросов связанных с решением проблемы «северных территорий». Статус Курильских островов и японско-американской альянс по обеспечению безопасности представляют собой серьёзное препятствие для установления партнёрских отношений между двумя странами. Перспектива круглогодичного плавания по СМП увеличивает ценность Курил (порты, складская инфраструктура, объекты систем безопасности), что придаст новый импульс спорам вокруг этих островов [4, 6]. Кроме того, в японских СМИ периодически поднимается вопрос о нарушениях РФ стандартов использования окружающей среды и «деградации» коренных малых народов Севера, Сибири и Дальнего Востока. Тем не менее, Япония готова к сотрудничеству с РФ, хорошо понимая масштабы потенциальной выгоды, которую она может извлечь из этих отношений. Налаживая практические отношения с Россией, Япония стремится воспользоваться потенциалом Арктики и обрести поддержку РФ в противостоянии напористой политике Китая. Россия

---

<sup>29</sup> Действительно Россия в последние два-три года наращивает свое присутствие в Арктике по разным направлениям. Укрепляет свои позиции в Арктике Минобороны России, МЧС России и ФСБ России. На базе Северного флота создана и начала действовать с 1 декабря 2014 г. новая военная структура — Объединённое стратегическое командование «Север». 22 октября 2015 г. министр обороны России С.К. Шойгу заявил, что создание арктической группировки войск России завершится к 2018 г., а в 2016—2017 гг. военное ведомство закончит реконструкцию шести аэродромов в Арктике. В рамках создания Системы комплексной безопасности населения и территорий Российской Арктики открыты 10 комплексных аварийно-спасательных центров МЧС России с общей численностью 16 тысяч человек.

<sup>30</sup> Президент Российской Федерации В.Путин подписал Морскую доктрину Российской Федерации 26 июля 2015 г. в городе Балтийске на борту фрегата «Адмирал флота Советского Союза Горшков» по итогам совещания, в котором принимали участие заместитель Председателя Правительства РФ Д. Рогозин, министр обороны России С. Шойгу, командующий Военно-Морским Флотом В. Чирков, командующий войсками Западного военного округа А. Сидоров.

рассматривается японским правительством как один из главных партнеров в освоении ресурсов Арктики и судоходства по Северному морскому пути.

Япония считает Россию самым влиятельным игроком в Арктике и Арктическом совете и при её поддержке и помощи надеется получить для своих энергетических и морских транспортных компаний, а также научных институтов более широкий доступ к Арктике [4]. Речь идет о расширении списка японских поставщиков энергоресурсов, увеличении маршрутов перевозок по СМП. Для этого она в полной мере стремится овладеть российским опытом судоходства и эксплуатации оборудования в суровых погодных условиях, с максимальной пользой использовать преимущества своих морских портов перед конкурентами, такими как Сингапур, Шанхай и Гонконг. В мае 2013 г. японская компания Inpex Corporation заключила с «Роснефтью» договор о совместной разработке двух нефтяных месторождений, принадлежащих России. В ноябре 2015 г. руководитель «Роснефти» И.И. Сечин предложил японским компаниям поставлять суда и технику для освоения ресурсов российского шельфа, в том числе Арктики, на правах одного из основных технологических партнёров — поставщиков судов и морской техники. Также, по его словам, японские корабли и производители судового оборудования имеют возможность зайти в российские судостроительные проекты, в частности, в судостроительный комплекс «Звезда»<sup>31</sup>.

Россия также может извлечь выгоду из укрепления отношений с Японией. Поскольку её стратегические интересы постепенно перемещаются из Европы в Азию, России целесообразно обезопасить себя на случай непредвиденных обстоятельств в отношениях с Китаем и наладить тесные партнёрские отношения с другими государствами Азии. Хотя Пекин остаётся важнейшим торговым партнером России в Восточной Азии, Москва должна расширять список восточноазиатских покупателей её энергоресурсов. Инфраструктура энергетических проектов «Алтай» и «Сила Сибири» пока нацелена только на Китай. Для России это является довольно серьёзным стимулом к расширению клиентской базы и включению в неё других государств Северо-Восточной Азии. Кроме того, Россия отстает от своих главных конкурентов в сфере технологий, которые необходимы для ведения деятельности в арктическом регионе. Японские ноу-хау в области добычи энергии и морских операций могут оказаться полезными для российских компаний. Если Москве и Токио удастся преодолеть препятствия на пути к диалогу, они смогут извлечь для себя выгоду не только в Арктике, но и в странах Северо-Восточной Азии.

---

<sup>31</sup> Сечин предложил японским судостроителям поставлять технику для освоения шельфа. URL: [http://www.arctic-info.ru/news/06-11-2015/secin-predlozil-aponskim-sydostroitelam-postavlat\\_-tehniky-dla-osvoenia-sel\\_fa](http://www.arctic-info.ru/news/06-11-2015/secin-predlozil-aponskim-sydostroitelam-postavlat_-tehniky-dla-osvoenia-sel_fa) (дата обращения 17.03.2016).

В вопросах же безопасности Япония продолжает активно сотрудничать с Вашингтоном. Она рассматривает США как военно-политического союзника и рассчитывает на поддержку американского правительства в получении дополнительных полномочий в арктических организациях и поддержку в эксплуатации ресурсов [6, с. 77]. В ноябре 2014 г. Правительства Японии и США подписали меморандум о проведении совместных исследований в области экспериментальной добычи гидрата метана на Аляске. Документ был подписан министром экономики Японии Ёити Миядзавой и послом США в Японии Кэролайн Кеннеди в Токио в рамках Международной конференции «Производителей и потребителей сжиженного природного газа 2014». Проект будет осуществляться японской государственной корпорацией нефти, газа и металлов (JOGMEC) и Государственной лабораторией энергетики и технологий министерства энергетики США<sup>32</sup>.

Свои арктические амбиции они подкрепляют соответствующей финансово-экономической, научно-технологической базой, а также существенным политическим потенциалом для активного участия в арктической политике. Япония, форсировав процесс вступления в Арктический совет на правах наблюдателя, в дальнейшем хочет быть его полноправным участником. МИД Японии выступает за создание новой международной структуры в Арктике, которая формировалась бы, на их взгляд, не по географическому принципу, а по наличию экономических интересов в регионе.

При проведении своей арктической политики, Япония в последнее время столкнулась с необходимостью учитывать «украинский фактор». Верность союзническим отношениям с Северной Америкой и Европой не позволяет Японии пока идти на большее сближение с Россией даже хотя бы в отношении Арктики. Поэтому практические интересы Японии (и не только в отношении арктической составляющей) во многом будут зависеть от того, как она сможет выстроить отношения доверия с Россией, как в среднесрочном, так и долгосрочном плане. В настоящее время, признавая ведущую роль России в Арктике, Япония пытается строить с ней сбалансированные отношения, несмотря на сложную политическую ситуацию в мире.

### ***Заключение***

Китай, Республика Корея и Япония на всех площадках выдвигают тезис о том, что Арктика — это «достояние всего человечества» и её освоение должно происходить усилиями всех стран, имеющих в этом настоятельную потребность, соответствующие финансово-экономические и технологические возможности. Ими предпринимаются попытки ревизии в

---

<sup>32</sup> Япония и США договорились о совместной добыче газа на Аляске. URL: [http://www.arctic-info.ru/news/06-11-2014/arponia-i-ssa-dogovorilis\\_o-sovmestnoi-dobice-gaza-na-alaske](http://www.arctic-info.ru/news/06-11-2014/arponia-i-ssa-dogovorilis_o-sovmestnoi-dobice-gaza-na-alaske) (дата обращения 17.03.2016)

свою пользу правового статуса Арктики, недопущение оформления заявок прибрежными государствами на расширение границ континентального шельфа в регионе. Они стремятся перевести северные морские маршруты под международное управление (Северный морской путь в России и Северо-Западный проход в Канаде).

В своей деятельности Китай, Республика Корея и Япония стремятся обеспечить свое постоянное или хотя бы сезонное присутствие в Арктике в виде научных экспедиций, провоза грузов, рыболовства, добычи полезных ископаемых, образования поселений, стремятся получить информацию о месторождениях стратегических природных ресурсов в Арктике и их разработке, перспективах эксплуатации Северного морского пути, российских технологиях ледоколостроения, обстановке в местах проживания коренных малочисленных народов Севера.

В этой связи перед Россией стоят чрезвычайно сложные задачи в деле защиты этого региона в качестве национальной ресурсной базы и транспортной артерии. Отношения России с Китаем, Республикой Корея и Японией по вопросу о хозяйственном освоении Арктики должны сочетать в себе элементы как взаимодействия, так и соперничества. Задача России — найти в этой сфере деятельности разумный баланс.

### **Литература**

1. Карлусов В.В. Арктический вектор глобализации Китая. URL: [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=244#top-content](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=244#top-content) (дата обращения 19.03.2016 г.).
2. Комиссина И.Н. Арктический вектор внешней политики Китая // Проблемы национальной стратегии. 2015. № 1. С. 54—73.
3. Данилов А.П. Китай и Арктика // Проблемы Дальнего Востока. 2014. № 3. С. 67—73.
4. Курмазов А. Арктическая политика Японии и интересы России // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 3. С. 58—67.
5. Гриняев С.Н. Экономическое, технологическое и морское сотрудничество в Арктике // Право и инвестиции. 2015. № 1—2. С. 76—77.
6. Страны-наблюдатели в Арктическом совете: позиция и мотивы деятельности. М.: АНО «Центр стратегических оценок и прогнозов», 2014. 101 с.
7. Подоплёкин А.О. Арктика как объект геополитических интересов неарктических государств // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2011. № 2. С. 40—45.
8. Храпчихин А.А. Значение Арктики для национальной безопасности России, Китай может стать арктической державой // Арктика и Север. 2015. № 21. С. 88—97.
9. Ягья В.С., Харлампьева Н.К., Лагутина М.Л. Арктика — новый регион внешней политики Китая // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2015. Т.15. № 1. С. 43—52.
10. Александров О.Б. Перспективы стратегического альянса России и Китая в Арктике // Россия — XXI век. 2015. № 2. С. 24—35.
11. Данюк Н.С., Рамазанов М.Р. Арктика в системе координат энергетической политики РФ и КНР как основа устойчивого развития российско-китайских отношений // Международное публичное и частное право. 2014. № 2. С. 15—22.
12. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Освоение природных ресурсов Арктики: пути сотрудничества России с Китаем в интересах будущего // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. № 39. С. 2—9.

13. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Стратегии иностранных государств в Арктике: общее и особенное // Арктический регион: Проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах / Рос. совет по межд. делам [под общ. ред. И. С. Иванова]. М.: Аспект Пресс, 2013. Т. 1. С. 112—144. URL: [http://narfu.ru/aan/Encyclopedia\\_Arctic/Arctic\\_Anthology\\_Vol1.pdf](http://narfu.ru/aan/Encyclopedia_Arctic/Arctic_Anthology_Vol1.pdf) (дата обращения: 13.06.2016).
14. Карлусов В.В. Арктика в системе глобальных приоритетов Пекина: взгляд из России // Вестник МГИМО Университета. 2012. № 5 (26). С. 24—32. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/arktika-v-sisteme-globalnyh-prioritetov-pekina-vzglyad-iz-rossii> (дата обращения 19.01.2016 г.).
15. Антюшина Н.М. Арктика: новый формат международного сотрудничества. М.: Ин-т Европы РАН, 2014. 138 с.
16. Лукин Ю.Ф. Обеспечение безопасности и устойчивого развития Арктического региона, сохранение экосистем и традиционного образа жизни коренного населения Арктики». Архангельск, 15-16 сентября 2015 // Арктика и Север. 2015. № 21. С. 190—197. URL: [http://narfu.ru/upload/iblock/dd7/14-\\_lukin.pdf](http://narfu.ru/upload/iblock/dd7/14-_lukin.pdf); <http://cyberleninka.ru/article/n/obespechenie-bezopasnosti-i-ustoychivogo-razvitiya-arkticheskogo-regiona-sohranenie-ekosistem-i-traditsionnogo-obraza-zhizni> (дата обращения: 17.07.2016).
17. Толстокулаков И.А. Основы политики Республики Корея по вопросу освоения Арктики // Арктика в современной мировой политике: место в национальных внешнеполитических интересах (По материалам круглого стола). Отдел изучения международных отношений и проблем безопасности ИИАЭ ДВО РАН, 13 ноября 2014 г. URL: <http://ihaefe.org/files/pacific-ocean-map/36.pdf> (дата обращения: 15.06.2016).
18. Алексакин А.А., Половинкин В.Н. Современное состояние и перспективы развития ледового судостроения и судоходства // Арктика: экология и экономика. 2015. №1 (17). С. 18—30.
19. Песцов С.К., Толстокулаков И.А., Лабюк А.И., Колегова Е.А. Международное сотрудничество в Арктике: интересы и стратегии стран Азиатско-Тихоокеанского региона. URL: <http://ras.ru/FStorage/Download.aspx?id=890c363f-f2dd-4a4f-bfb3-8499d3cb665e> (дата обращения: 15.06.2016).
20. Морозов Ю.В., Клименко А.Ф. Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в «арктической гонке» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. Выпуск № 20, том 20. С.174—191. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/kitay-i-drugie-gosudarstva-severo-vos-tochnoy-azii-v-arkticheskoy-gonke> (дата обращения: 15.06.2016).
21. Морозов А.И. Арктический регион как геополитическое пространство XXI века // Проблемы постсоветского пространства. 2015. № 4. С. 109—119
22. Курмазов А. Японские исследования арктических морей // Рыбное хозяйство. 2015. № 1. С. 9—11.
23. Развитие международного научного сотрудничества Российской академии наук и научно-исследовательских организаций Японии по изучению Арктики // Арктика: экология и экономика. 2014. №3. С. 103—104

## References

1. Karlusov V.V. Arkticheskii vektor globalizatsii Kitaia. URL: [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=244#top-content](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=244#top-content) (accessed: 19 March 2016)
2. Komissina I.N. Arkticheskii vektor vneshnei politiki Kitaia. *Problemy natsional'noi strategii*, 2015, № 1, pp. 54—73.
3. Danilov A.P. Kitai i Arktika. *Problemy Dal'nego Vostoka*, 2014, № 3, pp. 67—73.
4. Kurmazov A. Arkticheskaja politika Iaponii i interesy Rossii. *Problemy Dal'nego Vostoka*, 2015, № 3, pp. 58—67.
5. Griniaev S.N. Ekonomicheskoe, tekhnologicheskoe i morskoe sotrudnichestvo v Arktike. *Pravo i investitsii*, 2015, № 1—2, p. 76—77.
6. *Strany-nabliudateli v Arkticheskom sovete: pozitsiia i motivy deiatel'nosti*. М.: АНО «Тсентр стратегических отсенок и прогнозов», 2014, 101 p.
7. Podoplekin A.O. Arktika kak ob"ekt geopoliticheskikh interesov nearkticheskikh gosudarstv // *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sot-sial'nye nauki*, 2011, № 2, pp. 40—45.

8. Khranchikhin A.A. Znachenie Arktiki dlia natsional'noi bezopasnosti Rossii, Kitai mozhnet stat' arkticheskoi derzhavoi. *Arktika i Sever*, 2015, № 21, pp. 88—97.
9. Iag'ia V.S., Kharlamp'eva N.K., Lagutina M.L. Arktika — novyi region vneshnei politiki Kitaia // *Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Mezhdunarodnye otnosheniia*, 2015, T.15, №1, pp. 43—52.
10. Aleksandrov O.B. Perspektivy strategicheskogo al'iansa Rossii i Kitaia v Arktike. *Rossia — XXI vek*, 2015, № 2, pp. 24—35.
11. Daniuk N.S., Ramazanov M.R. Arktika v sisteme koordinat energeticheskoi politiki RF i KNR kak osnova ustoichivogo razvitiia rossiisko-kitaiskikh otnoshenii. *Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo*, 2014, № 2, pp. 15—22.
12. Konyshchev V.N., Sergunin A.A. Osvoenie prirodnykh resursov Arktiki: puti sotrudnichestva Rossii s Kitaiem v interesakh budushchego. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'*, 2012, № 39, pp. 2—9.
13. Konyshchev V.N., Sergunin A.A. Strategii inostrannykh gosudarstv v Arktike: obshchee i osobennoe. *Arkticheskii region: Problemy mezhdunarodnogo sotrudnichestva: Khrestomatiia v 3 tomakh* / Ros. sovet po mezhd. delam [pod obshch. red. I. S. Ivanova]. M.: Aspekt Press, 2013, T. 1, pp. 112—144. URL: [http://narfu.ru/aan/Encyclopedia\\_Arctic/Arctic\\_Anthology\\_Vol1.pdf](http://narfu.ru/aan/Encyclopedia_Arctic/Arctic_Anthology_Vol1.pdf) (accessed: 13 June 2016).
14. Karlusov V.V. Arktika v sisteme global'nykh prioritetrov Pekina: vzgliad iz Rossii. *Vestnik MGIMO Universiteta*, 2012, № 5 (26), pp. 24—32. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/arktika-v-sisteme-globalnykh-prioritetov-pekina-vzglyad-iz-rossii> (accessed: 19 January 2016).
15. Antiushina N.M. *Arktika: novyi format mezhdunarodnogo sotrudnichestva*. M.: In-t Evropy RAN, 2014. 138 p.
16. Lukin Y.F. Obespechenie bezopasnosti i ustoychivogo razvitiia Arkticheskogo regiona, sohranenie ecosystem i traditsionnogo obraza zhizni korennoho naseleniya Arktiki. Arkhangelsk, 15-16 sentyabrya 2015. *Arktika i Sever*, 2015, № 21, pp. 190—197. URL: [http://narfu.ru/upload/iblock/dd7/14\\_-lukin.pdf](http://narfu.ru/upload/iblock/dd7/14_-lukin.pdf); <http://cyberleninka.ru/article/n/obespechenie-bezopasnosti-i-ustoychivogo-razvitiia-arkticheskogo-regiona-sohranenie-ekosistem-i-traditsionnogo-obraza-zhizni> (accessed: 17.07.2016).
17. Tolstokulakov I.A. Osnovy politiki Respubliki Koreia po voprosu osvoeniia Arktiki. *Arktika v sovremennoi mirovoi politike: mesto v natsional'nykh vneshnepoliticheskikh interesakh (Po materialam kruglogo stola)*. Otdel izucheniiia mezhdunarodnykh otnoshenii i problem bezopasnosti IIAE DVO RAN, 13 noiabria 2014 g. URL: <http://ihaefe.org/files/pacific-ocean-map/36.pdf> (accessed: 15 June 2016).
18. Aleksashin A.A., Polovinkin V.N. Sovremennoe sostoianie i perspektivy razvitiia ledovogo sudostroeniia i sudokhodstva. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2015, №1 (17), pp. 18—30.
19. Pestsov S.K., Tolstokulakov I.A., Labiuk A.I., Kolegova E.A. Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo v Arktike: interesy i strategii stran Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona. URL: <http://ras.ru/FStorage/Download.aspx?id=890c363f-f2dd-4a4f-bfb3-8499d3cb665e> (accessed: 15 June 2016).
20. Morozov Iu.V., Klimenko A.F. Kitai i drugie gosudarstva Severo-Vostochnoi Azii v «arkticheskoi gonke». *Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istorii i sovremennost'*, 2015, Vypusk № 20, tom 20, pp. 174—191. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/kitay-i-drugie-gosudarstva-severo-vostochnoy-azii-v-arkticheskoy-gonke> (accessed: 15 June 2016).
21. Morozov A.I. Arkticheskii region kak geopoliticheskoe prostranstvo XXI veka. *Problemy postsovet'skogo prostranstva*, 2015, № 4, pp. 109—119.
22. Kurmazov A. Iaponskie issledovaniia arkticheskikh morei. *Rybnoe khoziaistvo*, 2015, № 1, pp. 9—11.
23. Razvitie mezhdunarodnogo nauchnogo sotrudnichestva Rossiyskoy akademii nauk i nauchno-issledovatel'skikh organizatsiy Yaponii po izucheniyu Arktiki. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2014, № 3, pp. 103—104.