ПОЛИТЕХ
Санкт-Петербургский
политехнический университет
Петра Великого

АРКТИКА:
ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Труды Второй международной
научной конференции

Часть I

Санкт-Петербург
2017

Редакционная коллегия:

Васильев Ю.С. - академик РАН, доктор технических наук, профессор;
Ивантер В.В. - академик РАН, доктор экономических наук, профессор;
Порфирьев Б.Н. - академик РАН, доктор экономических наук, профессор;
Алмазова Н.И. - доктор педагогических наук, профессор;
Диденко Н.И. - доктор экономических наук, профессор;
Комков Н.И. - доктор экономических наук, профессор;
Кузнецов Д.И. - доктор философских наук, профессор;
Кулик С.В. - доктор исторических наук, профессор;
Скрипнюк Д.Ф. - доктор экономических наук, профессор.

Ответственный редактор:

Диденко Н.И. - доктор экономических наук, профессор

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФГАОУ ВО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ПЕТРА ВЕЛИКОГО»

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ФИЛИАЛ ИНСТИТУТА ИСТОРИИ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ И ТЕХНИКИ ИМ. С.И. ВАВИЛОВА РАН

АРКТИЧЕСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ АКАДЕМИЯ НАУК

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ СОВЕТ МИРА И СОГЛАСИЯ

АРКТИКА:
ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Труды Второй международной
научной конференции
Часть I
19—20 апреля 2017 г.

Санкт-Петербург
Медиапапир
2017

УДК 338.23
ББК 65.050
А83

Сборник трудов второй международной научной конференции (часть I) подготовлен при финансовой поддержке гранта Российского научного фонда «Программно-целевое управление комплексным развитием Арктической зоны РФ (проект №14-38-00009)».
Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого

Арктика: история и современность: труды второй международной научной конференции (Часть I). 19–20 апреля 2017 г. Санкт-Петербург / отв. ред. доктор экономических наук, проф. Н. И. Диденко. – СПб.: Медиапапир, 2017. – 405 с.

Представленные на конференцию темы докладов охватывают широкий спектр вопросов, результаты исследований которых направлены на определение путей решения проблем управления развитием Арктики.

Материалы, публикуемые в сборнике, будут полезны специалистам, ученым, руководителям властных структур различных уровней управления, занимающихся проблемами, рассматриваемыми на конференции.

ISBN 978-5-00110-019-5

© Коллектив авторов, 2017
© Медиапапир, 2017

СОДЕРЖАНИЕ

Секция 1. Военная безопасность

Журавель В.П.
Вызовы и угрозы военной безопасности в Арктике……8

Секция 2. Историко-культурное наследие

Игнатова А.А.
Социокультурные инициативы в контексте территориального развития на примере Мурманской области……... 18

Таньшина Н.П.
Жозеф-Поль Гемар и несостоявшаяся Русско-Французская Арктическая экспедиция……26

Кашеваров А.Н.
Высшее православное духовенство на Соловках во второй половине 1920-х годов……...35

Смирнова Д.Д.
К вопросу о христианизации населения русской Лапландии (XV-XVI вв.)…….…….44

Секция 3. История

Васильев Ю.С., Большев А.С.
Развитие арктической тематики в Санкт-Петербургском Политехническом университете…….…53

Бочаров А.А., Михайлов А.А.
«Первая арктическая гонка»: борьба советской России (СССР) за свои интересы в Арктике: военные и правовые аспекты……..…67

Бринюк Н.Ю.
Развитие научных исследований в Арктике с 1920-х гг. до конца советского периода……...76

Ершова Н.А.
Популяризация арктических исследований в деятельности “Архангельского общества изучения русского севера”……85

Шилин М.Б., Новопашенный И.В.
Сто лет нотифицирования последнего присоединения к россии вновь открытых крупных полярных территорий…….…..95

Скрыдлов А.Ю.
«Не смотрите на то, что я не моряк»: Дмитрий Иванович Менделеев и исследования Арктики……105

Соболев В.С.
Из истории освоения Северного Морского пути (первая треть XX в.)……..115

Гринёв А.В.
Освоение Россией американской Арктики в XVIII – середине XIX в……...121

Красноженова Е.Е.
Северные Арктические конвои в годы Великой Отечественной войны……136

Ковалев Б.Н., Кулик С.В.
Депутаты государственной думы Российской Империи о необходимости освоения Севера……...…144
Кривичев А.И., Максимов Ю.И.
Исследователь арктики – художник А.А. Борисов ……..……152
Рябкова О.В.
Гидрографическое исследование и освоение акваторий Обской и Тазовской губ в 1943 г……..……...160

Секция 4. Международные отношения

Чанышева А. Ф., Смирнова Н.В., Лебедева А.А.
Пути сотрудничества России и Норвегии при освоении морских нефтегазовых месторождений……..……169
Журавель В.П.
Россия и азиатские страны арктического совета: проблемы взаимодействия……179
Медведев Д.А.
Стратегическое значение Арктики для развития международных отношений……..190

Секция 5. Робототехника

Бабкин Ю.А., Федоров А.В.
Автоматизация процессов измерений и контроля линейного тракта подводных волоконно-оптических линий связи для арктической зоны Российской Федерации…….200
Кошурина А.А.
Вектор развития современного вездеходного транспорта для Арктики…….210
Шубин П.К., Куличенко А.Д.
Концепция создания роботизированных систем для поиска и спасания в условиях Арктики……..218
Васильев И.А.
Управление группировкой спасательных роботов для работы в природно-климатических условиях Арктики……..226
Железняков А.Б.
За Арктикой из космоса (Проект многоцелевой космической системы «Арктика»)……..…234
Ляхманов Д.А., Гай В.Е., Кошурина А.А.
Алгоритм определения положений эталонных объектов в задаче построения транспортной колонны…….……242
Мустафина Э.Б.
Проблемы применения методов визуальной навигации в Арктических условиях…….……250

Секция 6. Человеческие ресурсы

Гашкова Е.М., Тимерманис Е.Б.
Возможности формирования идентичности Арктического региона (на материале опроса студентов СПбПУ)……..259

Морозова М.Е.
Роль коренных народов Чукотского автономного округа в развитии традиционного природопользования…….……267

Секция 7. Экология

Потравный И.М., Кривошапкина О.А.
Оценка воздействия добывающих предприятий на окружающую среду в составе этнологической экспертизы проекта……...271

Секция 8. Экономика

Диденко Н.И., Скрипнюк Д.Ф.
Концепция модернизации экономики региона Арктической зоны в условиях современного развития мировой экономики……..279
Глухов В.В., Васецкая Н.О.
Вызовы системы образования в цифровой экономике……..288
Миролюбова О.В.
Принципы реализации передовых производственных технологий в Арктической зоне РФ…….….297
Киккас К.Н.
Текущее состояние и тенденции развития транспортно-логистических маршрутов в Арктике: по материалам российских журналов……308
Антипов С.К.
Нейросетевая модель как способ обработки сложных систем эконометрических уравнений, характеризующих Арктическую зону…….319
Конахина Н.А.
Оценка внешнеторговой деятельности регионов Арктической зоны РФ……...326
Ромашкин Г.С.
Выбор концепции экономического развития Арктического региона РФ……....336
Барашева Т.И.
Совершенствование системы бюджетно-налогового регулирования в целях экономического развития Севера и Арктики…….347
Федосеев С.В., Точило М.В.
Анализ месторождений Кольского полуострова для формирования минерально-сырьевой базы диоксида титана……..356
Катышева Е.Г.
Оценка перспектив развития нефтяных и газовых проектов на Арктическом шельфе России…….....361
Красулина О.Ю.
Методические принципы интегральной оценки освоения Арктической зоны……..369
Радушинский Д.А.
Перспективы и проблемы развития транспортной инфраструктуры Северного Морского Пути в Арктической зоне Российской Федерации……...……377
Красулина О.Ю.
Качество жизни населения, проживающего и работающего в Арктике…….….387

УДК 327.7

Журавель Валерий Петрович
кандидат педагогических наук,
ведущий научный сотрудник,
Институт Европы РАН
e-mail: zhvalery@mail.ru

РОССИЯ И АЗИАТСКИЕ СТРАНЫ АРКТИЧЕСКОГО СОВЕТА: ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Аннотация. *Статья посвящена анализу деятельности Китая, Индии, Республики Корея, Японии и Сингапура, которые в мае 2013 года получили статус государств наблюдателей Арктического совета. Своей предыдущей деятельностью на арктическом и антарктическом (особенно это характерно для Индии) направлении они заслужили это право. В настоящее время свои арктические амбиции они подкрепляют соответствующей финансово-экономической, научно-технологической базой. Активное участие в деятельности рабочих групп Арктического совета предоставляет этим странам хорошие условия для внимательного слежения за происходящими в Арктике процессами и изменениями, позволяет им более глубоко оценивать арктическую проблематику, расстановку сил в нем и свое место в основных направлениях его деятельности и развития.*

Самым важным для азиатских стран в Арктике является возможность постоянного наблюдения за изменением климата в Арктике, иметь доступ к ее богатым природным ресурсам и транспортным коммуникациям.

Активизация китайского присутствия в Арктике связана в основном с потребностями экономики в доступе к минерально-сырьевым ресурсам региона, а также в надежных и доступных морских путях для доставки экспортных товаров и грузов.

Для Китая Арктика является важным, но не первостепенным приоритетом во внешней политике страны. Индия делает первые шаги на арктическом пути, постепенно наращивая инфраструктуру, необходимую как для научно-исследовательской работы в Арктическом регионе, так и для укрепления политических и торгово-экономических связей с арктическими государствами.

Республика Корея исходит из того, что развитие Севморпути не только позволит увеличить производство кораблей арктического класса, но и существенно увеличит товарооборот корейских портов с портами Западной Европы. В последнее десятилетие активность Японии по отношению к Арктике сместилась из научно-исследовательской плоскости в плоскость конкретных экономических проектов. Пока не ясно, будут ли усилия Сингапура в Арктике носить долгосрочные цели и политический контекст, либо он будет использовать Арктику как потенциал развивающегося рынка, на котором он видит себя в качестве технологического лидера. Эти страны вместе с Россией могут стать создателями «Морского, арктического шелкового пути». Строя отношения с арктическими азиатскими странами мы не должны переходить красную черту, сохраняя и соблюдая национальные интересы российского государства.

Ключевые слова: *Арктика, Россия, Китай, Индия, Республика Корея, Япония, Сингапур*

Введение

Прошло около 4 лет как 12 мая 2013 года четыре государства Азии - Китай, Индия, Республика Корея, Япония и Сингапур на 8 министерской встрече Арктического совета (АС) в шведском городе Кируне стали наблюдателями в АС. Присоединение к работе Совета они рассматривают как одно из ключевых достижений своей дипломатии последних лет, как символический репутационный капитал, благодаря которому они условно становятся в один ряд с ведущими мировыми арктическими державами как Россия, США, Канада, Норвегия.

В чем состоят тенденции и устремления азиатских стран в работе АС и в целом на арктическом треке?

1. Надо констатировать, что своей предыдущей деятельностью на арктическом и антарктическом (особенно это характерно для Индии) направлении они заслужили право быть страной-наблюдателем АС. Они признали требования Оттавской декларации к странам наблюдателям в АС. При этом следует отметить, что их возможности и степень вовлеченности в арктические проекты разные, но их объединяет стремление показать свое право на самостоятельное изучение Арктики и амбиции стать заметными игроками на арктическом поле.

2. В настоящее время свои арктические амбиции они подкрепляют соответствующей финансово-экономической, научно-технологической базой. Азиатские государства по многим экономическим показателям достигли уровня развитых стран, а по некоторым – даже превзошли их. Рост мировой экономики почти на две трети обеспечивают страны Азиатско-тихоокеанского региона, демонстрируя высокую устойчивость в условиях ослабившейся мировой торговли и высокой волатильности финансовых рынков. По мере укрепления экономической мощи азиатских государств растут и их внешнеполитические амбиции. Не имея непосредственного выхода к морям в акватории Северного Ледовитого океана, они заинтересованы в использовании его природных ресурсов и транспортных коммуникаций в Арктике.

3. Активное участие в деятельности рабочих групп Арктического совета предоставляет для них хорошие условия и возможности для оценки обстановки и процессов происходящих в Арктике.

Что самое важное (главное) в Арктике для азиатских стран?

1. Возможность постоянного наблюдения за изменением климата в Арктике. Глобальные изменения климата оказывают значительное влияние на окружающую среду различных регионов и как следствие воздействует на их геополитическое положение. Таяние арктических ледников с одной стороны дает импульс развитию судоходства, рыболовства и добычи полезных ископаемых в регионе, с другой, являются причиной чрезвычайных погодных условий. Так, в Китае, они создают засухи, что отрицательно сказывается на сельском хозяйстве. Потепление в Арктике может вызвать серьезные наводнения и иметь катастрофические последствия для всей Индо-Гангской долины, привести

к затоплению значительной части территории Индии с населением более 100 млн. человек и вызвать массовую неуправляемую миграцию населения.

2. **Иметь доступ к богатым природным ресурсам Арктического региона.** Хотел бы напомнить широко известные оценки Геологической службы США относительно углеводородных запасов Арктики: на арктических пространствах залегает около 13% неразведанных ресурсов нефти и 30% природного газа. При этом, почти вся нефть находится у побережья Аляски, а почти весь газ – у российского побережья. Арктический регион также богат месторождениями черных, цветных, редких и благородных металлов, неметаллических полезных ископаемых. Еще следует не забывать о 30 процентных запасах пресной воды.

Китай импортирует нефть и газ из более 30 стран: 56% китайского импорта нефти приходится на Ближний Восток, 27% – на Африку, 13,5% – на Азию и АТР, 3,5% – на Латинскую Америку [1].

80% нефти, которая составляет 42% первичного энергобаланса Японии, поступает с Ближнего Востока по небезопасному южному маршруту. После аварии на АЭС «Фукусима-1» в марте 2011 г., когда перед страной остро встал вопрос диверсификации источников поставок, политическое руководство поставило задачу в т.ч. повысить долю Японии в разработке месторождений за рубежом [2].

Южная Корея импортирует более 50 % углеводородов из Саудовской Аравии, Кувейта и Объединенных Арабских Эмиратов; Катара, Индонезии и Малайзии.

Сингапур не обладает собственной топливно-сырьевой базой и занимает 9 место в мире по импорту нефти.

3. **Возможность использования транспортных коммуникаций в Арктике.** Все страны заинтересованы сократить расходы на грузоперевозки в Европу и обратно при эксплуатации Северного морского пути (СМП). Уменьшение ледового покрытия на треть по сравнению с периодом десятилетней давности привело к увеличению продолжительности навигации. Севморпуть сокращает путь из Гамбурга в Шанхай (по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал) более чем на 4 тыс. морских миль, что позволяет сэкономить неделю пути и в среднем 650 тыс. долларов расходов на топливо для каждого судна. Экономия от перенаправления торговых маршрутов через Севморпуть может составить 60–120 млрд долларов в год. Есть осознание и других выгод и преимуществ Севморпути. Это сокращение оплаты труда персонала и фрахта судна, отсутствие риска нападения пиратов, а также платежей за проход судна и очередей.

4. **Расширение эксплуатации своих крупнейших портов**, которые оснащены современным оборудованием для погрузки и разгрузки морских грузов, а также большими складскими помещениями и хранилищами для нефти и других грузов.

В Китае это Далянь, Циндао. Согласно китайским прогнозам, к 2020 г. по СМП пойдет до 15% китайского внешнеторгового грузопотока, в основном в виде контейнерных перевозок, что соответствует примерно 800 млрд. евро [3].

В Республике Корея это Пусана, Ульсана, последний располагает 59 причалами для наливных грузов. В 2013 году 8 из 28 международных рейсов по СМП относились к Корее.

В Японии это Хоккайдо с его портами, главным портом базирования предлагается сделать Томакоман, суммарный оборот морских перевозок за год в нем составляет 43 млн. тонн грузов.

Сингапур является самым крупным в мире контейнерным портом, и лишь недавно он уступил первое место в мире Шанхаю в качестве ведущего мирового контейнерного терминала. Потенциальный рост объема грузоперевозок по Севморпути может оказать негативное влияние на статус Сингапура как одного из крупнейших портов.

По некоторым сообщениям, регулярное морское сообщение между Азией и Европой по северному маршруту через СМП будет налажено уже с 2018 г.

В чем особенности арктической политики и стратегии азиатских стран Арктического совета и характер их взаимодействия с Россией?

Интерес к Арктике **Китай** начал проявлять в середине 1980-х гг. преимущественно в сфере экологии и научно-исследовательских работ. Китай с 1994 г. проводит полярные исследования на борту единственного у Китая научного ледокола «Сюэлун» («Снежный Дракон»), который был приобретен у Украины в 1993 г. В августе 2013 г. он первым из китайских судов прошел по СМП в Баренцево море, а на обратном пути – из Исландии в Берингов пролив прямо через Северный полюс. Впервые это китайское судно обогнуло практически все северное побережье России. Китай ежегодно тратит около $ 63 млн. на полярные исследования, возводит новые корпуса для обработки арктических данных, хранилища полярного льда. В 2014 г. Китай начал ходовые испытания сверхмощного ледокола, способного проходить льды толщиной до 4,5 метров, радиус его действия составит около 20 тыс. морских миль.

В своей международной политике на арктическом направлении Китай закладывает основу для повышения своего влияния в регионе [4]. КНР предпочитает блокироваться по арктическому вопросу со странами, чьи позиции не так сильны перед лицом крупных держав региона, таких как Россия, США и Канада [5].

Свои усилия они направляют на Исландию, Норвегию, Данию, Канаду. В результате бедная Исландия лоббирует вхождение Китая в состав государств-участниц АС. Рейкьявик убеждает коллег, что принятие Пекина в качестве постоянного члена позволит привлечь китайские инвестиции в экологические работы и коллективные исследования региона.

Продолжается сближение Пекина с Москвой. Эта проблема обстоятельно рассматривается в публикациях О.Александрова [6], Н.Максимова [7], Д.Тулупова [8] и совместных работах Н.Данюка и М.Рамазанова [9], В.Конышева и А.Сергунина [10].

Россия и Китай (ПАО «Роснефть» и CNPC) подписали гигантский 25-летний нефтяной контракт в объеме 270 млрд. долларов. В 2014г. ПАО «Роснефть» и китайская нефтегазовая корпорация CNPC договорились о совместном изучении Западно-Приновоземельского участка в Баренцевом море, а также Южно-Русского и Медынско-Варандейского участков в Печорском море. Китайские инвесторы вкладывают 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.

При этом Пекин дает понять Москве, что перспективы взаимовыгодных проектов перед лицом угроз и экономических санкций со стороны Запада более значимы, чем ее противодействие проникновению Китая в Арктику.

Индия приоритетными в арктическом регионе считает для себя следующие задачи: расширение не только экономического и научного, но и политико-стратегического сотрудничества с «северянами» на двусторонней основе; широкомасштабное изучение политической обстановки в Арктике и выработка специальной индийской «арктической стратегии»; продвижение идеи снижения конфронтации в регионе; объявление Арктики регионом, свободным от ядерного оружия [11]. Индия является противником расширения добычи нефти и газа, мотивируя свою позицию тем, что поиски и добыча углеводородов в Арктике связаны с многими рисками, отсутствием необходимых технологий и ограниченными научными знаниями экологических проблем и серьезными опасностями в связи с последствиями изменения климата.

Стратегия **Республики Корея** в Арктике имеет как сильные стороны, так и недостатки [12]. Позитивным аспектом стратегии можно считать ее последовательный, комплексный и научно-практический характер, предусматривающий привлечение к реализуемым проектам широкого круга управленческих, исследовательских и деловых структур. Объективным недостатком представляется небольшой опыт участия страны в сотрудничестве по арктическим вопросам, что зачастую затрудняет выбор научных и практических приоритетов. Кроме того, сказывается разобщенность и амбиции вовлеченных в осуществление арктической стратегии структур, стремящихся продемонстрировать на относительно новом поле деятельности свои креативные возможности.

Существенным подспорьем в реализации южнокорейских амбиций стало наличие крупнейшего в мире судостроительного комплекса, который включает в себя 300 заводов, 30 из которых могут и строят суда дедвейтом более 10 тысяч тонн. Это позволяет строить специализированные морские суда – ледоколы, геологоразведочные корабли, танкеры усиленного

ледового класса, морские буровые установки и технику для борьбы с последствиями загрязнения окружающей среды. В частности, на южнокорейской верфи «Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering» строятся ледокольные СПГ-танкеры для российского проекта «Ямал-СПГ» [13]. Судоходная компания «TPI Megaline» участвует в перевозке грузов на Ямал, что также подразумевает использование судов соответствующего ледового класса [14].

Отношение **Японии** к России также включают проблемы Арктики. Среди них: возможность использования СМП; научные исследования арктических морей; расширение сотрудничества и одновременно конкуренции России с Китаем и другими азиатскими странами в совместной разработке углеводородных ресурсов Арктики; учет позиции России, связанной с обеспечение ее интересов в Арктике военными и техническими средствами [15].

Япония считает, что их судоходным компаниям невыгодно содержать суда ледового класса, поскольку из-за короткого сезона навигации они эксплуатируются неполный год. По мнению японцев, установленные российской стороной транзитные тарифы делают товарные поставки через СМП экономически недостаточно привлекательными. На их взгляд, использование Севморпути осложняется нестабильностью погодных условий, плохим состоянием служб метеорологического оповещения и недостатком информации о миграции льдов. В этом плане правительством Японии принято решение о создании беспилотного подводного научно-исследовательского судна для изучения условий распределения арктических льдов из толщи воды [16]. Их также беспокоит неудовлетворительное состояние российских портов, гаваней и других объектов инфраструктуры морских перевозок СМП, а также ограничения на прием крупнотоннажных кораблей российскими гаванями восточнее Мурманска в случае непредвиденных обстоятельств.

Сингапур позиционирует себя в качестве одной из ведущих морских держав мира. Получая большой объем информации от специальных систем, соответствующие морские службы осуществляют мониторинг изменения навигационных условий, что позволяет одновременно отслеживать до 10 тыс. судов. Сингапур в последние десятилетия накопил уникальный опыт и компетенции в области управления сложной инфраструктурой современного порта, которые могут быть конструктивно использованы в арктических портах [17]. Страна имеет мощный глобально конкурентоспособный сектор морского шельфового проектирования для объектов нефтедобычи, в том числе в экстремальных арктических условиях. Кроме того имеет технологии для бурения на шельфе в жесткой природной среде, которые могут быть выгодно применены в Арктике. Одна из сингапурских компаний используя современные технологии, разработала специальное мобильное приложение с целью поддержки языков и культуры коренных народов [18].

Азиатские страны готовы в рамках работы в рабочих группах АС предложить России, другим странам «арктической восьмерки» передовые инновации и технологии по нефтедобыче на шельфе с большой глубины и в суровых климатических условиях, опыт организации связи в арктических условиях, планирования и создания портов, управления морскими процессами, предупреждения разливов нефти и ликвидации последствий аварий, участвовать в страховании рисков, которые, как известно, при хозяйственном освоении Арктики будут высокими. Они заинтересованы в продвижении продукции своей судостроительной промышленности, готовы поставлять морские нефтяные платформы и специальные суда, такие как ледоколы, морские суда и газовозы ледового класса. Все это и многое другое, в общем то соответствует нашим долгосрочным интересам.

Заключение

Большая вовлеченность стран Азии в Арктический регион может внести вклад в глобальное управление Арктикой в таких ключевых областях, как устойчивое развитие, обеспечение безопасности на море, охрана окружающей среды.

На наш взгляд, нахождение в Арктическом совете крупных азиатских государств может привести к снижению общего градуса напряженности в связи с последствиями разногласий между Россией и Западом по поводу ситуации в Сирии и Украине. Эти страны не присоединились к санкциям против России, но мы должны видеть и то, что они стремятся быстро, порой агрессивно занять освободившуюся от США и стран Европейского союза нишу.

Россия, Китай и Индия как страны БРИКС пытаются создать основы своей совместной арктической политики [19].

Пекин, Токио и Дели все активнее говорят об Арктике как «общем достоянии» человечества, выступая за интернационализацию СМП и Северо-Западного прохода, что для нас, а также Канады является неприемлемым. Они 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.

Китай заинтересован в доступе к ресурсной углеводородной базе Арктики, в том числе к богатым рыбным промыслам в Северном Ледовитом океане. В целом позицию Китая по Арктике можно оценить как сдержанную, сбалансированную и осторожную, основанную на приверженности международно-правовым нормам и собственной стратегии «взаимного выигрыша», используя при этом мягкую силу и стремление найти одобрение других сторон. Важно учитывать, что Арктика для Китая является важным, но не первостепенным приоритетом во внешней политике страны [20].

Индия делает первые шаги на арктическом пути, постепенно наращивая инфраструктуру, необходимую как для научно-

исследовательской работы в Арктическом регионе, так и для укрепления политических и торгово-экономических связей с арктическими государствами. К недостаткам политики Индии в отношении Арктического региона можно отнести отсутствие детально проработанной стратегии, в которой были бы отражены основные приоритеты и задачи страны в Арктике. При использовании Арктики как более короткого морского пути между восточным и западным регионом мира, Индия параллельно пересматривает свои стратегические интересы и возможности в Индийском океане. Индия с настороженностью относится к активизации политики Китая и Японии за энергетические ресурсы в этом особом экологическом и экономическом регионе мира. Индия и Китай видят друг в друге соперников на глобальном уровне, и Арктика, не исключается, может стать ареной, где будут сталкиваться их интересы.

Республика Корея является одним из наиболее активных игроков в арктических вопросах. Несмотря на то, что его 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. Решаемые на данном направлении задачи тесно связаны с долгосрочными целями развития страны, в частности с обеспечением энергетической, транспортной и экологической безопасности, развитием инновационных отраслей, использованием национального экономического потенциала для реализации международных мегапроектов.

В последнее десятилетие активность **Японии** по отношению к Арктике сместилась из научно-исследовательской плоскости в плоскость конкретных экономических проектов. Приоритетами арктической политики страны признаны развитие морских коммуникаций, разработка углеводородных месторождений арктического шельфа, морской промысел, а также сохранение и приумножение морских биоресурсов. Как показывают события последнего времени, Япония использует все возможности сотрудничества с Россией в освоении Арктики для продвижения вопросов связанных с решением проблемы «северных территорий».

Арктическая политика **Сингапура** значительно изменилась после получения статуса наблюдателя в АС и стала охватывать вопросы сохранения окружающей среды, экономического развития сообществ коренных народов, обеспечения безопасной морской среды и разработки решений по оптимальному использованию потенциала региона. Вместе с тем, пока не ясно, будут ли усилия Сингапура в Арктике носить долгосрочные цели, либо он будет использовать Арктику как потенциал развивающегося рынка, на котором он видит себя в качестве технологического лидера.

По существующему законодательству, права азиатских стран в Арктике ограничены. Они не могут претендовать на какие-либо арктические территории, не ставя под сомнение Конвенцию ООН по морскому праву. Но они вместе с Россией могут стать создателями «Морского, арктического шелкового пути», занять передовые позиции в Арктическом экономическом совете [21], где будут реализовываться крупные экономические бизнес-проекты.

Строя отношения с арктическими азиатскими странами, нам следует учитывать, что ни одна из них не сможет самостоятельно обеспечить реализацию своих экономических интересов в Арктике. Нам также важно осознавать, что процесс освоения российских арктических пространств с целью закрепления их статуса, развития инфраструктуры, разработки и добычи запасов природных ресурсов потребует привлечения масштабных инвестиций, в том числе и иностранных. Но здесь мы не должны переходить красную черту, сохраняя и соблюдая национальные интересы.

Источники и литература

1. Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы. Доклад № 26/2016 / [Т.А. Махмутов и др.]; [гл. ред. И.С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД, 2016. – С.17.

2. См.: Антюшина Н.М. Арктика: новый формат международного сотрудничества. - М.: Ин-т Европы РАН, 2014. - С.102-108.

3. См.: Гриняев С.Н. Экономическое, технологическое и морское сотрудничество в Арктике/С.Н.Гриняев//Право и инвестиции. - 2015.- № 1-2. - С.77.

4. Ягья В.С. Арктика – новый регион внешней политики Китая/ В.С.Ягья, Н.К.Харлампьева, М.Л.Лагутина//Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. - 2015. - № 1. - С.43-52.

5. Страны-наблюдатели в Арктическом совете: позиция и мотивы деятельности - М.: АНО «Центр стратегических оценок и прогнозов», 2014. - С.37-44.

6. Александров О.Б. Перспективы стратегического альянса России и Китая в Арктике /О.Б. Александров//Россия – XXI век. - 2015.- № 2. - С.24 -35.

7. Максимов Н. Арктика в XXI веке: интересы России и Китая/ Н.Максимов // Арктика. XXI век. Гуманитарные науки. - 2013.- № 1. - С. 22-29.

8. Тулупов Д.С. Российско-китайское сотрудничество в Арктике. Возможности и вызовы / Д.С.Тулупов // Московский журнал международного права. - 2013. - №1.- С.179-189.

9. Данюк Н.С. Арктика в системе координат энергетической политики РФ и КНР как основа устойчивого развития российско-китайских отношений /Н.С.Данюк, М.Р.Рамазанов// Международное публичное и частное право. - 2014. - № 2. - С.15-22.

10. Конышев В.Н.Освоение природных ресурсов Арктики: пути сотрудничества России с Китаем в интересах будущего/ В.Н.Конышев, А.А.Сергунин //Национальные интересы: приоритеты и безопасность. - 2012. - № 39. - С. 2-9.

11. Лунев С.И. Индия устремилась в Арктику/ С.И.Лунев//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.247.

12. 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 (дата доступа: 24.02.2016 г.)