

У КАРТЫ ТИХОГО ОКЕАНА

Информационно-аналитический бюллетень №36 (234)

**Арктика в современной мировой политике:
место в национальных
внешнеполитических интересах**

(По материалам круглого стола)



Отдел изучения международных отношений
и проблем безопасности
ИИАЭ ДВО РАН

Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока продолжает выпуск информационно-аналитического бюллетеня «У карты Тихого океана». Бюллетень издавался с 1974 по 1991 гг.

Цель издания: научно-информационное обеспечение мероприятий правительства РФ и региональных властей Дальнего Востока по интеграции России в АТР.

Структура, периодичность выхода и содержание бюллетеня будут меняться в зависимости от насыщенности, значимости и ориентации текущих событий в регионе.

Главными принципами подбора и публикации материалов в бюллетене являются:

- оперативность в освещении событий;
- достоверность информации;
- ориентация не на описание прошедших событий, а на оценку, их влияние на будущее и прогноз развития ситуации;
- практическая значимость.

Бюллетень распространяется по подписке в бумажном и электронном вариантах. С электронной версией издания можно ознакомиться на сайте <http://www.ihaefe.org>

При использовании материалов бюллетеня ссылка на него обязательна

ISSN 2304-4586 (Print)

ISSN 2304-4632 (Online)

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ: В.Л. Ларин (главный редактор), А.П. Герасименко, В.В. Кожевников, С.К. Песцов, И.А. Толстокулаков, С.А. Иванов (ответственный секретарь)

Содержание

Предисловие	4
Рождение региона: возможности и ограничения многостороннего сотрудничества в Арктике.....	5
Интересы европейских государств в Арктике и их отношение к политике стран Азии в данном регионе.....	10
Транспортные проблемы освоения Арктики (национальные и внешнеполитические интересы России).....	17
Арктика и Япония.....	20
Интересы и политика Японии в Арктике.....	22
Политика Республики Корея в Арктике и необходимое содействие со стороны России.....	27
Основы политики Республики Корея по вопросу освоения Арктики.....	31
Интересы Китая в Арктическом регионе.....	39
Интересы и политика стран Юго-Восточной Азии в Арктике.....	43
Арктическая политика США. Американские интересы в отношении России.....	47
Северная политика Канады и российское присутствие в Арктике.....	50
Дискуссия.....	53

Предисловие

13 ноября 2014 г. в Институте истории был организован круглый стол на тему «Арктика в современной мировой политике: место в национальных внешнеполитических интересах стран АТР» («Arctic in contemporary world politics: role and place in the foreign policy of Asian-Pacific countries»). Мероприятие проводилось в рамках исследовательского проекта ИИАЭ ДВО РАН «Интересы и политика государств Азиатско-Тихоокеанского региона в Арктике: вызовы и возможности для России», выполняемого по программе фундаментальных исследований Президиума РАН «Поисковые фундаментальные научные исследования в интересах развития Арктической зоны Российской Федерации».

Целью круглого стола был анализ официальных арктических стратегий государств АТР, выявление сходных пунктов и различий программ, поиск возможностей для международного сотрудничества и путей преодоления противоречий, связанных с арктической зоной. Организатором выступил Отдел международных отношений и проблем безопасности института.

В ходе заседания были заслушаны 11 сообщений российских и зарубежных исследователей. В дискуссии по докладам приняли участие сотрудники Отдела международных отношений и проблем безопасности, руководители и ведущие специалисты научно-исследовательских институтов, представители общественности г. Владивостока. Тексты докладов представлены в авторской редакции не в том порядке, в каком они были изложены в ходе круглого стола, а в исходящем из целей последовательного освещения проблемы. Стенограмма дискуссии представлена в сокращенном виде.

Рождение региона: возможности и ограничения многостороннего сотрудничества в Арктике*

В последние годы Арктика превратилась в одну из частей света, привлекающих особое внимание. Интерес к ней наблюдается не только в «арктических» странах, но и далеко за их пределами. Это обуславливается прежде всего политико-экономическими соображениями, которые далеко не всегда опираются на соответствующий уровень научного осмысления всей совокупности процессов, определяющих текущее состояние и перспективы развития северного региона. Серьезный анализ перспектив освоения Арктической зоны, понимание того, как будут складываться многосторонние взаимодействия в этой части света и насколько вероятно здесь реализация региональной модели сотрудничества, во многом зависят от адекватного и объективного определения того, «что есть Арктика».

Арктическое пространство: современное понимание Арктики

Несмотря на заметный в последние годы рост интереса к Арктике, понять регион пока трудно. Это очевидно даже в случае самого простого – географического – определения её границ. Сегодня можно встретить, как минимум, шесть возможных критериев. Очевидно, каждый из них привносит свое содержание в определение границ и понимание Арктики.

Более сложным является вопрос о том, представляет ли данная часть света, вне зависимости от тех или иных её границ, некое единое целое, кроме как в природно-географическом смысле. С этой точки зрения Арктика довольно часто определяется как геополитическое (многомерное) пространство, мега- или макрорегион, состоящий из ряда отдельных частей, или же как самостоятельный регион мира. Такая трактовка понятия «регион» вольно или невольно нивелирует смысл содержательной эволюции: сейчас оно, безусловно, опирается на территориальное пространство, охватывающее ограниченное количество государств (отдельных их частей), связанных между собой географическими взаимоотношениями и некоторой степенью взаимозависимости. Однако основной интерес к нему обуславливается вероятностью и возможностями *регионализации* – процесса, в результате которого складываются те или иные шаблоны сотрудничества, взаимодополняемости, интеграции и конвергенции, а также перспективами *регионализма* – программ и политик, направленных на укрепление сотрудничества, интеграции или координации в рамках регионального пространства. Это, по сути, и есть процесс «рождения» региона, содержание которого определяется продвижением географического района к более высоким уровням «*региональности*», постепенная его трансформация из пассивного объекта в активный субъект, приобретающий способность артикулировать собственные транснациональные интересы.

Что представляет собой Арктика с этой точки зрения, насколько она соответствует общепринятым условиям определения в качестве региона? Исходя из объективных её характеристик – условной географической близости и чрезмерной пространственной растянутости арктических территорий, малочисленности и неоднородности населения, анклавности и хозяйственной неразвитости, производственной, инфраструктурной и коммуникационной замкнутости на центральные районы соответствующих государств, слабого уровня горизонтальных взаимосвязей между отдельными арктическими зонами, разделенными административными барьерами даже в национальных рамках, – Арктику довольно сложно назвать регионом. В лучшем случае она может

* Автор раздела – С.К. Песцов, гл. научный сотрудник ИИАЭ ДВО РАН, д-р. полит. наук.

рассматриваться в качестве «проторегиона» или «предрегиональной зоны» – низшего уровня региональности – с минимальными транслокальными контактами и слабым уровнем организации взаимодействий.

Важность вопроса, следует ли понимать Арктику как отдельный регион, обусловливается не только и не столько потребностью в терминологической строгости. Из вывода о том, что Арктика в лучшем случае может рассматриваться в качестве предрегиональной зоны, вытекает целый ряд обстоятельств, определяющих как вероятные стратегии, так и перспективы межгосударственных взаимодействий в этой части света. К числу таковых могут быть отнесены следующие:

1. Арктика, не являясь сформировавшимся регионом, обладает лишь минимальным набором внутренних потребностей и стимулов расширения и интенсификации кооперационных взаимодействий. В настоящее время и в ближайшей перспективе поведение большинства акторов будет обуславливаться главным образом индивидуальными эгоистическими стремлениями и борьбой за уже открытые и предполагаемые ресурсы.

2. Слабость внутренних стимулов коллективной деятельности вместе с довольно низким уровнем сплоченности и неразвитостью внутренних (групповых) правил организации взаимодействий ведут к распространению на Арктику общих норм международной политики. Соответственно характер и содержание многосторонних взаимоотношений в этой части света в значительной степени будет определяться общемировой проблематикой, позициями и отношениями, складывающимися не столько в отдельной региональной зоне, но в мире в целом.

3. Одним из немногих важных стимулов к расширению совместной деятельности в Арктике является сложность природных условий, затрудняющая её индивидуальное хозяйственное освоение. В большинстве случаев для этого требуется объединение ресурсов – финансовых, технологических, научных, организационных, что одновременно делает кооперацию уязвимой, оставляя возможность отдельным акторам (группам акторов) манипулировать другими вследствие возникающей взаимозависимости.

4. Значительная часть арктических государств включена в иные, уже действующие региональные объединения (США и Канада являются участниками НАФТА и АТЭС, РФ – членом СНГ, ЕврАзЭС, ШОС и АТЭС, Дания, Финляндия и Швеция – членами ЕС). С высокой долей вероятности за этим следует не только вовлечение в арктическую политику дополнительных интересов, но и воспроизводство в той или иной степени расстановки сил, обуславливаемой этим фактом.

Кооперационные взаимоотношения в Арктике: формальные правила и институты

Общий правовой фундамент межгосударственных отношений в Арктике – несколько взаимосвязанных категорий юридических норм. Это нормы международного права, «инициативные» региональные нормы, действующие региональные нормы, двусторонние нормы и односторонние нормы.

Международное право. Основная часть международно-правовых документов, касающихся в том числе Арктики, – это специализированные нормативные акты, связанные с вопросами экологии и морской безопасности. Наиболее важное место в ряду международно-правовых документов применительно к Арктике имеет Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., включающая с некоторыми изменениями и уточнениями основные положения Женевских конвенций по морскому праву 1958 г. Этот документ определяет общие принципы разграничения морских пространств и правила установления национальных границ, содержит положения, фиксирующие правила использования проливов для международного судоходства, равно как и правила взаимо-

действий в отдельных функциональных сферах (рыболовство). В 2008 г. пять арктических государств, в том числе РФ, одобрили Илулиссатскую декларацию, согласившись, таким образом, с тем, что существующие нормы международного права обеспечивают необходимую и достаточную основу для реагирования на любые вызовы в Арктике.

«Инициативные» региональные нормы. Особое место в общем контексте правовых норм занимают так называемые «инициативные» региональные нормы, сформулированные каким-либо из арктических государств, но не признаваемые другими странами и международным правом. Тем не менее некоторые из них и по сей день используются в качестве довода в возникающих арктических территориальных спорах и разногласиях. Данные нормы включают так называемый секторальный принцип и концепцию исторических морских пространств.

Двусторонние нормы. Создание основной массы двусторонних нормативных актов, регулирующих общие и частные аспекты взаимоотношений сопредельных стран в зоне Арктики, приходится на 1980–2000 гг. Они включают соглашения и договоры о сотрудничестве по конкретным вопросам (рыболовство, охрана окружающей среды, инциденты на море и т.п.), о взаимодействии между отдельными регионами или же в целом по всему кругу проблем в Арктике. К числу наиболее важных двусторонних договоренностей последнего времени, безусловно, относятся соглашения о разграничении зон национальных юрисдикций.

Национальное право. В настоящее время национальные законодательства большинства арктических стран содержат нормативные акты, регулирующие отдельные направления и сферы их деятельности в Арктике. Характерной особенностью последнего времени является заметный переход в национальных законодательствах почти всех этих государств от регулирования частных вопросов к выработке комплексных нормативных документов, в целом определяющих принципы и правила деятельности в Арктической зоне. В 2006–2009 гг. так называемые «стратегии арктической политики» были разработаны и одобрены всеми пятью прибрежными арктическими странами.

Институты многостороннего сотрудничества. Процесс институционализации многостороннего сотрудничества и межгосударственных взаимодействий в зоне Арктики ведет к формированию здесь довольно специфического шаблона групповых межгосударственных взаимодействий. В отличие от аналогичных структур в других регионах, институты арктического сотрудничества чаще всего не опираются на внутренние потребности. Более того, до недавнего времени основным стимулом их появления было стремление к упорядочению и ограничению национальных хозяйственных инициатив в этой зоне, которые способны ускорить деградацию её природы. Новые перспективы хозяйственно-экономического освоения ресурсов Арктики в связи с предполагающимися здесь природно-климатическими переменами укрепляют стремление арктических и неарктических акторов к более четкому определению пределов суверенных действий и возможностей укрепления за счет этого индивидуальной национальной мощи. Сотрудничество в этом случае выступает только лишь в качестве оптимального (взаимоприемлемого) механизма разрешения неизбежно возникающих в такой ситуации противоречий и споров, а также способа предотвращения коллективных угроз индивидуальных действий.

Современная институциональная архитектура сотрудничества в зоне Арктики формируется на основе трех основных ядер, представленных отдельными арктическими государствами или взаимосвязанными группами стран, вокруг которых складываются два основных институциональных кластера.

Субрегиональный институциональный кластер. Наиболее активными участниками данного процесса выступают страны Северной Европы, часть из которых является членами Европейского Союза.

Начало институциональному оформлению кооперационных взаимодействий на севере Европы было положено образованием в 1952 г. Данией, Норвегией, Швецией, Исландией и впоследствии присоединившейся к ним Финляндией Северного Совета. Его появление не было напрямую связано с арктической политикой или интересами этих государств в указанной зоне. Объединение возникло как часть общего интеграционного процесса в Западной Европе, ориентируясь на расширение экономических взаимодействий на Европейском Севере в менее обязывающей форме и на создание в перспективе «Северного общего рынка». Однако в связи с присоединением в 1970 г. некоторых участников данной организации первоначальная идея потеряла свою актуальность и деятельность Совета все больше стала переориентироваться на развитие трансграничного сотрудничества.

В 1971 г. Северный Совет в качестве консультативно-контрольной структуры был дополнен исполнительным органом – Советом Министров Северных стран (СМСС), призванным содействовать внутренней интеграции стран-членов объединения. Появление в 1993 г. Совета Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР) ознаменовало собой вывод сотрудничества государств в европейской части Арктической зоны на субрегиональный уровень. Важным шагом в направлении расширения числа участников, заинтересованных в развитии сотрудничества в рамках арктической проблематики стало создание в 1993 г. Конференции парламентариев Арктического региона, международной парламентской организации, призванной поддерживать сотрудничество между правительствами стран-участниц в решении проблем малочисленных коренных народов Севера, а также экологических и социальных проблем региона. Следующим шагом на этом пути стало учреждение еще одной организационной структуры, примыкающей к данному кластеру, – Северного форума (СФ) – международной неправительственной организации с еще более широким составом участников. К числу основных направлений её деятельности отнесено финансирование арктических исследований и проведение научно-практических конференций по арктической проблематике.

В 1997 г. благодаря учреждению по инициативе Финляндии Северного измерения (СИ) происходит окончательное организационное разделение трех основных направлений деятельности – интенсификация внутренней кооперации стран-членов Северного Совета, расширение трансграничных взаимодействий и развитие субрегионального сотрудничества – в рамках институционального кластера, сформировавшегося вокруг Северного Совета. Дополняют данный кластер специализированные (функциональные) организации.

Международный институциональный кластер. Второй, более широкий по своему формату организационный кластер начал формироваться на базе совместной инициативы США, Канады и Японии. Он касался исследований Арктики в целях выявления влияния глобального изменения климата. Важным стимулом институционализации международных взаимодействий в Арктике стало выступление Президента СССР М. Горбачева в 1987 г. и последующее развертывание так называемого «процесса Рованиеми». Под влиянием этих событий доминирующим становится мнение, в соответствии с которым сотрудничество в Арктике определяется приоритетом охраны окружающей среды, преобладающим над военными и стратегическими интересами.

Организационным оформлением данной идеи стал Арктический совет – международная структура, созданная в 1996 г. по инициативе Канады. В соответствии с решением министерской встречи в Оттаве в 1996 г. под эгиду Арктического совета были

переданы все вопросы, относящиеся к «процессу Рованиemi» – международному сотрудничеству в рамках стратегии охраны окружающей среды Арктики. Арктический совет, таким образом, возник как функционально ограниченная международная структура. В своей деятельности он не может выходить за рамки суверенных прав и юрисдикции восьми арктических государств. К настоящему времени Арктический совет координирует реализацию более 70 разного рода проектов в области изменения климата, экологии, экономики, культуры, здравоохранения, предотвращения чрезвычайных ситуаций, защиты интересов коренных народов Севера.

В апреле 2013 г. президент Исландии Олафур Рагнар Grimsson выступил с идеей создания еще одного объединения – Арктического круга – в качестве некоммерческой и неполитической площадки для заседаний организаций, форумов, экспертных центров, корпораций и общественных ассоциаций со всего мира с целью оживления диалога и выстраивания отношений всех заинтересованных сторон в деле решения встающих перед Арктикой проблем.

Довольно плотную институциональную периферию арктического сотрудничества образует многочисленная совокупность межправительственных и неправительственных международных организаций региональной направленности: международные научные, природоохранные организации, объединения коренных народов Севера, неправительственные гражданские объединения, наконец, институционализированные мероприятия. Благодаря их деятельности сеть кооперационных контактов и взаимодействий в зоне Арктики существенным образом расширяется и уплотняется.

Анализ объективных оснований и субъективных усилий по развитию многостороннего сотрудничества в Арктической зоне недвусмысленно говорит о том, что Арктику не следует воспринимать и к ней не следует относиться как к любому другому, обычному региону мира. Представления о возможностях и перспективах многосторонних кооперационных взаимодействий обязательно должны учитывать тот факт, что индивидуальные национальные действия арктических государств способны повлиять на остальной мир, равно как и поведение неарктических стран может оказывать воздействие на Арктику.

Объективный фундамент региональности в Арктике, несмотря на достаточно продолжительную историю её присутствия в жизни целого ряда государств, до недавно возросшего интереса к этой части света оставался крайне слабым. Стремительная институционализация многосторонних взаимоотношений в Арктике только отчасти – в локальной субрегиональной зоне Северной Европы – опирается на объективные потребности и представляет, по сути, вовлечение и продвижение в Арктику Европейского Союза. Институционализация в рамках общей арктической зоны, опираясь на нормы международного права, вряд ли сможет способствовать её регионализации. В этом не слишком заинтересованы США и Канада, которые, как и ЕС, являются глобальными игроками и которых вряд ли смогут соблазнить в этой части света какие-либо особые региональные преимущества. К тому же нормы международного права не предусматривают каких-либо существенных исключений для чисто региональных акторов (кроме вопросов экологии), что чаще ограничивает хозяйственно-экономическую активность, нежели облегчает её. Наконец, большая часть современных арктических проблем носит не ограниченно-региональный, а масштабный, глобальный характер. И стремление арктических государств к исключительным правам в этой зоне способно обернуться борьбой с проблемами, создаваемыми странами за её пределами.

Интересы европейских государств в Арктике и их отношение к политике стран Азии в данном регионе*

Введение

Интересы европейских стран в Арктике зависят от их географической близости, исторически сложившихся отношений и суверенных прав в регионе. Эти государства в целом относятся положительно к активности и интересам стран Азии в Арктике, что наиболее отчетливо наблюдается со стороны Северной Европы. Деятельность в Арктике того или иного государства варьируется и зависит от степени вовлеченности в дела региона, поэтому можно выделить 4 категории государств: 1) прибрежные государства; 2) не прибрежные арктические государства; 3) неарктические государства, имеющие интересы в Арктике; 4) неарктические государства, не имеющие или имеющие мало интересов в Арктике.

Критерии дифференциации – географическое положение относительно полярного круга и принадлежность к Арктическому совету. Прибрежные государства – те, чье побережье относится к Арктическому региону, которые имеют морские территории в Арктике, а также те, которые входят в «Арктическую пятерку». Это ключевые полярные прибрежные страны: Дания (через Гренландию), Канада, Россия, США и Норвегия. Не прибрежные арктические государства – это те, у которых имеются арктические территории, но отсутствует прямой доступ к Северному Ледовитому океану (Исландия, Финляндия и Швеция)¹. Перечисленные страны составляют «Арктическую восьмёрку», где все являются членами Арктического совета. Постоянными наблюдателями в совете являются неарктические государства, которые продемонстрировали интерес к Арктике (это такие европейские страны, как Великобритания, Германия, Франция и Италия). Неарктические государства, не претендующие на получение статуса наблюдателя в Арктическом совете, как правило, расположены далеко от Арктики в Южной/Центральной Европе, где отсутствует или незначительно выражена национальная арктическая политика.

Данная работа среди прочих европейских государств акцентирует внимание на Норвегии, так как эта страна была одной из первых в активном освоении Арктики, а также выступала инициатором в области обсуждения многосторонних проблем региона. В 2006 г. Норвегия создала свою «Стратегию Крайнего Севера», которая была недавно обновлена (ноябрь 2014 г.)². Есть еще два сообщества, о которых следует упомянуть в контексте обсуждения европейских интересов в Арктике: Европейский союз (ЕС) и страны Северной Европы.

ЕС представляет в общем смысле все 28 государств-участников, но формирование его политического курса в Арктике было длительным и трудным из-за упомянутой выше разноплановости интересов различных стран. Арктическая политика ЕС, начиная с 2008 г., в основном инициировалась государствами Скандинавии (в первую очередь – Швецией и Финляндией) с сильным лоббированием со стороны не являющихся членами ЕС Норвегии и др. стран³. Дания изначально была менее активна, сосредото-

* Автор раздела – **Том Рёсет (Tom Røseth)**, научный сотрудник Научно-исследовательского института обороны Норвегии.

¹ Исландия находится за пределами полярного круга и не является прибрежным арктическим государством.

² http://www.regjeringen.no/en/dep/ud/documents/Reports-programmes-of-action-and-plans/Reports/2014/report_summary.html?regj_oss=1&id=774142

³ По вопросам политики стран Европы в Арктике см.: Kristine Offerdal The EU in the Arctic: In Pursuit of Legitimacy and Influence // *International Journal* 66: 861, 2011; Njord Wegge The EU and the Arctic: European foreign policy in the making // *Arctic Review on Law and Politics*. vol. 3. 1/2012 p. 6–29.

чившись больше на своей национальной арктической политике в качестве члена Арктического совета и прибрежного арктического государства. Швеция и Финляндия, государства с сухопутными, но не морскими территориями в Арктике, предпочитали уделять внимание экологическим проблемам, которые часто обсуждались в качестве общих проблем ЕС. Однако в последнее время идёт лоббирование со стороны Великобритании, Дании и Норвегии, делается акцент на энергетическом потенциале Арктики и её значении для энергетической безопасности ЕС, что уравнивает экологическую направленность обсуждения арктических проблем.

Все государства Северной Европы имеют сухопутные и/или морские территории в Арктике и проявляют значительный интерес к ней ⁴. Они плодотворно сотрудничают и, как правило, приветствуют страны Азии в регионе ⁵. Позиции в отношении азиатских государств в данной работе в основном сформулированы на примере Китая, так как он воспринимается в качестве самого активного государства Азии в Арктике. Эта точка зрения не выражает, однако, пренебрежения к участию и интересам других государств, таких как Индия, Япония, Южная Корея и Сингапур ⁶.

Интересы европейских стран

Европейский Союз не имеет как морских территорий в Арктике, как и территорий, прилегающих к береговой линии Северного Ледовитого океана. Хотя Гренландия является частью Дании, она перестала быть частью европейского сообщества после референдума в 1982 г. Тем не менее ЕС имеет влияние на Арктику через своих участников – Данию, Швецию и Финляндию. Кроме того, Норвегия и Исландия состоят в Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ) и таким образом являются частью европейской экономической и нормативно-правовой базы. Косвенно через Норвегию и Исландию, в дополнение к своим государствам-участникам, ЕС оказывает существенное влияние на Арктику. Койвурова и др. убедительно доказывают правомочность воздействия ЕС на Арктику через законодательные компетенции, а также упоминают о полномочиях ЕС на решения на правительственном уровне и его значительном влиянии на ход международных переговоров и процессы принятия договорных обязательств ⁷. Законодательная власть ЕС оказывает влияние на вопросы экологии, транспорта и рыболовства (вместе с наиболее часто обсуждаемым запретом охоты на тюленей). Последний аспект демонстрирует влияние ЕС на регион, хотя по этому вопросу сообщество входит в противоречие с Канадой, что делает проблематичным для ЕС получение статуса наблюдателя в Арктическом совете.

Экологические проблемы и исследования преобладали в сфере интересов ЕС в Арктике. Однако конфликт России и Запада из-за Украины заставил ЕС осознать проблемы своей энергетической безопасности и частичной зависимости от российского газа. В дополнение к проектам по сокращению этой зависимости ЕС также стремится найти в Арктике возможности для обеспечения своих будущих поставок энергоресурсов. Великобритания, Дания (благодаря потенциалу Гренландии) и Норвегия рассматривают возможности разработки ресурсов на прибрежных территориях в своих арктических или приарктических зонах и препятствуют предлагаемому введению запрета на

⁴ Страны Северной Европы – Швеция, Дания, Финляндия, Исландия и Норвегия.

⁵ Leiv Lunde The Nordic Embrace: Why the Nordic Countries Welcome Asia to the Arctic // Asia Policy, Number 18. July 2014.

⁶ Iselin Stensdal Asian Arctic Research 2005–2012: Harder, Better, Faster, Stronger // FNI Report 3/2013. Lysaker. FNI. 2013. 39 p.

⁷ Timo Koivurova et.al The present and future competence of the Europe an union in the Arctic // Polar Record 48 (247); 361–371, 2012.

бурение в Арктике⁸. Другой основной интерес Европы и ЕС – возможности Северного морского пути (СМП) и та важная связь, которая может быть обеспечена при его помощи между Европой и Азией. Внимание к СМП и степень заинтересованности в нем зависят от скорости изменения климата и убеждений в целесообразности коммерческого использования маршрута. В общем, настоящее отношение к СМП может быть охарактеризовано как трезвое, взвешенное ожидание. ЕС стремится использовать его в более свободном режиме и, как правило, находится в оппозиции к российскому ограничительному законодательству и тарифам. В связи с этим можно отметить, что ЕС в этом аспекте имеет ту же политику, что и США и, возможно, Китай, в то время как Канада и РФ придерживаются другого мнения. Если СМП станет популярным и загруженным маршрутом, заинтересованность ЕС в нём, очевидно, увеличится. В зависимости от того, как Россия будет осуществлять законодательное урегулирование и общее управление маршрутом, ЕС может выступить за политику РФ или против неё. Конечно, СМП является частью долгосрочных арктических интересов ЕС, и по этой причине, возможно, Европейский Союз объединится с США и Китаем в борьбе против российских регламентов управления. Тем не менее при современной политической ситуации (с продолжением улучшения двусторонних отношений КНР и РФ) мало вероятно, что при обоснованных тарифах Китай будет противостоять российскому правительству. Кроме того, у СМП нет монополии на транзит между Европой и Азией, управление им может осуществляться при помощи законодательных условий, о которых шла речь выше, и если эти условия не будут гибкими, грузоперевозчики переключатся на другие маршруты.

Интересы ЕС и его политика в Арктике, таким образом, подразумевают наличие сильных законодательных полномочий посредством государств-участников ЕС или аффилированных государств. Ранее арктическая политика ЕС фокусировалась на проблемах экологии, но в последнее время всё больше внимания уделяется вопросам энергоресурсов благодаря лоббированию государств, имеющих энергоресурсы в этом регионе, и изменившейся политике энергетической безопасности. СМП – один из долгосрочных интересов ЕС в Арктике, но в настоящее время он занимает выжидательную позицию и, если возникнут подходящие условия, может противостоять России в области контроля нового маршрута

Интересы Норвегии

Норвегия уже давно активно выражает свою позицию по отношению к Арктике: она была первой страной, опубликовавшей «Стратегию Крайнего Севера» в декабре 2006 г.⁹ Вопросы Арктики становятся всё более приоритетными среди направлений внешней политики нового правительства страны, которое пришло к власти после сентябрьских выборов в прошлом году¹⁰. Правительство Столтенберга с министром иностранных дел Йонасом Гар Стёре заинтересовано в обсуждении вопросов Арктики совместно с другими государствами, стремясь получить их поддержку для отстаивания позиций Норвегии¹¹. Очевидно, страна обеспокоена рядом проблем, связанных с безопасностью и суверенитетом. С одной стороны, ей пришлось задокументировать

⁸ <http://www.theguardian.com/environment/2012/oct/10/europe-rejects-ban-arctic-oil-drilling>;
http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674no_moratorium_on_arctic_drilling_say_eu_lawmakers/

⁹ http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/strategien.pdf#search=arctic+strategy®j_oss=1.

¹⁰ Jo Inge Bekkevold & Kristine Offerdal Norway's High North Policy and New Asian Stakeholders // Strategic Analysis, 38:6, 825–840, 2014.

¹¹ Этот курс получил название «Инициатива Норвегии на Крайнем Севере» и был подвергнут критике за недостаточно прозрачно сформулированные намерения страны относительно того, чего она добивалась, придав ему такой высокий приоритет в обсуждении двусторонних отношений. Норвегия хотела в первую очередь получить поддержку своего политического курса и интересов в Арктике.

притязания, данные в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву (КМП)¹², на морские территории на континентальном шельфе в сторону котловины Нансена к северу от Шпицбергена. Другая проблема – территориальные разногласия с соседними государствами. Можно сказать, что решение по определению границ между Норвегией и Россией в 2010 г. было принято под эгидой Илу-лиссатской декларации в 2008 г., когда страны «Арктической пятерки» договорились об использовании существующей международной правовой основы для Арктики и ответственном разрешении споров¹³.

Однако эти постановления являлись в большей степени результатом существования между государствами длительных хороших отношений, учитывающих и нужды стран в связи с изменением климата в Арктике, и растущий потенциал региона в плане добычи энергоресурсов. В плане интересов безопасности Норвегия осознаёт важность для своей арктической политики поддержки и понимания со стороны союзников, но это не обязательно значит, что она стремится к увеличению активности НАТО в Арктике. Тем не менее в связи с ростом российского военного потенциала и деятельности в Арктике недалеко от норвежской границы, государство всё более осторожно в вопросах отношения к достижениям РФ в Арктике. Являясь небольшой страной с ограниченными возможностями в плане вооружений, Норвегия зависит от союзников в НАТО в вопросах обеспечения своей безопасности. Эта страна – признанный мировой лидер в области освоения моря, с 1970-х гг. она аккумулировала научные разработки в сфере добычи полезных ископаемых на прибрежном шельфе, имея значительный опыт освоения Арктического региона. Норвегия хочет воспользоваться возможностями, которые возникают в Арктике в связи с сокращением площади ледового покрова, и её компании участвуют в коммерческих проектах, будь то энергетические проекты России или же проекты судоходства по СМП. В норвежской Арктике газовое месторождение Снёвит на шельфе недалеко от Хаммерфеста управляется норвежской государственной нефтяной компанией Statoil. Освоение месторождения началось в 2007 г., и существуют проекты по увеличению добычи и организации экспорта СПГ. Биоресурсы жизненно необходимы Норвегии. Промысел в области мигрирующих популяций рыб должным образом регулируется двусторонними и многосторонними международными соглашениями. Так, сотрудничество с Россией в сфере рыбных биоресурсов является хорошим примером исторически сложившегося норвежско-советского или норвежско-российского сотрудничества. Независимо от того, насколько плохими были двусторонние отношения во время холодной войны, ситуация с регулированием рыбного промысла осталась неизменной и доказала, что при наличии общих интересов двустороннее сотрудничество в Арктике может продолжаться.

В общем, у Норвегии были хорошие отношения с Россией по многим вопросам взаимодействия в Арктике, среди которых – сохранение низкого уровня напряжённости с целью создания комфортной среды для коммерческих кругов и проведения исследований, укрепление международно-правового режима и решение вышеупомянутого вопроса по проведению границ. Основной нерешённой проблемой для Норвегии с Россией остаётся интерпретация договора о Шпицбергене, в области, касающейся промысла в защитной зоне, окружающей архипелаг¹⁴. Недавним вызовом двусторонним отношениям в Арктике стали разногласия по поводу конфликта в Украине, отразившие обострения отношений Запад – Россия. Норвегия занимает почти такую же позицию относительно санкций в отношении РФ, как и ЕС, но стремится продолжить

¹² http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm.

¹³ http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf.

¹⁴ Этот вопрос не рассматривался подробно в данной работе, подробнее см.: J.H. Jorgensen Russian Svalbard perceptions // *Internasjonal Politikk*, Vol. 62 (2), 2004.

деловое сотрудничество с Россией в Арктике. Двусторонние и многосторонние военные учения и военное сотрудничество на высшем уровне временно приостановлены, наблюдается спад в области политических отношений¹⁵. Региональное частное сотрудничество в Арктике продолжается: это и двусторонние отношения в сфере рыболовства и транспорта, и проведение таких многосторонних форумов, как Арктический совет.

Отношение к политике стран Азии в Арктике

Европейский Союз имеет сходные со странами Азии интересы в Арктике по таким вопросам, как освоение энергоресурсов, развитие новых транспортных путей и проведение исследований изменения климата. Поскольку в этих вопросах у ЕС общие взгляды с азиатскими государствами, отношение Союза к их деятельности и интересам в Арктике, как ожидается, будет скорее положительным. Кроме того, как государства Азии, так и ЕС интересуется сфера либерализации условий эксплуатации СМП, чтобы транзитные перевозки осуществлялись в как можно более свободном режиме. Это может предоставить им основание для противостояния России, если она не будет осуществлять достаточно гибкую политику в сфере контроля перевозок по СМП. Учитывая то, что интересы ЕС изначально были сфокусированы на вопросах экологии Арктики, как описано выше, можно допустить возможность возникновения разногласий ЕС со странами Азии по этому вопросу. В то время как азиатские государства неоднократно подчёркивали важность сохранения окружающей среды в Арктике среди европейских бытовало мнение, что на самом деле главным мотивом Азии является коммерческий потенциал освоения Арктики¹⁶. Если это соответствует истине, ЕС способен представить более жёсткие требования в сфере экологии, чем можно предположить. Азия только начинает проявлять интерес к Арктике и планировать деятельность в регионе, а отношение к этому ЕС ещё не выражено определённо, его позиции только предстоит сформироваться. В большей степени восприятие Европейским Союзом стран Азии в Арктике будет зависеть от них самих, от того, какую политику они выберут в отношении Арктики.

Северная Европа приветствовала участие азиатских государств в арктических проектах и их интерес в данной области, что продемонстрировало принятие этих стран в качестве официальных наблюдателей в Арктический совет. Базовая позиция Норвегии заключается в том, что все соответствующие заинтересованные стороны должны быть вовлечены в процесс обсуждения проблем Арктики в сфере транспорта, климатических исследований и добычи природных ресурсов. Во время переговоров до вступления азиатских государств в Арктический Совет в Северной Европе проводилось обсуждение потенциальной опасности исключения неарктических заинтересованных стран из процесса. Это могло вызвать уменьшение легитимности Арктического совета, угрожать созданием альтернативных и более инклюзивных форумов. Кроме того, включение азиатских государств в Совет побудило их выразить своё согласие с международным законодательством: Конвенцией ООН по морскому праву (КМП) и суверенитетом прибрежных государств, как это предусмотрено критериями приёма страны в Совет качестве наблюдателя¹⁷. Норвежские и исландские компании учредили с китайскими и японскими предпринимателями совместные предприятия по разведке и разработке месторождений энергоресурсов на континентальном шельфе¹⁸, в течение

¹⁵ Эта проблема была преувеличена одной из газет Украины после интервью с премьер-министром Норвегии Солберг. URL: <http://barentsobserver.com/en/politics/2014/11/no-norway-has-not-frozen-contacts-russia-26-11>.

¹⁶ Leiv Lunde. Nr. 4.

¹⁷ Tom Røseth Russia's China Policy in the Arctic // Strategic Analysis, 38:6. 2014. P. 841–859.

¹⁸ Shebonti Ray Dadwal Arctic: The Next Great Game in Energy Geopolitics? // Strategic Analysis, 38:6. P. 812–824.

долгого времени страны Азии проводят научные исследования на Шпицбергене. Согласно оценке Лейва Лунде азиатских инвестиций, «можно ожидать довольно позитивную реакцию в отношении перспективных инвестиций в Арктику, до тех пор, пока они... не рассматриваются как угроза ключевым стратегическим интересам стран Северной Европы в регионе»¹⁹. В целом, страны Северной Европы положительно относятся к азиатским государствам в Арктике.

Существуют подозрения, связанные с интересами стран Азии в Арктике, в особенности Китая. Акторы КНР были связаны с крупномасштабными инвестициями, которые могут иметь такие геополитические последствия, как планы покупки больших земельных участков в Исландии или месторождений ископаемых в Гренландии, привлечение большого числа китайских рабочих. Беспокойство в отношении таких проектов может быть связано с неясностью зависимости/независимости экономических акторов Китая от государства и подозрением, что инвестиции могут быть использованы в дальнейшем в качестве политического инструмента. Большинство из этих проблем преувеличены средствами массовой информации и общим впечатлением от неопределенности намерений КНР.

Норвегия, являвшаяся инициатором вхождения стран Азии в качестве наблюдателей в Арктический совет, признаёт их интересы и результаты деятельности в Арктическом регионе. Оффердал и Беккевольд активно дискутируют на тему того, почему Норвегия, один из сильнейших игроков в Арктике, приветствует усиливающееся присутствие стран Азии²⁰. Они указывают на следующее: 1) важность вовлечения новых участников на ранней стадии; 2) азиатские страны располагают финансовыми средствами и опытом, чтобы играть значительную роль в делах Арктики; 3) большинство стран, подавших заявления на вступление в Арктический совет в качестве наблюдателей, являются основными торговыми партнерами Норвегии; 4) дипломатия в Арктике обеспечит дополнительное основание для коммерческих интересов Норвегии в её взаимодействии с ключевыми странами Азии. На различных дипломатических уровнях Норвегия выразила странам Азии свою позицию в отношении Арктики и пригласила представителей правительств этих государств посетить северные регионы Норвегии и Шпицберген. Отношение Норвегии к вовлечённости стран Азии в Арктический регион является положительным, и в то же самое время Норвегия ищет возможности для оказания влияния на них в области политики этих стран в Арктике.

В новой «Стратегии Крайнего Севера», в которую были внесены изменения 10 ноября 2014 г., делается акцент на приоритетности международного сотрудничества²¹. В качестве конкретных мер по оказанию помощи новым странам-наблюдателям из Азии в Арктическом совете правительство решило создать форум «Арктика Плюс» на основе ежегодной конференции «Границы Арктики» в Тромсё. Цель состоит в том, чтобы оказать помощь таким странам на этапе, следующем за их принятием в совет, а также способствовать диалогу о том, что от них ожидается и что они могут реально выполнить. Это обеспечит конструктивный и всеобъемлющий процесс взаимодействия в Арктическом совете, что поможет всем сторонам найти общий язык. Арктический совет не является «клубом свободных игроков», для вступления в него в качестве наблюдателя от постоянных участников требуется признание суверенитета прибрежных государств в Арктике, Конвенции ООН по морскому праву, а также активное и ответственное участие в мероприятиях совета. Нобелевская премия мира в 2010 г. стала серьёзным испытанием для китайско-норвежских отношений и могла повлиять на

¹⁹ See Leiv Lunde. Nr.4, 2014. P. 44.

²⁰ See Bekkevold & Offerdal. Nr. 10.

²¹ http://www.regjeringen.no/en/dep/ud/documents/Reports-programmes-of-action-and-plans/Reports/2014/report_summary.html?id=774142.

вступление КНР в Арктический совет²². Несмотря на трудности в двусторонних отношениях, Норвегия сохранила прежнюю позицию одобрения Китая в качестве страны-наблюдателя.

Заключение

Что касается будущих возможностей и перспектив, у стран Европы (в т.ч. Норвегии) и Китая существует множество взаимодополняющих интересов в Арктике по вопросам развития энергетики, судоходства и климатических исследований. КНР может стать движущей силой в развитии этого региона, особенно в российской Арктике, нуждающейся в привлечении капитала для модернизации различной инфраструктуры, в т.ч. портовой. Это, в свою очередь, создаст возможности развития бизнеса и для стран Европы. Климатические исследования – еще один глобальный вопрос с очевидным потенциалом для сотрудничества, также как и забота об окружающей среде Арктики. В то время как ЕС крайне сдержан в вопросах проблем окружающей среды в Арктике, возможно даже в большей степени, нежели Китай и Россия, это может привести к некоторым разногласиям в будущем.

Ухудшение отношений между РФ и странами Запада, а также углубление сотрудничества России и Китая имеют последствия и для Арктики. Санкции, введенные в отношении России, не позволяют западным компаниям обеспечить передовые технологии использования энергии и принять участие в финансировании совместных проектов в российской Арктике. Как следствие, РФ, возможно, придется стать ближе к Китаю в экономическом и политическом смысле. Для энергетических компаний России естественно искать доступ к азиатскому рынку, не в последнюю очередь из-за ухудшения перспектив экспорта в Европу. В то время как Европа положительно относится к присутствию Китая в Арктике, её страны могут быть настроены более скептически по отношению к китайско-русскому стратегическому сотрудничеству в регионе, если оно будет иметь место. Интересы России в Арктике не всегда соответствуют европейским, и, кроме того, в Арктике существует немаловажный аспект взаимоотношений по линии Россия – НАТО. В то время как РФ становится всё более зависимой от Китая в сфере глобальной политики, Пекин подобным же образом зависит от Москвы в большей части своей политики в Арктике. Как видится, КНР будет занимать осторожную позицию, чтобы не вызвать ответную реакцию со стороны России, ведь всё это время он пытался уверить, что не имеет никакого намерения бросать ей вызов. Уважая прочные двусторонние отношения с Москвой, Пекин, скорее всего, не заинтересован в оспаривании права России на бесплатный и свободный доступ к СМП. Тем не менее РФ нуждается в азиатском капитале и законодательно урегулированном освоении Арктики. Сохранение низкой напряженности в Арктике – в интересах всех сторон, будь то арктические или неарктические государства. Если напряжённость повысится, это будет препятствовать коммерческому освоению региона и окажет сильнейшее негативное воздействие на страны, обладающие наибольшим потенциалом развития Арктики, в первую очередь, на Россию и Норвегию. Китайское влияние в Арктике может оказаться положительным как для РФ, так и для Европы, которые приветствуют экономическое развитие региона и получение прибыли, но это потребует чёткого урегулирования всех геополитических вопросов.

²² Нобелевская премия мира в 2010 г. была вручена заключённому китайскому правозащитнику Лю Сяобо. Китайское правительство резко протестовало, но Норвегия настаивала на постулате независимости Нобелевского комитета. Вручение премии повлекло за собой политические и экономические действия со стороны Китая, которые до сих пор осложняют двусторонние отношения.

Транспортные проблемы освоения Арктики (национальные и внешнеполитические интересы России)*

Арктика привлекает Россию и другие страны:

- добычей углеводородов;
- более коротким и независимым маршрутом из США в Европу;
- обеспечением социально-экономического развития северных регионов России;
- военно-стратегическими возможностями.

В процессе достижения этих целей возникает немало проблем, как:

- суровые природные условия для проживания и деятельности;
- сложная транспортная обстановка в регионе.

Таким образом, транспортная проблема – одна из главных сдерживающих проблем, решить которую сложно и затратно.

Международные интересы в Арктике:

- прежде всего это территориальные претензии государств;
- имеющиеся углеводородные (и, возможно, другие) ресурсы;
- короткие транспортные маршруты (прежде всего – Азия – Европа).

По этой причине в освоении Арктики заинтересованы не только арктические государства, но и страны других регионов.

Сегодня в Арктике существует тесная взаимосвязь проблем: без развития транспорта трудно обеспечить добычу углеводородов, социально-экономическое развитие Севера и задачи военного характера, не будут решены транспортные и другие вопросы, трудно ожидать быстрое развитие региона, решение других важных задач.

Решение транспортной задачи осуществляется в трёх направлениях:

- транспортировка углеводородов;
- сквозное транзитное плавание Европа – Азия;
- каботажные перевозки (в том числе из сибирских рек), включая доставку грузов на арктическое побережье.

В транспортировке углеводородов и транзитном плавании заинтересована не только Россия, но и (возможно, даже в большей мере) другие, прежде всего неарктические государства.

Как уже показал опыт освоения крупных месторождений углеводородного сырья, РФ необходимо привлечение финансовых и материальных ресурсов, современных технологий. Транспортная задача должна решаться также совместными усилиями заинтересованных стран. При этом и добыча углеводородов, и транспортные проекты обязаны быть экономически эффективны для всех участников.

Транспортное освоение Арктики также связано с целым комплексом проблем:

- в области международного права судоходства в Арктике;
- в области обеспечения безопасности мореплавания и защиты окружающей среды;
- в области разработки и использования новых технологий при строительстве транспортных судов, судов ледокольного класса и др.;
- в области развития навигации и при ледовом плавании.

В настоящее время Россия активно участвует в Арктическом совете, который уже принял ряд важных решений для освоения Арктики, в том числе в области международного права. РФ разработала Правила плавания по Севморпути, которые вы-

* Автор раздела – **Е.М. Новосельцев**, зам. генерального директора ОАО «ДНИИМФ», к.т.н., доцент.

полняются судами всех государств, в т.ч. при плавании в международных водах. Администрация Севморпути даёт разрешение на заход судов в арктические воды.

В России (в советский период) наработан колоссальный опыт работы в Арктике и для Арктики:

- опыт проектирования и строительства судов для работы в регионе, а также портового строительства;

- опыт ледового плавания;

- гидрометеорологические исследования, исследование свойств льда.

Этот опыт и результаты работ долгое время не использовали, ряд материалов утерян. Сегодня необходимо не только собрать то, что осталось, но и продолжить изучение Арктики уже с новых позиций. Возможно и международное сотрудничество, но делиться знаниями надо осторожно.

Проблемные вопросы:

- восстановление практики «Штаба морских операций» как наиболее эффективного механизма управления движением судов по СМП с учётом опыта СССР, но уже на коммерческой основе и, возможно, с международным участием;

- создание судов и новых «инновационных» технологий и технических средств, в т.ч. морских судов для плавания во льдах, выгрузки на необорудованный берег и др.;

- создание эффективной системы спасения и ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН) в условиях Арктики;

- подготовка «ледовых» капитанов, специалистов-судоводителей, способных самостоятельно управлять судном в сложных ледовых условиях, а также в составе каравана.

Осуществление Россией комплекса работ по обеспечению безопасности судоходства, в т.ч.:

- проведение исследований по составлению морских карт и выбору оптимальных маршрутов движения при ледовом плавании;

- создание в полярных портах спасательных центров, способных обеспечить спасение людей, судов и ликвидацию разливов нефти;

- развитие навигационной системы, включающей спутниковые средства навигации и наблюдения за льдами;

- проектирование и строительство судов-спасателей и ледоколов, которые бы решали проблемы не только проводки судов, но и их спасения и др.

Вся эта деятельность требует немалых ресурсов, окупаемость которых пока стоит под вопросом.

Сегодня (по нашему мнению) России предстоит решить задачу, как организовать судоходство в Арктике, которое:

- позволило бы эффективно осваивать регион, сделать его экономически эффективным для государственного бюджета и коммерческих организаций;

- соответствовало бы международному праву;

- не нарушало другие стратегические интересы страны.

Проблема заключается ещё и в том, что в России нет ни одной крупной судоходной компании, которая бы видела свой коммерческий интерес в организации крупномасштабного судоходства в Арктике, прежде всего транзитного плавания. Имея высокий потенциал развития контейнерных портов-хабов в Мурманске и Петропавловске-Камчатском, мы не можем организовать устойчивый транзит контейнеров на линии Европа – Азия.

С возрастанием интереса многих государств к развитию арктического судоходства появляется угроза создания арктической транзитной линии без участия России, её портов и ледоколов.

Представляется разумной организация крупного международного консорциума, который:

- включал и оперировал бы всем комплексом транспортных и обеспечивающих средств, включая транспортные суда для арктического плавания, ледоколы, спасатели, морские порты и терминалы;
- обеспечивал бы транзитное плавание, вывоз углеводородного сырья и частично каботажные перевозки;
- организовывал бы арктические перевозки, формирование караванов судов (пусть снижения эксплуатационных расходов), безопасность мореплавания, а также использование судов и в межнавигационный период.

С российской стороны в такой консорциум могли бы войти Атомфлот со своими ледоколами, Совкомфлот с транспортными судами, Росморпорт с причалами и средствами навигации и др. Иностранные компании могли бы войти со своими транспортными судами (прежде всего контейнеровозами ледового плавания), ледоколами, портовыми технологиями, кредитными ресурсами и т.д.

Консорциум должен быть зарегистрирован в Российской Федерации, чтобы обеспечить через налоговые поступления окупаемость бюджетных вложений в обеспечение безопасности жизнедеятельности в Арктике.

Можно также отметить важность развития арктического туризма с заходом в арктические моря специализированных круизных судов. Это позволит не только стимулировать развитие туризма в арктических и ДВ регионах, но и использовать также наши порты на Дальнем Востоке и Севере для захода «принцесс» и развития туризма в этих городах-портах. Сегодня Ассоциация операторов арктических экспедиционных круизов объединяет 33 человека, которые организуют туры на 25 судах, вмещающих от 8 до 318 пассажиров. Ежегодно на круизных судах Арктику посещают 25–30 тыс. туристов. Реально в Арктике в период навигации дополнительно могут работать не менее 4–5 специализированных судов, которые берут на борт до 5 000 туристов. В межнавигационный период эти суда могут работать в более южных широтах, в том числе в морях северной части Тихого океана с заходом в российские порты.

Развитие международного сотрудничества в арктических перевозках позволит усилить интеграцию экономик России и зарубежных стран, снять напряженность между государствами при освоении Арктики, решать вопросы в области международного права в интересах Российской Федерации.

Арктика и Япония*

В данном докладе излагается частное мнение, не являющееся точкой зрения правительства или Сил самообороны Японии, о действиях Японии в Арктическом регионе.

Вопросы Арктики будут рассмотрены на примере материалов, предоставленных Управлением морской стратегии Японии при Кабинете министров (Headquarters for Ocean Policy/Cabinet Secretariat).

Сферы интересов Японии в Арктике затрагивают следующие области: «влияние [Арктического региона] на экономику нашей страны с точки зрения энергетики и морских перевозок», «влияние на окружающую среду и изменения климата» и «влияние, которое деятельность человека может оказать на природу Арктики».

Проблемы Арктики для Японии – источник возможностей и тем для обсуждения. Прежде всего, это «возможности, связанные с природными ресурсами», затем – «возможности Северного морского пути», «международное сотрудничество в области исследований проблем экологии» и, наконец, «проблемы безопасности».

В июле 2013 г. состоялось сводное совещание ведомств, занимающихся вопросами Арктики (The framework of the Coordinating Committee of Related Ministries and Agencies), для того, чтобы способствовать улучшению сотрудничества и обмена информацией между соответствующими министерствами и ведомствами по различным затрагиваемым в ходе работы вопросам. В числе этих ведомств представлены департаменты Министерства внутренних дел и коммуникаций Японии, Министерства иностранных дел Японии, Министерства образования, культуры, спорта, науки и технологий Японии, Министерства экономики и промышленности Японии, Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии, Министерства окружающей среды Японии, Министерства обороны Японии.

По поводу политики Японии в Арктике. Изначально Япония пришла в Арктический регион с целью проведения исследований, которые проводятся с 50-х гг. XX в. В начале XXI в., по мере того как льды Арктики таяли, пришло осознание проблем изменения окружающей среды, природных ресурсов и Северного морского пути, а также безопасности.

В пересмотренном в 2013 г. Генеральном морском плане¹ (Морской стратегии Японии) вопросы Арктики стали одними из основных. Также существует включающий перечисленные выше пункты документ («Организационная структура ведомств, имеющих отношение к Арктике»), где обобщены все сведения. На основе документа ниже будет представлен обзор политики правительства Японии в Арктике. В частности, говорится о том, что «есть надежда на сокращение расходов, связанных с морскими перевозками, а также на продвижение научных исследований в Арктике» (Ч. 1. Гл. 1. Ст. 2.4).

Утверждается, что «наблюдения и исследования в Арктике, Антарктике и прочих регионах важны для оценки воздействия климатических изменений и составления будущих прогнозов в глобальном масштабе, равно как и в приложении к Японии и окружающим её морям. Помимо вышеперечисленного наблюдения и исследования в Арктике сделают возможной оценку потенциала использования в будущем Северного морского пути, с тем, чтобы правительство могло продолжать способствовать осуществлению подобных видов деятельности» (Ч. 1. Гл. 3. Ст. 3).

* Автор раздела – **Исихара Такахиро (Ishihara Takahiro)**, научный работник отдела стратегических исследований Института подготовки командного состава Морских сил самообороны Японии.

¹ Генеральный морской план Японии (на яп. и англ. яз.) // Официальный сайт Кабинета министров Японии. URL: http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/kihonkeikaku/130426kihonkeikaku_je.pdf.

Согласно части 2, главе 4, статье 1 документа, необходима «активизация переговоров с имеющими к региону отношение странами по вопросам использования Северного морского пути, который в последнее время привлекает всеобщее внимание, и в процессе сотрудничества с логистическими компаниями и грузоотправителями и прочими участниками [транспортно-логистической цепочки нужно] исследовать возможность открытия [новых] транспортных путей, вопросы технического и экономического плана».

В другой части говорится, что следует «продвигать наблюдения, исследования и прочую научно-исследовательскую деятельность в Арктике, принимая во внимание тот факт, что во всем мире растет интерес к вопросам практического использования Северного морского пути в связи с таянием арктических льдов в результате глобального потепления» (Ч. 2. Гл. 7. Ст. 1).

Упоминается о том, что «Япония должна активно продвигать международное сотрудничество в сфере изучения моря, осуществляя это при помощи и взаимодействии соответствующих ведомств и организаций в Японии и за рубежом, включая двустороннее сотрудничество, основанное на соглашениях по научно-техническому и прочим видам сотрудничества, для того чтобы осуществлять научные исследования в области океанографии с целью оценки влияния атмосферных колебаний Северного Ледовитого, Тихого и Индийского океанов на окружающую среду» (Ч. 3. Гл. 11. Ст. 3).

Япония осуществляет научно-исследовательские проекты в Арктике при помощи международного сотрудничества. В Национальном институте полярных исследований (National Institute of Polar Research) в 1990 г. был основан Центр исследования окружающей среды Арктики (AERC), где проводится изучение ледового покрова, а также прочие исследования. С проектами института можно ознакомиться на его официальном сайте². Институт участвует в проведении наблюдений на Шпицбергене, исследований северного сияния в Исландии, в международных проектах по изучению ледового покрова в Гренландии и проч.

Активно осуществляются и неправительственные исследовательские проекты в Арктике. Так, в сентябре 2011 г. крупнотоннажный сухогруз-балкер «Sanko Odyssey», принадлежащий одной из японских компаний, прошел по Северному морскому пути. Его проводка осуществлялась при помощи российского ледокола.

Научно-исследовательское судно «Мирай» также активно участвует в изучении Арктики. Так как оно не ледокольного класса, с его помощью проводятся исследования на свободных от ледового покрова участках Северного Ледовитого океана.

Обобщая направления интересов Японии в Арктике, нужно отметить, что они прежде всего заключаются в осуществлении научно-исследовательских проектов в различных областях, в том числе и в сфере исследования Северного морского пути, где возможно участие частных компаний. Актуальны для Японии и проблемы экологии Арктики. Все проекты следует осуществлять в условиях международного взаимодействия.

² <http://www.nipr.ac.jp/> Официальный сайт Национального института полярных исследований (National Institute of Polar Research).

Интересы и политика Японии в Арктике*

Несмотря на то, что у Японии в настоящее время нет единой государственной арктической стратегии, объединяющей существующие программные документы на уровне министерств и региональных организаций, в последнее время вопросы освоения Арктического региона и его значимости для страны становятся всё более актуальными. Это обусловлено рядом факторов, каждый из которых, в свою очередь, служит основой для формирования основных векторов внешней политики в отношении Арктики. Ключевые интересы Японии в Арктике формулируются в ряде докладов, подготовленных соответствующими правительственными ведомствами, различными научно-исследовательскими институтами и инициативными группами депутатов.

Япония интересовалась Арктикой довольно давно: еще в 1990 г., когда был учреждён Международный арктический научный комитет (IASC), она вошла в его состав как неарктическое государство. В то же время в Национальном институте полярных исследований Японии (NIPR), фокусировавшегося на изучении Антарктики, появился Центр исследования Арктики. В 1993–1999 гг. были осуществлены масштабные международные проекты – программа исследования Северного морского пути (INSROP), в которой приняли участие 450 учёных из 14 стран, под эгидой Исследовательского фонда морской политики (OPRF). Одновременно с ней осуществлялся проект JANSROP, целью которого было изучение возможности использования СМП для прохода японских судов. Вторая стадия этого проекта осуществлена в 2002–2005 гг. (JANSROP Phase II), но после окончания этой части программы представители японского бизнеса сделали неутешительные выводы о нерентабельности использования Северного морского пути (СМП).

Однако ярко выраженный интерес к Арктике со стороны других стран АТР и прежде всего Китая, вскоре вынудил японское правительство пересмотреть свои выводы. Так Япония начала активно изучать регион и стремиться к членству в Арктическом совете с 2009 г., когда правительство страны подало заявку о вступлении в него, и в том же году при МИД Японии была создана Специальная комиссия по Арктике (Arctic Task Force). Также в 2010–2011 гг. получил развитие ряд широкомасштабных научно-исследовательских проектов об Арктике по линии Министерства образования, культуры, спорта, науки и технологий. В 2011 г. Министерство обороны включило в Ежегодный «Обзор стратегии в Восточной Азии-2011» пункт, озаглавленный «Стратегическое значение Арктики и участие Китая», где кратко характеризовалось участие различных стран в освоении Арктического региона и особо отмечалась активная роль не только арктических государств, но и Южной Кореи и Китая. В том же документе усиление присутствия России на Южных Курилах расценивалось японскими аналитиками как стремление к гарантии сохранения влияния РФ на прибрежных к Северному морскому пути территориях³.

В национальной стратегии безопасности Японии, опубликованной 17 декабря 2013 г., упоминается об огромном потенциале региона «с точки зрения развития новых морских путей и освоения полезных ископаемых»⁴ и выражается надежда на то, что

* Автор раздела – **Е.А. Колегова**, старший лаборант Центра японоведения ОМОиПБ ИИАЭ ДВО РАН, соискатель ИИАЭ ДВО РАН.

³ Обзор стратегии в Восточной Азии-2011. Стратегическое значение Арктики и участие Китая // Официальный сайт министерства обороны Японии = 東アジア戦略概観・2011。北極海の戦略的意義と中国の関与. URL: <http://www.mod.go.jp/msdf/navcol/SSG/review/1-1/1-1-4.pdf>.

⁴ Стратегия безопасности Японии 17 декабря 2013 г. // Официальный сайт министерства обороны Японии = 国家安全保障戦略について. URL: http://www.mod.go.jp/j/approach/agenda/guideline/pdf/security_strategy.pdf.

страны, заинтересованные в его освоении, будут при этом придерживаться соответствующих норм международного права, иначе наличие подобных возможностей развития Арктики может стать причиной возникновения разногласий между государствами.

Знаковым событием в мае 2013 г. для Японии наряду с Сингапуром, Китаем, Индией, Италией и Республикой Корея стало присвоение ей статуса страны-наблюдателя в Арктическом Совете, причём чуть ранее – в марте 2013 г. – была учреждена должность посла Японии в Арктике (в настоящее время этот пост занимает Куниката Тосио).

В 2013–2014 гг. на правительственном уровне проведен ряд совещаний, посвящённых проблематике Арктики, кроме этого на актуальности освоения региона сделан акцент в нескольких программных документах. Так, в принятом в апреле 2013 г. правительством Японии новом «Морском генеральном плане» подчёркивалась важность использования Северного морского пути: «Необходимо принять все возможные меры для ускорения возможности практического использования Северного морского пути в будущем». В июле того же года прошло сводное совещание ведомств, занимающихся вопросами Арктики, где состоялся обмен мнениями на межправительственном уровне. В мае 2014 г. Министерство государственных земель и транспорта провело совещание для представителей правительства и бизнеса, посвящённое проблеме СМП, в ходе которого перспективы использования СМП рассматривались с участием крупнейших представителей бизнеса – Mitsui OSK Lines, Mitsui Bussan, Tokyo Denryoku и проч. Так, в июле 2014 г. компания Mitsui OSK Lines заявила о намерении организовать регулярное транспортное сообщение между Европой и Азией через Арктику судами ледокольного типа для перевозки СПГ в 2018 г. Активное использование СМП в будущем, по мнению японских экспертов, может повлечь за собой необходимость создать регламент, регулирующий навигацию в Арктике во избежание нанесения ущерба окружающей среде.

В настоящее время в Японии на правительственном уровне вопросами, относящимися к Арктическому региону, занимаются несколько министерств:

- официальную позицию по поводу Арктики, а также вопросы дипломатии в регионе курирует МИД Японии;
- вопросами разработки морской стратегии Японии в целом, в том числе в Арктике, занимается Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма, также в вопросах разработки Генерального морского плана Японии активное участие принимает Управление морской стратегии Японии при Кабинете министров (создано в 2007 г.);
- научные исследования в Арктике проводятся под эгидой Министерства образования, культуры, спорта, науки и технологий.

Помимо вышеперечисленного существует и региональная стратегия развития промышленности Хоккайдо, опубликованная на сайте Кабинета министров Японии в марте 2014 г. и касающаяся практического использования СМП: среди актуальных задач 2014 г. говорится о необходимости переоснащения портов Хоккайдо для улучшения их конкурентоспособности с портами других стран для начала навигации по СМП⁵. В этой региональной стратегии озвучивается идея о том, что префектура Хок-

⁵ Стратегия усиления конкурентоспособности промышленности Хоккайдо. Март 2014 г. С. 17 // Официальный сайт премьер-министра и Кабинета министров Японии = 北海道産業競争力強化戦略。具体的取組と提案・要望。URL: http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/ss_ikenkoukan/hokkaidou_02.pdf.

кайдо должна стать опорной базой, своего рода форпостом в Северо-Восточной Азии для продвижения по СМП⁶.

В последнее время на уровне правительства наблюдается активизация тенденции в вопросе создания единой государственной арктической стратегии Японии. Так, 2 октября 2014 г. ряд депутатов из инициативной группы «С мыслью об Арктике» подали прошение на имя генерального секретаря Либерально-демократической партии Японии Танигаки Садакадзу, где говорилось о необходимости создания единой государственной стратегии Японии в Арктике и увеличения бюджета на её освоение⁷. Они мотивируют это следующими причинами: множество проблем региона – геополитических и экологических – затрагивают интересы других государств, являются общемировыми, а это значит, что для их эффективного решения необходимо включение в работу и неарктических стран. Япония, по мнению депутатов, может внести значительный вклад в освоение Арктики в плане науки и техники, а также принять участие в формировании законодательной базы по региону, гарантируя соблюдение там норм международного права.

Над академическими проектами освоения Арктики в Японии в настоящее время работают следующие основные научно-исследовательские организации:

NIPR – Национальный Институт полярных исследований, занимающийся изучением Арктики и Антарктики, курирующий проект «Быстрые изменения климата Арктики и их глобальные последствия» в рамках финансируемой Министерством образования и культуры программы GRENE (Green Network of Excellence). Этот проект рассчитан на 5 лет (2011–2016), над ним работают 300 ученых из 35 НИИ Японии⁸, он содержит 4 аспекта: 1) исследования механизма глобального потепления, 2) изучение Арктики в плане глобального влияния на климат планеты, 3) оценку степени влияния изменения климата Арктики на изменение климата Японии, её морские экосистемы и биоресурсы, 4) оценку площади льдов и возможности создания новых транспортных путей.

JAMSTEC – Японское агентство сухопутных и морских наук и технологий, также участвующее в вышеуказанном проекте, занимается проектами исследования климата в Северном полушарии, включая возможности будущей навигации.

JAXA – Японское агентство аэрокосмических исследований – в сотрудничестве с американским IARC⁹ (Международным институтом по изучению Арктического региона) ведёт масштабный проект по мониторингу изменения площади льдов в Арктике.

OPRF (Фонд исследования океанической политики, аналитический центр, «thinktank») – в основном исследует проекты, касающиеся Северного морского пути.

⁶ Стратегия усиления конкурентоспособности промышленности Хоккайдо. Март 2014 г. С. 24 // Официальный сайт премьер-министра и Кабинета министров Японии = 北海道産業競争力強化戦略. 具体的取組と提案・要望. URL: http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/ss_ikenkoukan/hokkaidou_02.pdf.

⁷ Об обеспечении создания Арктической государственной стратегии и вопросах связанного с этим бюджета // Официальный сайт депутата Палаты представителей Парламента Японии Синдо Ёситака = 北極に関する国家戦略の策定及び北極関連予算の確保について URL: <http://www.shindo.gr.jp/wp-content/uploads/2014/10/北極フロンティア議連要請書2.pdf>.

⁸ О программе GRENE // Официальный сайт NIPR (Национальный институт полярных исследований) = Green Network of Excellence (GRENE) Program. URL: http://www.nipr.ac.jp/grene/e/grene_E.pdf.

⁹ Организации, связанные с освоением Арктического региона. Управление морской стратегии Японии при Кабинете министров Японии. Сентябрь 2013 г. // Официальный сайт премьер-министра и Кабинета министров Японии = 北極海に関する取組について URL: <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/sanyo/dai14/siryou3.pdf>

ЛИА (Японский исследовательский институт международных отношений) прогнозирует взаимодействие стран в Арктическом регионе и разрабатывает рекомендации для правительства Японии по вопросам международного права и управления Арктикой.

Помимо этих НИИ существует также ряд институтов, отражающих интересы японских промышленных корпораций, которые исследуют проблематику Арктики в контексте её потенциала для извлечения прибыли: так, в данный момент ICER (Information Center for Petroleum Exploration and Production – Информационный центр по добыче и производству нефти) в рамках задания JOGMEC (Японская национальная корпорация нефти, газа и металлов) готовят оценку потенциала запасов углеводородов в Арктике, работа должна быть завершена до начала февраля 2015 г. Кроме этого, НИИ Mitsui Global Strategic Studies Institute (Институт стратегических исследований Mitsui Bussan) оценивает роль России в Арктике и её продвижение в регионе), JPEC (Japan Petroleum Energy Center – Центр нефтегазовой энергетики) также исследует Арктику с точки зрения разработки ключевых энергетических ресурсов.

Предпосылки роста интереса Японии к арктическим проектам в основном лежат в двух областях: проблеме дефицита энергоресурсов для нужд экономики страны и ряде геополитических факторов.

Токио всё чаще выражает обеспокоенность последними тенденциями добычи углеводородов в мире, свидетельствующими о её сокращении в связи с:

- истощением «легких» месторождений;
- сокращением количества основных поставщиков по политическим и геополитическим причинам: война в Ливии, уничтожение Ирака, санкции в отношении Ирана, нестабильная ситуация в целом на Ближнем Востоке (отсутствие гарантий продолжения поставок со стороны Саудовской Аравии и Катара, испытывающих влияние США);
- ростом спроса на углеводороды со стороны КНР и европейских стран;
- возможным перераспределением имеющихся на рынке предложений в пользу других стран – сокращением предлагаемого количества углеводородов.

Вторая группа факторов – геополитических – обуславливает растущий интерес Японии к Северному морскому пути. Причины таковы:

- общая дестабилизация обстановки в мире, отражающаяся на безопасности морского транспортного сообщения на отдельных участках (район Сомали, Баб-эль-Мандебский пролив, Суэцкий канал);
- возможность обострения отношений на других участках – это Индийский океан, малазийские проливы (существует угроза пиратства), уязвимость морских транспортных путей вдоль побережья КНР и КНДР (в случае обострения отношений с этими странами);
- протяженность (как следствие – сравнительная дороговизна) традиционных морских маршрутов транспортировки углеводородов.

СМП имеет ряд привлекательных черт для Японии:

- СМП короче – значит дешевле и быстрее. По подсчётам японских экспертов, традиционный срок грузов через Суэцкий канал – 40 дней, если груз идёт, обгибая мыс Доброй Надежды, необходимо 50 дней, при использовании СМП этот срок сокращается до 30 дней¹⁰;

¹⁰ Настоящее Северного морского пути // NHK. 13.08.2014 г. = 現実となる北極航路 URL: <http://www.nhk.or.jp/kaisetsu-blog/400/195160.html>.

- безопаснее – контролируется всего одним игроком на мировой арене – Россией;
- расположен в Арктике – при разведке и освоении арктических запасов углеводородов транспортное плечо до Японии сократится еще больше;
- в силу зависимости России (общепринятое мнение) от экспорта углеводородов, географическая близость Японии к местам добычи ресурсов увеличивает возможность доступа к необходимому сырью за счёт её готовности (в отличие от европейских стран) пользоваться новыми маршрутами транспортировки и снижает риски, возможные в будущем при возникновении конкуренции со стороны европейских потребителей.

Подводя итоги, можно сказать, что арктическая политика Японии в настоящее время имеет следующие особенности:

1. Стремится укрепиться в роли страны, активно сотрудничающей с арктическими государствами в вопросах освоения региона с целью обеспечить гарантии своего присутствия в Арктике. (Стоит заметить, что о самостоятельной добыче ресурсов речи не идёт – зоны влияния в регионе уже разделены, и Япония не готова внести дисбаланс в существующий порядок отношений, скорее выражает озабоченность проблемой соблюдения норм мирового права и выработки новых решений для регламентации навигации и проч. Участие в арктических проектах для Японии возможно в виде крупных инвестиций и предоставления научных технологий.)

2. Занимается подготовкой и развитием технологических условий для эксплуатации Северного морского пути (имеет подготовленные порты – здесь новую роль будет играть «форпост» Хоккайдо, строит ледокольный и транспортный флота ледового класса).

3. Участвует в общемировых научно-исследовательских проектах в Арктике с целью минимизации возможности исключения из арктических проектов вообще – сохраняет репутацию страны как значимого действующего игрока, повышает (или создаёт) зависимости от неё прочих участников проектов освоения Арктики.

4. Закрепляется в статусе наблюдателя в Арктическом совете, чтобы иметь возможность принимать решения относительно политики освоения региона в числе стран-участников представительного органа.

Политика Республики Корея в Арктике и необходимое содействие со стороны России*

Введение

В последнее время Арктика всё чаще привлекает внимание мирового сообщества. Предполагается, что именно здесь находится 20% мировых запасов нефти и газа, поэтому в будущем в этом районе может вестись активная разработка этих ресурсов. Всё чаще используется Северный морской путь, растёт интерес к транспортировке угля и других полезных ископаемых. В настоящее время объём перевозимых грузов невелик, но ожидается, что коммерческое использование СМП начнется в 2030 г.

В мае 2013 г. Южная Корея вошла в Арктический совет в статусе постоянного наблюдателя, тем самым получив возможность участвовать в глобальных проектах освоения и изучения Арктики. С этого времени РК начала активно продвигать свою политику в этом регионе.

Политика правительства Республики Корея в Арктике

Основные и ключевые особенности. Войдя в состав Арктического совета, правительство Южной Кореи опубликовало Комплексную стратегию в Арктике в июле 2013 г. и Основной план по развитию региона в декабре 2013 г. Эти программные документы должны выступать в качестве стратегий по развитию Северного морского пути и разработке природных ресурсов. В Основном плане власти РК обозначили 4 задачи:

- продвигать международное сотрудничество;
- вести научные исследования;
- осваивать Арктику для последующего развития бизнеса;
- создавать необходимую инфраструктуру.

Международное сотрудничество	▪ увеличивать степень присутствия в Арктическом Совете ▪ активно сотрудничать с международными организациями и институтами, занимающимися вопросами Арктики ▪ стимулировать сотрудничество на неформальном уровне
Научные исследования	▪ создать необходимую инфраструктуру, включая базы для экспедиций ▪ расширять научные станции ▪ исследовать изменения климата ▪ создать базу данных и специальной информации о Северном морском пути
Продвижение и развитие бизнеса	▪ сотрудничество в области развития новых транспортных путей, транспортировки грузов и портовой инфраструктуры ▪ разработка полезных ископаемых, сотрудничество в сфере технологий транспортировки и судостроительства

* Автор раздела – Чо Ёнг Кван (Jo Young Kwan), Республика Корея, научно-исследовательский институт Канвон.

- необходимое урегулирование законодательной базы для развития Арктики
- создание информационного центра

Ожидаемые результаты международного сотрудничества и исследований. Правительство Южной Кореи крайне заинтересовано в освоении Арктики. В мае 2013 г. государство присоединилось к Арктическому Совету в качестве постоянного наблюдателя и таким образом получило право посещать официальные заседания Совета и вносить предложения для выработки необходимого курса и развития проектов через свои т.н. зонтичные организации. Предполагается, что правительство примет активное участие в деятельности организаций, имеющих отношение к Арктике и будет стремиться к укреплению своих позиций среди членов Совета, стран-наблюдателей и прочих организаций.

В то же время правительству Республики Корея рекомендуется усиливать свой научный потенциал. Арктика является частью территорий стран, прибрежные зоны которых находятся в регионе и которые расположены в непосредственной близости от него. Следовательно, для правительства будет невозможно осуществить данный проект без взаимопонимания и сотрудничества с этими странами, это, в свою очередь, означает, что власти должны прилагать усилия, чтобы Южную Корею признали страной с высоким научно-техническим потенциалом и опытом в освоении Арктики. Правительство частично реализовало этот план, добившись присоединения к IASC (Международный Арктический научный комитет). С 1999 г. РК была активным участником подобных научно-исследовательских проектов. 25 апреля 2002 г., получив признание мирового сообщества за 15-летний труд по исследованию Антарктики, она стала 18-м официальным участником Международного Арктического научного комитета. Позднее, 29 апреля, страна открыла на Шпицбергене станцию «Дасан». Каждый год 70 приглашённых из KOPRI (Корейский институт полярных исследований), различных университетов и научно-исследовательских центров посещают «Дасан» для проведения исследований в таких областях, как экосистемы моря и суши, гидрометеорология и геология.

KOPRI и NPI (Норвежский институт полярных исследований) 3 апреля 2014 г. открыли Объединённый центр полярных исследований в Тромсё (Норвегия). Он стал первым центром совместных исследований, который Норвегия организовала с новой страной-наблюдателем из Азии. Центр будет служить базовым лагерем для развития сотрудничества между двумя странами и продвижения исследований, таких как работа над совместными научными проектами на Северном полюсе, обмен информацией и научно-технические обмены для повышения квалификации исследователей.

Основные научно-исследовательские организации

В настоящее время в Южной Корее проблемами Арктики занимаются 2 научно-исследовательских института – KOPRI и KMI (Корейский институт морских исследований). Первый ориентирован главным образом на исследовательские проекты в области климата и окружающей среды, второй – на проблемы транспорта, морское законодательство и т.п.

KOPRI исследует окружающую среду Арктики и её природные ресурсы, курируя научно-исследовательский центр «Дасан», и использует при этом ледокол «Араон», проект которого был создан НИИ в 2009 г., с тех пор судно активно использовалось при реализации проектов по освоению Арктики. С 2012 г. институт также выступает в качестве секретариата Международного Арктического научного комитета, который находится в Потсдаме (Германия). В то же время KMI учредил Центр разработ-

ки политики в Арктике в 2014 г., чтобы проводить исследования в области транспортировки грузов и разработки полезных ископаемых.

Следует упомянуть о том, что региональные власти Кореи также проводят исследования Арктики. Региональные администрации в Пусане, Ульсане и Канвоне создали подобные исследовательские центры и проводят там исследования самостоятельно. Их ожидания связаны главным образом с диверсификацией транспортных путей в Арктике и дальнейшим продвижением исследований региона на конкурентоспособном уровне.

Текущие проекты

Недавно правительство Южной Кореи объявило о проекте создания собственного информационного центра – базы данных, в которой будут содержаться карты Арктики добычи полезных ископаемых и исследований изменений климата. К 2018 г. планируется инвестировать в проект создания комплексной и цифровой карты региона 13,6 млрд корейских вон. Прибрежные страны Арктического региона прилагают усилия к тому, чтобы систематизировать информацию о регионе. Так же поступают Япония и Китай в надежде принять участие в освоении природных ресурсов.

Как было сказано выше, правительство РК прилагает большие усилия по реализации проектов международного сотрудничества, нежели к продвижению собственных проектов, таких как проекты освоения транспортных путей или освоения полезных ископаемых. Однако следует упомянуть, что в 2013 г. Южной Кореей был осуществлен первый пробный рейс по СМП. Правительство также аккумулирует запросы на оборудование, необходимое для последующего освоения региона.

Предложения на перспективу

Исходя из существующих предпосылок, мы можем предположить, что освоение Арктики окажет влияние на Южную Корею в различных областях и что правительству РК следует подумать над стратегиями в регионе.

Во-первых, Арктика имеет огромный потенциал как источник новых энергоресурсов для Южной Кореи, что, безусловно, окажет позитивное влияние не только на это государство, но и на другие страны Северо-Восточной Азии, поскольку этот регион – один из крупнейших в мире, импортирующий энергоресурсы. Особенно это касается Японии и Кореи – крупнейших стран-импортёров природного газа. Китай также импортирует энергоносители в большом масштабе, но его стабильные поставки обеспечивает газопровод из Центральной Азии. Страны Ближнего Востока, главным образом Катар, служат основными поставщиками энергоресурсов для Кореи, но проблема заключается в нестабильной политической ситуации в регионе, которая может ухудшиться в будущем.

Добыча нефти и природного газа в Арктике такими странами, как Россия, может иметь огромный потенциал для Южной Кореи как новый основной источник энергоресурсов для неё и других стран СВА: Японии и Китая. В данное время РК импортирует энергоресурсы главным образом из стран Ближнего Востока и нуждается в разработке других источников поставок, чтобы иметь гарантии стабильности. Это означает, что освоение Арктики поможет правительству страны обеспечить долговременную безопасную поставку энергоресурсов.

Во-вторых, для портов Южной Кореи большой интерес представляет Северный морской путь как новый транспортно-логистический маршрут. При эксплуатации СМП расстояние для перевозки грузов между Пусаном и Роттердамом сократится на 32% (с 22 тыс. до 15 тыс. км) и на 10 дней (с 40 до 30). Таким образом, СМП для РК становится наиболее привлекателен с экономической точки зрения.

С дальнейшим развитием СМП связаны надежды на активизацию и стабилизацию перевозок в странах СВА. Ожидается, что благодаря СМП объём перевозок из Европы через российские Арктику и Дальний Восток в Южную Корею, Японию и Китай увеличится. При дальнейшей эксплуатации освоение природных ресурсов в российской Арктике естественным образом приведёт к росту перевозок полезных ископаемых в страны СВА и росту перевозок между странами Европы и СВА.

В 2013 г. южнокорейская компания Hyundai Glovis уже осуществила пробный рейс по СМП. В будущем РК необходимо увеличить число действующих ледоколов для развития СМП, увеличить число квалифицированных специалистов и обеспечить спрос на соответствующее оборудование и инфраструктуру. Также можно порекомендовать правительству Южной Кореи подготовиться к тому, что СМП будет использоваться всё активнее, и к этому времени разработать план по превращению основных морских портов РК в хабы для стран СВА.

В-третьих, властям страны следует подготовиться к освоению ресурсов в Арктике и использованию СМП. В 2014 г. корпорация Daewoo Shipbuilding & Maritime Corporation получила заказ на постройку 9 ледоколов-газовозов для российского проекта по добыче природного газа на Ямальском полуострове. Республика Корея признана во всем мире страной с мощным техническим потенциалом в области строительства ледоколов, и ожидается, что подобные заказы поступят и от других представителей мирового сообщества.

Сотрудничество Южной Кореи и России в Арктике

Трудно переоценить важность сотрудничества между Республикой Корея и Россией, оценивая действия, предпринимаемые РК для разработки своей стратегии в Арктике. Все проекты, осуществляемые правительством в регионе, имеют отношение к России. Следовательно, властям Южной Кореи необходимо развивать сотрудничество с Россией в областях науки и технологии. Подобное сотрудничество весьма полезно для России, не говоря уже о Южной Корее, особенно в сферах освоения природных ресурсов и эксплуатации СМП. Правительство РК в полной мере осознает необходимость сотрудничества с Россией и будет прилагать усилия к его дальнейшему развитию всеми возможными способами.

Основы политики Республики Корея по вопросу освоения Арктики*

Полагаю важным определить основной потенциал и приоритеты полярных исследований Южной Кореи на основе общедоступных материалов¹.

Отправной точкой в изучении арктического региона южнокорейскими специалистами стал март 1987 г., когда при Корейском институте исследования и освоения мирового океана (Korea Ocean Research & Development Institute, KORDI) был создан Центр полярных исследований (Polar Research Center, PRC). Практически сразу после этого, с августа 1987 г., начал работу Корейский национальный комитет исследований Антарктиды (Korean National Committee on Antarctic Research, KONCAR). Однако в то время основное внимание концентрировалось на Антарктиде, что видно по названию последнего комитета. Со временем Центр полярных исследований пережил ряд трансформаций и в 2004 г. был преобразован в Корейский НИИ полярных исследований (Korea Polar Research Institute, KOPRI).

Выделившись из структуры Корейского института исследования и освоения мирового океана и став самостоятельным оператором Национальной программы освоения полярных регионов (первоначально – Korean Antarctic Research Program, а после 2004 г. – Korean Polar Research Program), 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.

Национальная программа освоения полярных регионов реализуется под эгидой правительства Республики Корея с 1987 г.; первоначально она была ориентирована исключительно на Антарктику. Основные достижения программы – это создание собственных судов ледокольного класса и основание двух антарктических и одной арктической станций. В 1988 г. началась работа на антарктической станции имени короля Седжона (о. Короля Георга), а летом 2014 г. запущена вторая станция под названием Чанъбого. Обе они являются круглогодичными научными платформами, ориентированными на атмосферные и метеорологические наблюдения, изучение процессов в верхних слоях атмосферы, исследования в области гляциологии, геодезии и непрерывного мониторинга мирового океана. При этом станция имени короля Седжона ориентирована преимущественно на морские и прибрежные работы, а вторая – на внутриконтинентальное исследование Антарктиды. С 2002 г. на норвежском архипелаге Свальбард (Шпицберген) действует южнокорейская арктическая станция «Тасан».

В 2009 г. корейская компания «Hanjin Heavy Industries» впервые построила отечественный ледокол «Араон» водоизмещением 7 тыс. т, предназначенный прежде всего для обеспечения корейских научных станций, но он может использоваться и для самостоятельных научных исследований в двух полярных областях нашей планеты, а также для обеспечения полярного транспортного сообщения. Ледокол эксплуатирует-

* Автор раздела – **И.А. Толстокулаков**, д-р ист. наук, зав. Центром международных отношений ИИАЭ ДВО РАН, профессор ДВФУ.

¹ Анализ проведен на основе материалов официального сайта Корейского НИИ полярных исследований (Korea Polar Research Institute, KOPRI) // Korea Polar Research Institute, KOPRI. Web-site. URL: <https://www.comnap.aq/Members/KOPRI/SitePages/Home.aspx> (дата обращения: 02.09.2014 г.).

ся с 2010 г., он может находиться в плавании более 300 дней в году. Насколько нам известно, других ледоколов у Южной Кореи нет, однако в последние годы страна спроектировала и приступила к строительству транспортных судов ледового класса.

До 2004 г. задачи Корейского НИИ полярных исследований сводились преимущественно к изучению Антарктики, но после создания Азиатского Форума полярных исследований (Asian Forum for Polar Sciences, AFOPS) он стал его активным участником, и с этого времени KOPRI реализует активную арктическую программу.

Основными зарубежными партнерами KOPRI являются Национальный институт полярных исследований (Япония), Институт полярных исследований КНР в Шанхае, Норвежский полярный институт, Институт полярных и морских исследований им. А. Вегенера в Германии, Британская антарктическая служба, Институт полярных исследований им. Поля-Эмиля Виктора во Франции. Российские партнёры: Арктический и Антарктический НИИ в Санкт-Петербурге, Институт океанологии им. П.П. Ширшова.

После 2004 г. Korean Antarctic Research Program была преобразована в Korean Polar Research Program, и сегодня Национальная программа освоения полярных регионов охватывает обе зоны – Арктику и Антарктику, а KOPRI остаётся её базовым оператором.

Основное содержание программы определяется следующими научными направлениями:

- климатические изменения в полярных зонах и их глобальные последствия;
- биологическое разнообразие и адаптационные свойства организмов в полярных зонах;
- тектоника полярных зон;
- палеоклиматические исследования на основе новейших технологий (изучение метеоритов и глубинное бурение полярных льдов);
- активизация полярных исследований азиатских стран, не примыкающих к полярным зонам;
- экономическое и транспортное освоение полярных зон.

Научная часть Национальной программы освоения полярных регионов усилена и явно выраженной политической компонентой: с 2005 г. программа реализуется под лозунгом «Pole-to-Pole Korea», что в весьма вольном переводе можно передать как «Корея от полюса до полюса». Важно подчеркнуть, что это не националистические амбиции или притязания, а комплексная проработка стратегического курса на построение «Кореи глобальной»².

Изучив ряд официальных и исследовательских материалов Южной Кореи по проблемам Арктики, мы пришли к выводу, что Республика Корея с 2004–2005 гг. последовательно реализует практические шаги в следующих четырёх принципиально важных направлениях:

- отслеживает ситуацию с поиском и освоением новых природных ресурсов, особенно – ископаемого топлива и минерально-сырьевых материалов;
- изучает транспортные возможности Арктики и преимущества Северного морского пути;
- продвигает идею об активном участии неприарктических азиатских государств в освоении Арктики;

² Global Korea. The National Security Strategy of the Republic of Korea. June 2009. Seoul: Office of the President, 2009. Подробнее см.: Толстокулаков И.А. Стратегия национальной безопасности Республики Корея и Россия // Тихоокеанская Россия в системе международных отношений и обеспечения безопасности в АТР: опыт последних лет и грядущие перспективы. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2012. С. 287–305.

– добивается статуса постоянного члена Арктического совета³.

Интерес к Арктическому региону как богатейшему источнику топливных и сырьевых материалов понятен и не нуждается в дополнительном обосновании. Неарктические страны Восточной и Юго-Восточной Азии, включая Южную Корею, по вполне понятным причинам заинтересованы в диверсификации своих сырьевых источников. Республика Корея занимает пятое место в мире по импорту сырой нефти и второе по импорту сжиженного природного газа. Она ввозит многие виды минерального сырья. И в этом направлении мы можем прогнозировать усиление активности РК, поскольку сибирский газовый проект ею упущен, основные потоки будут направлены в Китай, а сахалинских запасов России хватит только на удовлетворение запросов Японии и собственно Дальнего Востока.

В мае 2012 г. в газете «Korea Herald» было опубликовано интервью одного из ведущих экспертов Южной Кореи в области геополитики и обеспечения энергетической безопасности профессора Ханьянского университета Ким Ёнгё (KimYoun-gyoo), в котором он весьма откровенно говорил о стратегии своей страны в отношении Арктического региона:

«Несмотря на позднее вступление в гонку и отсутствие крупных национальных энергетических корпораций, Южная Корея готова использовать для закрепления в Арктике свои преимущества в области кораблестроения и машиностроения... Для нас в Арктике существуют два важных вопроса: о её природных ресурсах и использовании морских путей. При желании в этом можно увидеть даже признаки *грядущего геополитического конфликта*, и на самом деле, в современной Арктике всё переплетается с вооружёнными силами, системой управления государством и его ресурсами, прежде всего энергетическими и т.д. Расклад игры совершенно изменится, когда станет ясно, какие именно ресурсы окажутся под реальным контролем того или иного государства. Не обязательно арктического (!)»⁴.

Для нас это высказывание важно тем, что авторитетный эксперт в условиях, когда до сих пор не обнародована официальная политическая стратегия Южной Кореи в отношении Арктики, чётко указывает на стремление и готовность своей страны занять «подобающее место» за столом, где предстоит делить арктический пирог... И на самом деле, в последние годы мы часто сталкиваемся с повышенной активностью неарктических стран. Их инициативы и настойчивость одобряют далеко не все традиционные акторы Арктического региона, тем не менее, представителей АТР (Китая, Южной Кореи, Японии, Индии, Сингапура) тепло приветствуют на международных форумах и конференциях по арктическим вопросам. Возможно, приарктические государства нуждаются в серьёзной финансовой и технологической поддержке, которую, во всяком случае, Южная Корея готова обеспечивать, конечно же, на выгодных для себя условиях.

Объективно Южная Корея «заинтересована в усилении соперничества между традиционными арктическими державами, последние на этом фоне могут пойти на существенные уступки в пользу других стран, испытывающих нехватку минеральных ресурсов, с тем, чтобы сохранить свой формальный суверенитет, но допустить к участию в арктических делах надёжных партнёров из АТР»⁵.

³ Арктический совет – международная организация, созданная в 1996 г. по инициативе ряда приарктических стран для защиты уникальной природы северной полярной зоны. С 2008 г. Республика Корея имела временный статус страны-наблюдателя при Арктическом совете, а с мая 2013 г. – постоянный статус страны-наблюдателя.

⁴ Shin Hyon-Hee. Seeking a bigger role // Korea Herald. 2012. May 20.

⁵ Ibid.

Очевидно, что потенциальная конфликтность в Арктике может быть усилена и в результате освоения новых транспортных маршрутов, существует вероятность возникновения территориальных споров по поводу морских акваторий между США, Россией, Канадой и Норвегией. Чтобы защитить собственные интересы, арктические державы наращивают военную мощь, проводят военно-морские учения. Тем временем Южная Корея «относится к этой проблеме с позиции «мягкой силы» и организует научные экспедиции, выстраивая пока двусторонние партнерские отношения со странами Арктики»⁶. Таким образом реализуется не только политическая установка на проникновение в Арктический регион, но и решаются практические задачи по преодолению очевидного отставания от арктических государств в научной и технической сферах, связанных с освоением Арктики.

Чтобы догнать своих соперников, Южной Корее необходимо стремиться к активному сотрудничеству с государственными ведомствами, представителями бизнеса, исследовательскими институтами и специалистами в странах Арктики. Об этом в Сеуле не только говорят, но и активно действуют в данном направлении. Приведем несколько примеров.

2012 г.: в феврале руководители и специалисты KOPRI встретились со своими норвежскими коллегами, чтобы обсудить проблему использования ледоколов для проводки грузовых судов в условиях Арктики; в апреле Министерство землепользования, инфраструктуры и транспорта РК и Корейский государственный институт морских и рыболовных технологий заключили соглашение с двумя российскими институтами - Государственной морской академией им. адмирала С.О. Макарова и Центральным НИИ морского флота – о развитии морских и воздушных маршрутов в Арктике; регулярно проводятся консультации с представителями Норвегии, Финляндии и Дании не только в области судостроения, инженерии и морского сектора, но и по повышению ранга Республики Корея в Арктическом совете⁷.

В мае 2012 г. правительство Южной Кореи обнародовало проект проведения исследований в области охраны окружающей среды и энергетики совместно с США и Канадой в море Бофорта (в пределах канадской исключительной экономической зоны) с участием ледокола «Араон». Данная программа была реализована в октябре – ноябре 2013 г., она включала в себя сейсмические, климатические, биологические наблюдения, а также поиск подводной мерзлоты и гидратов метана.

3 ноября 2014 г. в Международном антарктическом центре, созданном в Новой Зеландии при участии США, Италии и самой Новой Зеландии, был открыт Южнокорейский центр по исследованию Антарктиды, позволяющий Республике Корея использовать инфраструктуру, опыт и научные наработки трёх других стран. Таким образом РК получила доступ к базовому пункту для большинства антарктических экспедиций и улучшила управление собственными антарктическими станциями и ледоколом. (Уверен, что подобный опорный пункт ей хотелось бы получить и в Арктическом регионе, по поводу этого ведутся активные консультации со всеми циркумполярными государствами⁸). Сегодня наибольшее встречное движение РК получает от норвежских партнёров, которые, находясь в мощном арктиче-

⁶ Ibid.

⁷ В мае 2012 г. южнокорейские СМИ преподносили эту проблему в качестве уже решенного вопроса. В частности, именно так трактовались результаты встречи руководителя международной юридической службы МИД РК СинМэнхо (ShinMaeng-ho) с норвежским послом в Арктическом совете К. Клепсвиком (K. Klepsvik). См.: Чосон Ильбо. 2012. 15 мая.

⁸ KBS World. 2014. November 4. URL: http://world.kbs.co.kr/russian/news/news_Sc_detail.htm?lang=r&id=Sc&No=36543¤t_page= (дата обращения: 4.11.2014 г.).

ском окружении в лице России, США и Канады, видимо, нуждаются в усилении собственных позиций. Для этого Норвегия полагает возможным опереться на неарктические страны, предоставляя им плацдарм на Шпицбергене, где действуют арктические научные станции РК и КНР. В данном контексте следует рассмотреть и создание в начале 2014 г. совместного Норвежско-Южнокорейского центра арктических исследований, соучредителями которого стали KOPRI и Норвежский полярный институт (Norwegian Polar Institute, NPI).

Южная Корея сейчас 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. Наступает время, когда стране предстоит чётко определиться с национальными приоритетами в Арктике.

В июле 2013 г. правительство Южной Кореи объявило о намерении сформулировать комплексный план действий и выработать национальную арктическую политику на предстоящие 15 лет. В октябре 2013 г. были выработаны её основные принципы. Считаем важным указать на уже известные положения. РК намерена:

- создать собственный информационно-аналитический центр по проблемам освоения Арктики;
- прилагать усилия для обеспечения активного международного информационного обмена и научного сотрудничества в Арктике;
- приступить к разработке собственных технологий, связанных с глубинным бурением в условиях арктического шельфа;
- продолжить развитие судостроения морских судов полярного типа, включая ледоколы, и на основе этого 1) создать собственный ледокольный флот и 2) стать признанным в мире экспортером судов ледового класса⁹.

Полагаем, что в скором времени можно ожидать обнародования более детальной корейской стратегии в Арктике. Думается, что она может быть оформлена как государственная программа, обосновывающая следующие приоритеты РК:

- укрепление многосторонних и двусторонних отношений с арктическими странами;
- развитие собственной исследовательской деятельности в Арктике;
- формирование новой модели предпринимательской и научной деятельности в Арктике;
- совершенствование международной правовой и институциональной инфраструктуры для Арктического региона.

Этот прогноз дан на основании изучения ряда публикаций, в частности, работ заведующего отделом полярной логистики Корейского НИИ полярных исследований Чон Донмина, выделившего в южнокорейской арктической политике три составляющих: науку, национальную гордость и коммерцию¹⁰.

С научным подходом мы уже разбирались выше. А что скрывается под «национальной гордостью»? «Одной из причин заинтересованности Южной Кореи являются соображения национальной гордости и престижа в мировом сообществе, – утверждает Чон Донмин. – Как Вы знаете, пятьдесят лет назад Корея была одной из беднейших стран мира. Добившись экономического процветания, корейский народ ждёт от своего правительства более активного участия в международных делах»¹¹. Многолетний опыт работы с Кореей убеждает нас в том, что если в каком-то деле

⁹ Чосон Ильбо. 2013. 21 окт.

¹⁰ Чосон Ильбо. 2013. 13 нояб.

¹¹ Там же.

задействован столь сложный инструмент как «национальная гордость», упорства корейцам на этом поприще не занимать... Особенно, если это дело может обернуться коммерческим успехом.

Южнокорейские компании традиционно уделяют особое внимание деятельности в мировом океане: находясь в положении практически островного государства, страна тесно связывает свои долговременные интересы с судоходством, судостроением, оффшорными технологиями и рыболовством. Последние перемены в Арктике, по мнению корейских специалистов, открывают для неё новые коммерческие возможности. Главное – найти правильную точку приложения усилий.

В арктических делах участвуют семь государственных ведомств Южной Кореи:

- Министерство иностранных дел,
- Министерство науки, технологий и планирования,
- Министерство торговли, промышленности и энергетики,
- Министерство окружающей среды,
- Министерство землепользования, инфраструктуры и транспорта,
- Министерство морских дел и рыболовства,
- Национальное метеорологическое управление.

Следует обратить внимание, что Южная Корея, в отличие от Японии, не привлекает к делам Министерство обороны. Иными словами, можно надеяться на *исключительно мирный* характер южнокорейских усилий в Арктике, не связанных с её военно-политическими интересами и стратегиями. Все они так или иначе связаны с определением политических и коммерческих приоритетов и точек приложения силы.

Одной из них выбрано *строительство ледоколов и судов ледового класса*. Мы уже назвали пионера корейского ледоколостроения «Араон». Не так давно компания «Samsung Shipping» поставила в Россию танкер ледокольного класса. Она готова к созданию новых типов ледоколов или судов ледокольного класса для Арктического региона. В Южной Корее на мощностях «Daewoo Shipbuilding Corp.» размещен заказ на строительство девяти судов ледового класса для проекта «Ямал». По информации ряда специалистов, уже готова документация для строительства второго ледокола научного предназначения, но власти пока не приняли окончательного решения о постройке этого судна.

Вторая точка – *превращение РК в нефтяной распределительный узел*, имеющий региональное значение для АТР. Расположение Южной Кореи близко к Северному морскому пути, российскому Дальнему Востоку, Китаю, Японии и странам ЮВА делает её идеальным каналом доставки нефти через Арктику. Чтобы стать нефтяным хабом (Korea Oil Hub), власти РК запланировали увеличить к 2020 г. ёмкость своих хранилищ до 60 млн баррелей нефти, пригодится и энергетическая инфраструктура страны, включающая пять крупных и современных нефтеперерабатывающих заводов. В июне 2014 г. власти Южной Кореи объявили два нефтяных терминала в городах Ёсу и Ульсан на япономорском побережье зонами свободной торговли. Налоги на хранящиеся и смешивающиеся здесь нефтепродукты взиматься не будут. Это должно привлечь иностранных инвесторов и зарубежных клиентов, что важно для создания нефтяного хаба. Ряд корейских НИИ и компаний уже работают над национальным проектом Oil Hub Korea Yeosu Co. Показательно, что к разработке и реализации данного проекта активно привлечены специалисты по Арктике, в частности директор Института арктической логистики университета «Ёнгсан» профессор Вон Сун, отметивший, что «Южная Корея находится только в начале пути

по созданию регионального нефтяного хаба, и первое, что надо сделать – существенно увеличить нефтеналивные ёмкости и обеспечить законодательную базу»¹².

Третье и ничуть не менее важное направление – *транспортные возможности Северного морского пути*. Корейский ресурс – технологии и инвестиции, российский – обеспечение мира и стабильности в Арктическом регионе, а также вековой опыт его освоения и использования. Южная Корея заинтересована в развитии российской Арктики и её транспортном освоении с учетом собственного коммерческого интереса, поскольку не менее 70% от стоимости её ВВП приходится на долю внешней торговли. Более того, сегодня многие эксперты высказывают вполне оправданные, на наш взгляд, опасения, что проект создания сквозной железнодорожной артерии от Пусана до Европы через территорию КНДР, России или Китая фактически провалился из-за молчаливого сопротивления Пхеньяна и непримиримой конкуренции Пекина и Москвы¹³.

О собственных коммерческих интересах РК никогда не забывает, но в случае с Арктикой следует помнить и о политических аспектах. Чего сегодня конкретно ждет или даже добивается от России южнокорейская сторона? Мы назовем три принципиальных позиции, решение по которым для России будет очень трудным:

- Южнокорейское правительство добивается подписания меморандума о взаимопонимании с Россией с целью создания совместного порта в Северном Ледовитом океане (впервые вопрос поднят в июле 2013 г. на 13-м заседании Российско-корейской совместной комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству). Вариант решения: совместное использование портового хозяйства Мурманска.

- Южнокорейские власти настаивают на расширении масштабов своего присутствия в Арктическом регионе, в том числе в его российском сегменте (речь идет пока о научной работе по примеру экспедиции в канадском море Бофорта или арктической научно-исследовательской станции «Тасан» в Норвегии). Вариант решения – реализация совместных научно-исследовательских программ на газовых месторождениях в российских территориальных водах.

- Южная Корея готова запустить «опытный проект» транспортировки грузов в Европу через Северный морской путь и добивается от России соответствующих разрешений и гарантий. Вариант решения – создание совместного судоходного оператора, трансформация национального проекта в двусторонний¹⁴.

Всё, что было сказано нами относительно арктической политики и стратегии Южной Кореи, убедительно коррелирует с краеугольной идеологемой нынешней администрации страны – «*евразийской инициативой*» президента Пак Кынхе, выдвинутой в октябре 2013 г. и нацеленной на «...изменение основ глобальной экономики, дипломатии и географии национальной безопасности, ...на создание и развитие Южной Кореи единой транспортной, энергетической, торговой сети со странами Евразии»¹⁵.

¹² Daily Maritime News. 2014. July 23.

¹³ Чо Ёнг кван. Пуккыкхэыйчавонкэбальгва Кангвондоыйчолляк = Освоение ресурсного потенциала Северного Ледовитого океана и стратегия провинции Канвон. Чхунчхон: Кангвонпальчонёнгувон = НИИ развития провинции Канвон, 2012. С. 17.

¹⁴ Россия Санкхы-Петерыбурыгычудже Тэханмингук И Ёнсучхонъёна Мурманскипанмун = Посещение города Мурманск генеральным консулом Республики Корея в Санкт-Петербурге Ли Ёнсу // Чосон Ильбо. 2013. 2 авг.

¹⁵ Асмолов К.В. Евразийская инициатива президента РК // Новое восточное обозрение. 2014. URL: <http://ru.journal-neo.org/2014/08/28/rus-evrazijskaya-initsiativa-prezidenta-rk/> (дата обращения: 23.09.2014 г.).

Что же может и что готова предложить нашему дальневосточному соседу Россия? Как не упустить реальные выгоды и возможности, получить южнокорейские ресурсы и технологии для освоения Арктики, но при этом соблюсти геополитические интересы собственной страны? Это тема для отдельного разговора.

Интересы Китая в Арктическом регионе*

Арктический регион привлекает большое внимание политиков и ученых разных стран мира. Не стал исключением и Китай. И хотя изначально его позиции были не самые выгодные (поскольку страна не является ни арктическим государством, ни членом Арктического совета) сейчас уже можно уверенно говорить о том, что КНР будет играть важную роль в определении будущей политики в регионе.

У Китая пока нет официальной арктической стратегии, но есть документы, из анализа которых можно понять основные направления политики государства в регионе и его планы на будущее. Пекин вкладывает большие средства в поисковые и разведывательные работы и активно участвует в освоении зарубежных нефтяных месторождений с помощью китайских технологий и капитала. Эта универсальная политика относится и к Арктике.

Проблемами региона Китай начал заниматься еще в середине 80-х гг. Тогда основными были экологические и научно-исследовательские направления. Однако с 2008 г. отмечаются первые попытки формирования централизованной арктической стратегии, а в академической среде началось систематическое изучение арктического направления. Уже с 2009 г. в китайских исследованиях можно заметить переход от изучения природно-климатических проблем к оценке коммерческих, политических и военных последствий освоения Арктики и влияния этих процессов на государство. Так, в 2010 г. была запущена программа по анализу индикаторов развития Арктики и роли Китая в данном регионе, а в последующие годы – программы по арктической геополитике (2011–2015 гг.) и исследованию политико-экономико-правовых аспектов судоходства в Арктике (2012–2015 гг.)¹. На XVIII съезде КПК Китай провозгласил себя великой морской державой и на программы освоения новых морских путей и акваторий стал выделять огромные средства. Финансирование осуществляется из средств бюджета Государственного океанологического управления Китая (ГОУК) и Управления по делам Арктики и Антарктики (УДАА). Кроме того, именно на ГОУК возложены общие функции по координированию хода научно-исследовательских работ. Дополнительная финансовая поддержка прикладных исследований региона оказывается из Национального фонда социальных наук КНР, а также ряда заинтересованных правительственных ведомств: Министерства транспорта и Министерства иностранных дел. В этом процессе МИД играет очень важную роль и дополняет функции ГОУК. Оно отвечает за развитие партнёрских отношений с признанными арктическими государствами и создание благоприятных условий для реализации интересов КНР в регионе².

Спектр интересов Китая в Арктике можно разделить на 4 категории:

1. Экономические интересы.
2. Геополитические и военно-стратегические.
3. Экологические.
4. Научно-исследовательские³.

Главная причина усиления китайского интереса к Арктике определенно экономическая. В первую очередь это связано с заинтересованностью КНР в богатых природных ресурсах региона. Государство со своим стремительным индустриальным ростом

* Автор раздела – **А.И. Лабюк**, аспирант ИИАЭ ДВО РАН.

¹ Тулупов Д.С. Скандинавский вектор Арктической политики Китая. Мировая экономика и международные отношения, 2013, №9. С. 61.

² Там же. С. 62.

³ Карлусов В.В. Арктика в системе глобальных приоритетов Пекина: взгляд из России // Вестник МГИМО-Университета, 2012, №5 (26). С.24–26.

оказалось в зависимости от импорта энергоресурсов, большая часть которых поступает с нестабильного Ближнего Востока. Именно поэтому Китай заинтересован в диверсификации источников энергоресурсов. КНР проводит активную политику, направленную на обеспечение бесперебойных поставок энергоресурсов для национальной экономики. В этой связи китайские ученые пишут, что «участие в разработке богатейших запасов природных ресурсов Арктики будет способствовать поддержанию энергетической безопасности Китая и является нашим стратегическим выбором»⁴. Разработка энергоресурсов Арктики имеет стратегическое значение для Китая. Так как большая часть интересующих природных ресурсов расположена на территории России, укрепление китайско-российского энергетического сотрудничества в Арктике позволит обеспечить «энергетическую подпитку» Китая, снизить экономические риски, содействовать стратегической корректировке энергетической структуры страны и обеспечить энергетическую безопасность⁵. Поэтому «совместное участие в освоении может стать основой для развития двустороннего энергетического сотрудничества в Арктике»⁶. И если еще не так давно считалось, что Китай не сможет претендовать на получение новых месторождений из-за территориальной отдаленности и отсутствия опыта глубоководного бурения в холодных водах, то уже сейчас можно утверждать, что это суждение неверно. Так, в частности компания CNPC (а также ряд других китайских компаний) начали сотрудничество с «Роснефтью» в области разработки арктических месторождений. Другим партнером Китая стала Канада, стремящаяся диверсифицировать рынок сбыта своих энергоносителей (сейчас он ориентирован на США). В последние годы отмечается значительный рост китайских инвестиций в канадскую энергетику, китайские компании покупают крупные доли в нефтегазовых проектах партнера. Еще одним партнером Китая в Арктике стала Норвегия. Китайские компании в первую очередь заинтересованы в опыте их партнеров в глубоководном бурении. Они готовы инвестировать норвежские проекты и активно обсуждают вопросы кооперации в сфере энергетики.

С другой стороны, КНР – это экспортная держава, и её экономические интересы связаны с доставкой товаров в Европу и Северную Америку. Дополнительным фактором, подталкивающим Китай к сокращению своих расходов на транспортировку товаров, является перспектива повышения стоимости рабочей силы в стране, а, как следствие, и стоимости экспортных товаров.

Главное, на что обращает свое внимание Пекин – на пути в Северном Ледовитом океане: Северо-Западный проход и Северный морской путь. Китайцы полагают, что СМП является наиболее экономичным решением для отгрузки китайских товаров в Европу. По этому направлению Китай также активно сотрудничает с российскими компаниями. В ноябре 2010 г. CNPC заключила с российским Совкомфлотом соглашение о долгосрочном стратегическом партнерстве, которое, в частности, предусматривает использование Северного морского пути как для доставки в Китай транзитных

⁴ Хэ Имин, Чжао Юйсюэ. Анализ стратегии российско-китайского энергетического сотрудничества в Арктике. 何一鸣, 赵玉雪。中俄北极能源合作战略分析。Электронный ресурс: <http://wenku.baidu.com/link?url=uW-NGSpxEOtIRNODI9rrYPc9wWnyKT0FYSmsJNrKSbg5ffoASeuGC8uuPNUQeePxaspGyD1nCuF80LIYoYnAlfBO5TkZwlLzrk6OD5hFxH>, (дата обращения 27.10.2014).

⁵ Там же.

⁶ Там же.

партий углеводородов, так и для перевозки в восточном направлении нефти и газа с развивающихся российских месторождений⁷.

Вторая группа интересов – геополитические и военно-стратегические. Развитие арктических морских путей в скором времени может иметь огромное геополитическое и военно-стратегическое значение. Ли Чженьфу: «В частности, после того как Северо-Западный проход откроется, он превратится в новый «стержневой» морской путь между Тихим и Атлантическим океанами. Тот, кто будет контролировать этот неарктический маршрут, будет контролировать новое направление мировых экономических и международных стратегий. Арктика имеет серьезное военное значение, и другие страны признают этот факт»⁸.

Третья группа интересов – эколого-климатические. Китайские ученые-экологи проводят исследования, связанные с глобальными изменениями климата, их влиянием на Арктику и последствиями для Китая. Ученые из Центра изучения полярных территорий Академии наук КНР и Института окружающей среды и городского развития Академии общественных наук КНР напрямую связывают различные природные катастрофы (жара и засуха на севере, дожди и наводнения на юге), произошедшие в Китае в последние годы с приходом арктических воздушных масс на территорию Восточной Азии. «Арктика – основной регион, где формируется погода Северного полушария, в том числе на территории Китая. Между природными катаклизмами последних лет и устойчивым повышением глобальной температуры может быть связь, и таяние арктических льдов играет критическую роль в этом процессе»⁹.

И четвертая группа – научно-исследовательские интересы. Кроме эколого-климатических исследований Китай также занимается исследованиями по таким направлениям, как океанография, арктическая биология, геологоразведка в полярных широтах, глубинное бурение на арктическом континентальном шельфе, юридический статус Арктики в международном праве и другие¹⁰. Так, по оценкам российских и иностранных экспертов, сейчас КНР обладает самой сильной и дифференцированной научно-исследовательской программой в Арктике притом, что Китай не является полярной страной.

Исследования, связанные с этим регионом, КНР проводит с 1984 г.: организует экспедиции, создаёт исследовательские станции. В октябре 2003 г в пос. Нью-Алезунд (Ny-Alesund) на архипелаге Шпицберген КНР создала научную станцию «Хуанхэ»¹¹. С 1994 г. Китай проводит полярные исследования на борту исследовательского ледокола «Сюэлун» (Снежный дракон). А в октябре 2009 г. Госсовет КНР принял решение о строительстве нового ледокола водоизмещением 8000 т при участии финской компании Aker Arctic Technology¹². По плану он должен быть спущен на воду к концу 2014 г. Строится он на территории КНР, поэтому специалисты по Китаю сходятся во мнении, что вскоре можно ожидать новые ледоколы, но уже Made by China. Кроме собствен-

⁷ Группа компаний Совкомфлот и Китайская национальная нефтегазовая корпорация договорились о стратегическом партнерстве // Совкомфлот: пресс-релиз. Электронный ресурс: <http://www.sovcomflot.npage.aspx?did=76042> (дата обращения: 20.10.2014).

⁸ Ли Чженьфу. Анализ стратегии Китая в отношении морских путей в Арктике. 李振福. 北极航线的中国战略分析. Электронный ресурс: <http://www.doc88.com/p-339732633326.html> (дата обращения: 15.09.2014).

⁹ Карлузов В.В. Арктика в системе глобальных приоритетов Пекина: взгляд из России // Вестник МГИМО-Университета, 2012. №5 (26). С. 25.

¹⁰ Там же. С. 25.

¹¹ Chinese Arctic and Antarctic Administration. Электронный ресурс: <http://www.chinare.gov.cn/en/index.html?pid=science> (дата обращения: 20.08.2014).

¹² China will build a new polar expedition icebreaker and plans to put it in use in 2013 // Xinhua. 19.11.2009. Электронный ресурс: http://news.xinhuanet.com/tech/2009-11/content_12495351.htm (дата обращения: 20.08.2014).

ных исследований Китай принимает участие и в проектах других стран. И ученых, занимающихся вопросами Арктики и Антарктики, становится всё больше.

Усиление позиций и рост интересов Китая в Арктическом регионе неоднозначно воспринимается мировым сообществом и арктическими государствами в частности. Так, в Дании считают, что Китай «имеет свои законные экономические и научные интересы», а в Канаде полагают, что КНР своей позицией «угрожает суверенитету» арктических стран. Китайские специалисты громкими заявлениями и сами неоднократно подливали масла в огонь, ставя под сомнение принципы Арктической восьмерки: «Арктика принадлежит всему миру, так как ни у одного народа нет над ней единоличной власти» (контр-адмирал Инь Чжоу); «...невообразимо представить, чтобы неарктические государства оставались пользователями арктических морских маршрутов и потребителями энергоресурсов Арктики без возможности участия в процессе принятия решений, так что конец монополии циркумполярных держав в арктических вопросах становится абсолютной необходимостью» (научный сотрудник Шанхайского института международных исследований Чэн Баочжи)¹³. В вопросе допуска Китая в Арктический совет в качестве наблюдателя до самого последнего времени сохранялась интрига о позиции Норвегии (дипломатическая напряженность между КНР и Норвегией связана со скандалом вокруг вручения Нобелевской премии мира Лю Сяобо (см. подробнее¹⁴)). В итоге Китай, заручившись твердой поддержкой Дании, Норвегии, Швеции, Финляндии, Исландии, получил статус наблюдателя, чем официально подтвердил свои намерения следовать принципам Арктического совета. Утверждение КНР в этом статусе очень важно для Пекина с политической точки зрения, а поддержка европейскими государствами (с точки зрения Китая) свидетельствует о том, что в европейско-китайских отношениях нет дискриминации.

Вывод: в настоящее время Китай занимает выжидательную позицию по арктическим вопросам. Китайские специалисты стараются комментировать ситуацию вокруг региона в нейтральном ключе, полагая, что активные действия могут вызвать опасения и подъём алармистских настроений в других странах. Хотя Китай не остался в стороне от тенденции повсеместного создания арктической стратегии, на данный момент она не была озвучена Пекином и находится в стадии разработки. Разработкой этой стратегии занимаются как государственные, так и научные учреждения по всей Поднебесной. Самым важным вектором интересов Китая является экономическая сфера. Хотя нельзя отрицать и наличие заинтересованности Китая в других областях: военной, экологической, научной. КНР стремится играть более активную роль в регионе и для этого стимулирует процессы сотрудничества с арктическими странами, сочетая двусторонние и многосторонние механизмы взаимодействия.

В рамках изучения информации по Китаю по вопросам Арктики нами был рассмотрен материал по Тайваню и его самостоятельной деятельности и интересам в Арктическом регионе. В ходе исследования был сделан вывод, что Тайвань отдельно от континентального Китая интересов к Арктике не проявляет. Отмечается лишь отдельная информация, связанная прежде всего с экологической деятельностью тайваньского офиса Гринпис в рамках акции ARCTIC 30 (сохранение Арктики от таяния льдов и добычи нефти в регионе). Однако стоит отметить, что деятельность местного отделения заключалась лишь в демонстрациях с транспарантами в поддержку группы из Гринпис, задержанной за нападение на нефтяную платформу «Приразломная».

¹³ Леонтьева Н. Китайский Дракон в Арктике. Электронный ресурс: <http://www.notum.info/news/ekonomika/kitajskij-dragon-v-arktike> (дата обращения: 20.08.2014).

¹⁴ Тулупов Д.С. Членство Китая в Арктическом совете. Электронный ресурс: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=1986#top (дата обращения 20.08.2014).

Интересы и политика стран Юго-Восточной Азии в Арктике*

Среди государств Юго-Восточной Азии наиболее активно свой интерес к Арктике выражает Сингапур. Об этом свидетельствуют следующие факты.

- Участие Сингапура в Арктическом совете в качестве страны-наблюдателя (сегодня – это единственное государство в Юго-Восточной Азии с подобным статусом с мая 2013 г.), а также учреждение должности специального посла в Арктике еще в январе 2012 г.¹ дало возможность стране, по выражению специального посла в Арктике Кемаля Сиддика, стать «океаническим государством, где всё большую роль будет играть сектор морской промышленности»².

- Ряд заявлений представителей правительства о возрастающей роли Арктики для Сингапура.

- Растущая активность в области дипломатических инициатив по освоению Арктики – участие и проведение международных конференций по вопросам освоения региона.

- Поощрение интереса молодежи к реализации научных проектов в Арктике, активизация культурных обменов между Сингапуром и представителями коренных народов Приполярья.

Ключевые экономические интересы Сингапура в Арктике

Прежде всего – это открытие новых возможностей для применения передовых наукоёмких технологий в области кораблестроения, машиностроения и строительства портовой инфраструктуры, включая инфраструктуру добывающей промышленности в открытом море. О важности развития этого сектора говорилось еще в 2007 г., когда представитель Управления Морской и портовой администрации Сингапура Питер Онг заявил, что благодаря развитию технологий в области извлечения нефти и газа на месторождениях с ограниченными запасами и в условиях сурового климата Арктики Сингапур может внести свой вклад в освоение этого региона³. Здесь важным представляется то, что Сингапур позиционирует себя как сильного союзника для любой из стран, стремящихся осваивать Арктику. Это намерение продекларировала в том числе в августе 2014 г. на IV Международной встрече представителей стран – участниц Арктического совета Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Сингапур в России Ксенг Хуа Лим, предложив странам, осуществляющим транспортировку грузов и добычу полезных ископаемых в приполярных широтах, новые технологии кораблестроения, обслуживания судов, разработки навигационных систем⁴.

* Автор раздела – **Е.А. Колегова**, ст. лаборант Центра японоведения ОМОиПБ ИИАЭ ДВО РАН, соискатель ИИАЭ ДВО РАН.

¹ Официальный пресс-релиз МИД Сингапура.

http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/media_centre/press_room/pr/2012/201203/press_20120316.printable.html?status=1

² Сингапур теперь океаническое государство // Информагенство "Asiaone". URL:

<http://news.asiaone.com/News/Latest%2BNews/Singapore/Story/A1Story20130516-423114.html>.

³ Речь Питера Онга, председателя Морской и портовой администрации Сингапура от 22 марта 2007 г. // Официальный сайт Морской и портовой администрации Сингапура. URL:

http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/speeches/speeches_detail.page?filename=sp220307.xml.

⁴ Официальный пресс-релиз отделения партии "Единая Россия" по НАО. URL: <http://nao.er.ru/news/2014/8/7/k-iv-mezhdunarodnoj-vstreche-predstavitelej-stran-uchastnic-arkticheskogo-soveta-proyavili-aktivnyj-interes-strany-atr/>.

Важный блок проблем для Сингапура связан с развитием Северного морского пути. В будущем это может повлечь за собой перераспределение международных транспортных потоков в обход Сингапура, стремящегося стать к 2025 г. глобальным хабом морской индустрии⁵, и, как следствие, нежелательные экономические потери. Беспокойство по этому поводу в октябре 2014 г. выразил премьер-министр Сингапура Ли Сяньлун, заявивший, что эта проблема настолько же критична для страны, насколько велика тревога мирового сообщества по поводу влияния таяния арктических льдов на изменения мирового климата⁶. Стоит отметить, что здесь против Сингапура играет активизация пиратской деятельности в Малаккском проливе и нестабильная обстановка на Ближнем Востоке, затрагивающая транспортировку грузов через Ормузский пролив.

В открытых источниках Сингапур акцентирует внимание международного сообщества на том, что им движут исключительно экономические интересы освоения региона, но нельзя отрицать, что *интересы политического плана* также существуют. В основном это касается возможности участия Сингапура в разработке новой законодательной базы для регулирования международных отношений в области освоения природных ресурсов и прокладки новых транспортных путей в Арктике⁷. Так, в некоторых источниках говорится о перспективах роли Сингапура в мировом сообществе не как ординарного морского государства, а как государства, ответственного за сохранение морских и прочих ресурсов мирового океана, а значит, и Арктики. Репутация этой страны как признанного эксперта в области международного морского права общеизвестна.

Сингапур ищет среди арктических государств союзников для возможности вхождения в Арктический регион на правах научно-технического эксперта. Активно проводятся двусторонние встречи: так, на норвежско-сингапурском Арктическом симпозиуме в марте 2014 г. исполнительный директор Морской и портовой администрации Сингапура Эндрю Тан подчеркнул важность стратегического партнерства между Сингапуром и Норвегией в деле совместного освоения Арктики⁸. Кроме того, о росте влияния страны в регионе свидетельствует то, что встречи следующего международного форума «Арктический круг» будут проведены в ноябре 2015 г. в Сингапуре⁹.

Академические проекты исследования Арктики здесь ведутся в основном по следующим направлениям:

– прикладные технологии нового поколения в области кораблестроения, машиностроения и строительства портовой инфраструктуры и инфраструктуры добывающего сектора в регионах с суровыми климатическими условиями (Сингапур в настоящее время производит около 70% установок для бурения нефтяных скважин в мире)¹⁰;

⁵ Официальный пресс-релиз Морской и портовой администрации Сингапура. URL: http://www.news.gov.sg/public/sgpc/en/media_releases/agencies/mpa/press_release/P-20090428-1.

⁶ Важность международного дискурса // The Straits Times, 13.10.2014. URL: <http://www.straitstimes.com/news/opinion/more-opinion-stories/story/the-importance-looking-outwards-20141013>.

⁷ Официальный пресс-релиз МИД Сингапура. URL: http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/media_centre/press_room/pr/2014/201410/press_20141101.html.

⁸ Речь исполнительного директора Морской и портовой администрации Сингапура Эндрю Тан от 14 марта 2014 г. // Официальный сайт Морской и портовой администрации Сингапура. URL: http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/speeches/speeches_detail.page?filename=sp140314.xml.

⁹ Официальный пресс-релиз МИД Сингапура. URL: http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/media_centre/press_room/pr/2014/201410/press_20141101.html.

¹⁰ Официальный пресс-релиз Агентства по развитию Сингапура (EDB). URL: <http://www.edb.gov.sg/content/edb/en/industries/industries/marine-offshore-engineering.html>.

– изучение влияния таяния арктических льдов на изменение мирового климата (этим занимается в том числе и NCCS – Национальный комитет по изменению климата);

– проблемы коренных народностей Арктики (сохранение их культуры и традиционного образа жизни, проблема обеспечения питьевой водой и её очистки, проблема здравоохранения – т.н. «полярной медицины», проблема градостроительства в регионах, где господствуют низкие температуры).

Правительство Сингапура уделяет внимание активизации культурных обменов с представителями коренных народностей Севера¹¹, а также стимулированию волонтерских проектов молодежи в этой области¹².

Что касается прочих государств Юго-Восточной Азии, о росте актуальности проблем Арктики заявляют Вьетнам и Филиппины. Анализ последних тенденций на уровне их крупнейших бизнес-корпораций позволяет сделать вывод, что Арктика более интересна для обеих этих стран с экономической точки зрения, а именно в плане реализации совместных проектов по добыче углеводородов.

Представители правительства Вьетнама регулярно декларировали свою заинтересованность в реализации совместных с Россией проектов, связанных с освоением энергоресурсов¹³, активный интерес демонстрировала и PetroVietnam (Вьетнамская государственная нефтегазовая компания)¹⁴. Одним из крупнейших совместных проектов России и Вьетнама в Арктике станет разведка и добыча нефти на шельфе Печорского моря (два совместных проекта – PetroVietnam и «Роснефть», соглашение достигнуто в сентябре 2014 г.)¹⁵.

Помимо этого в начале октября 2014 г. крупнейшая промышленно-аутсорсинговая компания Филиппин «The Atlantic Gulf & Pacific Company» (AG&P) выиграла один из крупнейших экспортных контрактов за всю историю Филиппин и теперь будет поставлять в Россию высокомошные передовые модульные конструкции для проекта «Ямал СПГ», и, по свидетельству президента компании, это даст мощный стимул для развития экономики Филиппин¹⁶.

Подводя итоги, можно сделать выводы, что страны ЮВА в Арктике объединяют следующие черты:

– формирование их стратегий в Арктике находится на этапе становления и выражается главным образом в выступлениях представителей правительства на международных форумах и предании гласности бизнес-инициатив крупнейших представителей экономики и промышленности путём публикации пресс-релизов и новостных статей в крупнейших СМИ;

– действия стран ЮВА направлены в основном на освоение новых рынков, открывающихся благодаря будущему освоению Арктики – это добыча углеводородов в

¹¹ Официальный пресс-релиз МИД Сингапура. URL:

http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/media_centre/press_room/pr/2014/201410/press_20141101.html.

¹² Приближая Арктику к молодежи // The Straits Times. 05.11.2013. URL: <http://www.straitstimes.com/the-big-story/case-you-missed-it/story/bring-the-arctic-close-the-young-20131108>.

¹³ Официальный пресс-релиз МИД Вьетнама. URL:

<http://www.mofa.gov.vn/en/nr040807104143/nr040807105001/ns131112153743>.

¹⁴ Официальный пресс-релиз компании PetroVietnam. URL:

http://english.pvn.vn/?portal=news&page=detail&category_id=95&id=3848,

http://english.pvn.vn/?portal=news&page=detail&category_id=95&id=3842.

¹⁵ Сотрудничество Вьетнама и России по добыче нефти в Арктике // Информгентство "Vietnam Energy", 12.09.2014 г. URL: <http://nangluongvietnam.vn/news/en/oil-and-gas/vietnam-russia-cooperation-on-petroleum-exploitation-in-the-arctic.html>.

¹⁶ Официальный пресс-релиз компании "AG&P". URL:

<http://www.businesswire.com/news/home/20141007006756/en>.

сотрудничестве с арктическими государствами, предложение новейших технологий для освоения региона и др.

Арктическая политика США. Американские интересы в отношении России*

Под понятием «Арктика» в Соединенных Штатах понимаются не только циркумполярные моря и территории, но и Берингов пролив с его аляскинским побережьем, Берингово море, Алеутские и Командорские острова¹. Кроме того, с 2013 г. курс в отношении штата Аляска стал рассматриваться как составная часть арктической политики². С учетом этих взглядов нами выделены три зоны экономической и политической вовлеченности США в освоение своих северных территорий: циркумполярные моря и земли (далее I зона), «американская Арктика» южнее полярного круга (далее II зона) и прочая территория Аляски (далее III зона).

Наибольшую заинтересованность в регионе проявляют представители горнодобывающей, рыбной и нефтегазовой отраслей. В I зоне их присутствие эпизодично: ведется добыча золота и на месторождении в Прадхо-Бэй добывается нефть, которую транспортируют в нефтеналивные порты, расположенные в III зоне. Интересы рыбаков сосредоточены во II зоне, где расположена главная ресурсная база отрасли – Берингово море. Кроме того, нефтегазовые и рыбопромысловые компании проявляют большой интерес к I зоне. Несмотря на то что каждая из отраслей рассматривает арктические моря как перспективные для освоения и имеют необходимые средства (рыболовный флот, технологии бурения и добычи углеводородов), с точки зрения бизнеса, сегодня существует ряд ограничений. В их числе: сохранение льдов, отсутствие научного и коммерческого ледокольного флота, наличие пограничных споров с Канадой и РФ, нерешенность вопроса о разграничении шельфа с данными странами, неприсоединение к Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.³

Присутствие государства в Арктике ограничивается сферой безопасности. Она обеспечивается Береговой охраной США, на которую возложены функции вооруженных сил, сил гражданской обороны, спасательной службы, кроме того, два ледокола, находящиеся в её ведении, обеспечивают проводку всех американских судов в районе Аляски. Воздушная безопасность обеспечивается системой НОРАД. Еще одним элементом этого присутствия является разведывательная деятельность, осуществляемая подводными лодками. Также Соединенные Штаты регулярно проводят совместные учения с арктическими странами-членами НАТО: Канадой, Данией и Норвегией.

Отметим, что как военно-политическое (за исключением НОРАД), так и экономическое присутствие США в Арктической зоне регулируется национальным законодательством, т.к. американская сторона не присоединилась к Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Хотя Арктика на протяжении многих лет привлекает внимание представителей сферы бизнеса, она сравнительно недавно стала представлять политический интерес для Соединенных Штатов. Главной целью правительства здесь видится обеспечение национальной безопасности: гражданской, военной, экологической. Основные усилия в этой сфере предпринимаются береговой охраной США, подведомственной Пентаго-

*Автор раздела – **В.Е. Болдырев**, ст. лаборант Центра региональной безопасности ОМОиПБ ИИАЭ ДВО РАН.

¹ Arctic Strategy. Department of Defense. November 2013. URL: http://www.defense.gov/pubs/2013_Arctic_Strategy.pdf (дата обращения: 03.03.2014).

² National Strategy for the Arctic Region. May 2013. URL: www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf (дата обращения: 03.03.2014).

³ Strategic Importance of the Arctic in U.S. Policy. Hearing before U.S. Senate Subcommittee on Homeland Security, Committee on Appropriations. U.S. Senate, 111th Congress. August 20, 2009. Washington: GPO, 2010.

ну. В первом из названных направлений работа заключается в создании спасательной инфраструктуры, соотносимой с нуждами населения и бизнеса и природными условиями региона. Здесь американская сторона сотрудничает со спасательными службами Канады, Норвегии и Дании.

Второе направление более обширное. Краеугольным камнем обеспечения национальной обороны Соединённые штаты считают свободу морей и воздушного пространства. Ввиду этого их руководству представляется необходимым добиться от России и Канады признания СМП (Северного морского пути) и СЗП (Северо-Западного прохода) в качестве международных, а не национальных путей. Это позволит им не только быстро реагировать на угрозы, исходящие из других секторов Арктики от государственных и негосударственных акторов, но и активно использовать территориальные воды этих стран для разведывательной и иной деятельности, нацеленной на обеспечение своей безопасности. Для реализации данных мер Вашингтон намерен искать поддержки у военно-политических союзников в регионе.

В третьей сфере руководство США намерено совершенствовать экологические стандарты и законодательство. Также правительство заинтересовано в создании международного механизма контроля и мониторинга арктических биоресурсов, совместного, по крайней мере, с Россией и Канадой.

В то же время существенным условием реализации этой стратегии является ратификация Конвенции 1982 г., которая позволит американским компаниям вести разработку ресурсов за пределами 200-мильной зоны, а действия береговой охраны США в американском секторе Арктики сделает в глазах мирового сообщества легитимными.

Однако в оппозиции этим взглядам, являющимся следствием либерального дискурса 1970-х гг., находятся неоконсерваторы, которые считают, что ратификация противоречит национальным интересам. По их мнению, руководствуясь национальным законодательством, Соединенные Штаты могут обеспечить себе больший доступ к континентальному шельфу, а также предотвратить возможные противоречия между американскими национальными интересами и нормами международного права⁴. Однако в настоящее время противники присоединения не способны препятствовать этому процессу: повернуть курс в противоположном направлении им не по силам, т.к. группы, чьи интересы неоконсерваторы могли бы лоббировать, пока слабы. В то же время присоединение Соединенных Штатов к конвенции возможно только при следующей комбинации сил:

1. После 2016 г. правительство будет проводить преемственную арктическую политику, заложенную Б. Клинтоном в 1994 г. и продолженную Дж. Бушем и Б. Обамой.

2. Конгресс будет находиться под контролем демократов и сторонников присоединения к Конвенции 1982 г. из числа республиканцев.

Другим политическим препятствием является наличие споров с арктическими соседями по вопросу разграничения как 200-мильной зоны, так и шельфа. Наиболее разрешимым представляется спор с РФ, заключающийся в том, что её правительство по-прежнему не ратифицировало Соглашение Бейкера – Шеварднадзе 1990 г., в то же время в самих США появляются отдельные группы, заинтересованные в пересмотре его положений, а именно в проведении границы в Чукотском море как можно ближе к российскому берегу⁵. Администрация Б. Обамы согласна положить конец этой ситуа-

⁴ Подробнее об аргументах противников присоединения США к Конвенции ООН 1982 г. см.: Гудев П.А. Конвенция ООН по морскому праву: проблема трансформации режима. М.: ИМЭМОРАН, 2014. С. 114–120.

⁵ Strategic Importance of the Arctic in U.S. Policy... P. 43.

ции: ввести Соглашение в силу после ратификации его Федеральным Собранием России⁶.

Иначе выглядит спор с Канадой. По мнению Оттавы, российско-британский договор 1825 г., зафиксировав сухопутную границу между Канадой и Аляской юридически, де-факто распространил её на морское пространство. США не признают такой трактовки Договора, считая, что граница была установлена только на суше. Под влиянием нефтегазового лобби они предлагают провести морскую границу по принципу равной удаленности. В этом случае США за собой закрепляют не полный арктический сектор, а ту его часть, что наиболее богата углеводородами. Тем самым они избегают участия в разграничении пространства около полюса, где в настоящее время остается неурегулированной граница шельфа Канады и России близ хребта Ломоносова. В совокупности эти меры позволяют американским компаниям, в первую очередь нефтегазовым, скорейшим образом приступить к разработке арктических ресурсов, тем более, что они обладают необходимыми технологиями, апробированными на российских арктических месторождениях.

Освоению американской Арктики препятствует также отсутствие на Аляске полноценной инфраструктуры для обеспечения гражданской и военной безопасности Соединенных Штатов в северных широтах. В этом контексте Россия с более развитой аналогичной инфраструктурой представляется американской стороне полезным примером освоения северных широт.

Другой существенной проблемой на пути освоения этого региона является его экологическая чувствительность. В этой сфере ставка делается на совершенствование экологических стандартов, а также в ближайшей перспективе будет использован опыт американских компаний, осуществлявших добычу минеральных ресурсов в странах с высокими экологическими стандартами, например, в России.

С точки зрения американского правительства, широкому освоению региона препятствует и недостаток информации о его природе, климате и биологическом разнообразии. Здесь интересам американских властей и предпринимателей соответствует проведение необходимых исследований как собственными силами, так и совместных с другими странами. Первые они намерены проводить в морях Бофорта и Чукотском с целью уточнения батиметрических данных и изучения биологического разнообразия. На присутствие в территориальных водах им в т.ч. необходимо разрешение властей Канады и РФ, которое США пока не получили. Вторые исследования им необходимы для составления полной природно-климатической картины Арктики⁷.

Решение этих вопросов позволит Вашингтону приступить к полноценному освоению своей части региона.

Исходя из отмеченных интересов США, в их арктической политике Россия предстает следующим образом:

- как государство, с которым необходимо договориться дипломатическим путём о свободе мореплавания по СМП;
- как партнер, имеющий богатый опыт освоения северных широт и Арктики;
- как экспериментальная площадка для испытания американского добывающего оборудования;
- как государство, арктическую границу которого можно пересмотреть по результатам соответствующих исследований ввиду отсутствия ратификации договора, разграничивающего национальные пространства в регионе.

⁶ NSPD – 66 / HSPD – 25. Subject: Arctic Region Policy. January 9, 2009. URL: <http://www.fas.org/irp/offdocs/nspd-66.htm> (дата обращения: 29.07.2014).

⁷ Strategic Importance of the Arctic in U.S. Policy... P. 9, 43.

Северная политика Канады и российское присутствие в Арктике*

Вместо термина «Арктика» в Канаде употребляется термин «Север», под которым понимаются национальные суша и море, лежащие выше 60-й северной широты. Поскольку в данном случае речь идет о курсе, совмещающем в себе как внутренний, так и внешний вектор, канадское присутствие на Севере носит комплексный характер.

Военно-политическая составляющая незначительна, хотя она рассматривается правительством как первостепенная. Нынешнее военное присутствие Канады на Севере сравнительно невелико: три патрульных корабля, ледокол и система наблюдения НОРАД, эксплуатирующаяся самой Канадой совместно с США со времен холодной войны. Кроме того, регулярно проходят учения военных и спасателей, где участвуют подразделения береговой охраны Соединенных Штатов, норвежские вооруженные силы и спасательные отряды.

Вторым направлением политики является социально-экономическое. В его рамках поощряется разработка наиболее прибыльных полезных ископаемых: газ, нефть, алмазы. Полученные от неё доходы идут на развитие социальной инфраструктуры в северных районах. Кроме того, правительством поддерживается традиционная для коренных народов региона рыболовная отрасль.

Третье направление курса – экологическое, заключающееся в создании новых заповедников и разработке новых экологических стандартов для промышленности северных районов.

Четвертая составляющая курса – административная. Она заключается в создании и работе механизма приоритетного пользования территорией коренными народами, которое подразумевает отчисление средств от разработки месторождений в их пользу¹.

Экономические интересы государства в первую очередь продиктованы социальными соображениями: сформировать необходимую инфраструктуру в северном регионе, обеспечить как можно более высокий уровень жизни коренного и постоянно проживающего там населения, создать новые рабочие места для борьбы с ключевыми социальными угрозами: алкоголизмом и наркоманией. Поскольку канадский Север обширен, слабо заселен, в сравнении с южными районами слабо развит, но богат минеральными и рыбными ресурсами, Оттава делает ставку на привлечение в регион добывающих компаний и развитие рыболовства.

Последнее должно поддерживать жизненный уровень в приморских городах и поселках, и, соответственно, представлено малым и средним национальным бизнесом. В добыче руд и минералов господствуют крупные национальные корпорации, а в нефтегазовой сфере наиболее крупными проектами занимаются иностранные компании, преимущественно американские. Географически приоритетными для правительства в области разработки полезных ископаемых являются территория Нунавут и дистрикт Макензи. Рост добычи в них должен стать толчком к развитию в стране гидроэнергетики и транспорта. Полноценное экономическое освоение северных районов, по мнению правительства, приведет к более интенсивному мореплаванию по Северо-Западному проходу (СЗП). Это, в свою очередь, будет способствовать развитию коммерческих трансарктических маршрутов по образцу линии «Арктический мост» между Черчиллом и Мурманском.

* Автор раздела – **В.Е. Болдырев**, ст. лаборант Центра региональной безопасности ОМОиПБ ИИАЭ ДВО РАН.

¹ Canada's Northern Strategy. Our North, Our Heritage, Our Future. P. 2. URL: <http://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns-eng.asp> (дата обращения: 22.06.2014).

Так как Арктика в последнее время привлекает много внимания правительств региона и ввиду слабости канадского военного присутствия в северных районах (здесь Канада уступает всем арктическим странам), военно-политическим приоритетом является развитие сухопутных и морских сил, строительство портов и создание ледокольного флота. Не менее важным для Канады является признание СЗП национальным транспортным путем по примеру Севморпути, что, с точки зрения её руководства, должно предотвратить незаконные проходы иностранных военных судов и подводных лодок через её национальные воды.

Несмотря на то что Канада является одной из крупнейших арктических держав, и на протяжении многих лет её руководство уделяет значительное внимание северным территориям, существует немало ограничений для полноценного их освоения. Во-первых, бизнес не проявляет широкого интереса к разработке ископаемых ввиду слабо развитой инфраструктуры, тяжелых климатических и геологических условий. Проблему представляет незавершенность разведки не только морского шельфа, но и суши, в т.ч. далекой от морского побережья², поэтому добытчики вкладывают средства главным образом в более доступные месторождения в других регионах Канады, а золото- и серебродобывающая отрасль предпочитает вовсе инвестировать в Россию (в западную Якутию и Колыму), где более развита промышленная и транспортная инфраструктура.

Серьезным препятствием для широкого участия бизнеса в освоении региона является чувствительность природы и отсутствие должных технологий в Канаде. Ввиду этого правительство вслед за предпринимателями вынуждено обращаться к опыту других государств: в нефтегазовой отрасли – к американским корпорациям, в добыче минеральных ископаемых – к России, экологическое законодательство которой канадские бизнесмены считают образцом для Оттавы, а опыт работы в нашей стране представляется им необходимым для безопасного освоения национальных месторождений³.

Полноценному присутствию транспортных и добывающих компаний в канадском секторе Арктики препятствуют не только тяжелые климатические условия, недостаток данных и слабо развитая инфраструктура, но и неурегулированность пограничного спора с США и границы шельфа с Россией. Москва считает, что хребты Ломоносова и Менделеева являются продолжением Сибирской континентальной платформы, а значит, являются частью российского шельфа, в то время как в Оттаве настаивают, что это океанические хребты, следовательно, в этой зоне воды должны быть международными. Несмотря на столь сильное расхождение позиций, признание обеими сторонами примата международного права и заинтересованность в решении вопроса со стороны только политиков и ученых свидетельствует, о том что потенциально возможно прийти к взаимоприемлемому итогу дипломатическими методами.

В американо-канадский спор наряду с политическим руководством и исследовательским сообществом вовлечены нефтегазовые корпорации США, которые участвуют в разработке не только национальных, но и канадских арктических углеводородов. Это превращает их в могущественную силу: в ближайшей перспективе реален первостепенный учет именно их интересов при проведении государственной границы на море и разграничении шельфа. Такому развитию событий благоприятствует непризнание Вашингтоном морской границы продолжением сухопутной, что предоставляет возможность провести разграничение в море Бофорта по принципу равной удаленности. Следствием этого станет резкое увеличение протяженности российско-канадской границы в Арктике в спорном районе. Такой шаг способен ухудшить политические

² Ibidem. P. 18, 20.

³ Портал информационного агентства ИТАР-ТАСС. 20.06.2014 URL: <http://www.clients.tass-online.ru> (дата обращения: 20.06.2014).

отношения России и Канады, которые и так находятся сейчас не в лучшем состоянии из-за украинского кризиса. В этом случае для Оттавы приоритетным станет развитие военной инфраструктуры на Севере, что продемонстрирует, в первую очередь России, готовность Канады отстаивать суверенитет в арктических широтах. С учетом текущего состояния российско-канадских отношений и военно-политического союза Канады с США возникает ситуация, благоприятная для большего сближения этих североамериканских держав и интенсификации их отношений в сфере безопасности с целью противодействовать «российской угрозе» в Арктике.

Оценивая соприкасающиеся интересы Канады и России в Арктике, можно констатировать, что их сотрудничество и взаимодействие в регионе остаётся слабым и ограниченным, а в свете последних мировых событий и уязвимым. Не исключено, что в ближайшей перспективе политические отношения стран ухудшатся из-за споров о границе шельфа в Северном Ледовитом океане. Единственной силой, способной смягчить негативные политические последствия, остается канадский горнодобывающий бизнес. Ввиду его слабого присутствия в РФ, видится необходимым поощрять рост инвестиционного, экономического и иного взаимодействия с компаниями Канады.

Дискуссия

В.Л. Ларин. Уважаемые коллеги! Перед нами только что выступили эксперты, чьи доклады содержат большой объем информации. Предлагаю перейти к дискуссии.

И.А. Толстокулаков. У меня несколько вопросов к нашим зарубежным коллегам. Первый: почему Норвегия, в отличие от других циркумполярных государств, предоставляет свою инфраструктуру для проведения исследований неарктическими государствами, в частности Южной Корее, Китаю?

Т. Рёсет. Да, это уникальная позиция Норвегии среди арктических стран. Она определяется тем, что через её морские воды проходит Гольфстрим, акватория в значительной степени свободна ото льда, включая высокие широты, что делает её благоприятной для судоходства и исследований, в первую очередь связанных с вопросами изменения климата. Однако проводятся и другие исследования, например, геодезические. На наш взгляд, правительство в этом случае ведёт осторожную политику, обеспечивая и расширяя окно доступа в Арктику для азиатских государств. Их исследования – большой вклад в изучение норвежской Арктики, поэтому наша страна и занимает такую позицию.

И.А. Толстокулаков. А не является ли причиной то, что Норвегия, сотрудничая с сильными азиатскими государствами, стремится укрепить свою позицию в Арктическом совете?

Т. Рёсет. Да, я вполне разделяю Вашу точку зрения, но не стоит забывать, что освоение Арктики регулируется положениями Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция ООН). В то же время, некоторые азиатские страны рассматривают Арктику как всеобщее наследие человечества, а положения Конвенции ООН позволяют судам неарктических государств при соблюдении ряда формальностей находиться в арктических водах. Хотя, по моему мнению, эта точка зрения противоречит общепринятым взглядам на регион в странах «арктической пятерки».

И.А. Толстокулаков. Господин Исихара, Вами в докладе было сказано, что в разработке и практическом исполнении арктической стратегии Японии задействовано Министерство обороны, но южнокорейское военное ведомство, как отметил господин Чо Ёнг Кван, не имеет никакого отношения к арктической политике. Уважаемые коллеги, в чем вы видите причину этого расхождения в подходах?

Исихара Такаhiro. В разработке арктической стратегии Японии центральный аппарат Министерства обороны не участвовал. Вся работа выполнялась подчиненными ему подразделениями: ВМС, Береговой охраной, Генеральным Штабом. Японии необходимо рассмотреть арктический вопрос в военной плоскости. Дело в том, что в годы холодной войны ледовое поле в Северном Ледовитом океане было значительным, и вся военная активность ограничивалась проходом подводных лодок. В наши дни, несмотря на то что противостояние двух систем закончилось, полеты ВВС России и США в полярных широтах участились, то же справедливо и в отношении ВМФ этих стран. Обычно японские ученые рассматривают военную арктическую проблему как деликатную. Еще один важный вопрос связан с наличием ледокольного флота. В частности, исследовательское сообщество Японии рекомендует правительству использовать имеющиеся у страны ледоколы для научных исследований в Арктике. Они находятся в ведении оборонного ведомства, поэтому оно и привлечено к разработке и выполнению национальной Арктической стратегии. В то же время Япония стоит перед необходимостью менять полярный курс в целом, поскольку ледокол, способный проводить исследования в высоких широтах, используется в настоящее время исключительно в Антарктике.

Чо Ёнг Кван. Подключение военного ведомства к разработке и исполнению арктического курса – это не подход южнокорейского правительства. В циркумполярных регионах приоритетами являются исследования окружающей среды и использование морских путей. В соответствии с ними мы уже оборудовали две исследовательских базы в Антарктиде и одну в Арктике. Думаю, наше содействие в сфере науки будет полезно. Кроме того, привлечение нашим правительством Министерства обороны к исполнению арктической политики спровоцирует новый виток напряженности на Корейском полуострове.

Л.Н. Гарусова. А нет ли конкуренции среди азиатских неарктических стран в деле освоения Арктики?

И.А. Толстокулаков. Вы обозначили очень интересное направление политических исследований. Ряд документов свидетельствует, что локомотивом вовлечения отмеченных Вами стран является Китай, обладающий необходимыми техническими и финансовыми ресурсами, которых нет у других государств Азии. Позиция РК в данном аспекте заключается в том, чтобы объединить усилия стран региона и заставить циркумполярные государства считаться с их интересами в Арктике. Одним из пунктов Арктической стратегии Южной Кореи, которую сейчас готовят в Сеуле, ожидаемо будет «объединение усилий азиатских стран в вопросе освоения Арктики». Конкуренция, безусловно, присутствует, но в Сеуле о ней предпочитают не говорить.

Л.Н. Гарусова. Если я правильно поняла, для РК на первом этапе важно сотрудничество, не затрагивающее военную сферу? Не всплывут ли в будущем противоречия, способные подорвать его?

И.А. Толстокулаков. С первым мнением соглашусь. Касательно второго хотел бы заметить: если бы Китай, Южная Корея и Норвегия были конкурентами, они не сотрудничали бы в исследовании и освоении Арктики.

Чо Ёнг Кван. Не исключаю, что противоречия выявятся через 10–20 лет, когда страны приступят к более масштабному освоению Арктического региона. Вероятнее всего, конкуренция будет ощущаться на Севморпути, если он станет коммерческим и будет широко использоваться РК и КНР.

Ю.М. Зайцев. Существует два арктических пути: Севморпуть и Северо-Западный проход (СЗП), по которому пути из Тихого океана в Атлантический короче. Какой из них для РК предпочтительнее?

Чо Ёнг Кван. Для Южной Кореи приоритетным является Севморпуть, т.к. по СЗП тяжело осуществлять навигацию из-за множества островов, а с СМП связана инфраструктура по добыче и транспортировке газа, который является одним из важнейших продуктов импорта РК.

Ю.М. Зайцев. Т.е. транзит в Европу для вашей страны не является приоритетом?

Чо Ёнг Кван. Наше правительство заинтересовано в поставках ямальского газа на юг Корейского полуострова, для чего оно намерено оборудовать один из портов на своей территории.

В.Е. Болдырев. Но ведь кроме навигационных существуют политические, юридические и инфраструктурные проблемы СЗП. В сравнении с СМП, во-первых, он значительно реже используется, во-вторых, Канада не обладает необходимой инфраструктурой, сравнимой с российской. Политическая и юридическая проблемы связаны со статусом СЗП. Если Россия добилась признания Северного морского пути в качестве национального, иностранное судоходство по которому возможно лишь с разрешения морских властей РФ, то СЗП по-прежнему не признан как национальный путь Канады. Поэтому Оттава всячески будет блокировать доступ иностранных судов к нему. В случае же открытия СЗП им воспользуются американские военные корабли.

Ю.М. Зайцев. Но ведь подводные лодки США раньше спокойно заходили в территориальные воды Канады в море Бофорта?

В.Е. Болдырев. Канада не против подобной активности, если её морским властям направляется соответствующий запрос. Но Вашингтон это требование игнорирует, а канадское правительство рассматривает такие заходы как нарушение суверенитета их государства.

В.Л. Ларин. Хотел бы поинтересоваться о месте продовольственной безопасности в арктической политике, хотя этот вопрос в выступлениях не упоминался. Насколько важны биоресурсы Северного Ледовитого океана для Норвегии, Японии, Южной Кореи? Насколько богаты его моря, намерены ли названные страны вести в них промышленный лов?

Т. Рёсет. В настоящее время в арктических морях Норвегии рыбные запасы не столь велики, как прежде. Рыба добывается в пределах 200-мильной зоны, главным образом для экспорта. Например, российский рынок имел большое значение для норвежских рыболовов. Воды, лежащие к северу от границы исключительной экономической зоны (ИЭЗ), беднее и не представляют интереса для промышленного лова. Ещё одной составляющей рыбной отрасли Норвегии является традиционный для её народа образ жизни, связанный с морем.

Исихара Такахиро. Не могу сказать определенно, что послужило причиной для участия Министерства обороны Японии в этом проекте, но выскажу свое мнение. Прежде всего причина заключается в том, что Арктика изначально была территорией, контролируемой преимущественно военными. Так, во времена холодной войны в регионе постоянно осуществлялись перемещения военных кораблей и самолетов. В небе летали бомбардировщики и самолеты-разведчики США и России, а под водой активно передвигались подводные лодки. И в настоящее время осуществляется регулярное патрулирование региона вооруженными силами России. Подобные меры необходимы и с точки зрения ядерного сдерживания. Однако японские ученые, как видится, не вполне осознают этот факт. Необходимо отдавать себе отчет в том, что регион обладает рядом особенностей в плане необходимости соблюдения должной осторожности всеми сторонами. Вторая причина – ледокол «Сирасэ». Он используется Морскими силами самообороны Японии, но бюджет на его постройку был выделен Министерством культуры и науки Японии. Ученые говорят об исследовании Арктики с помощью ледокола «Сирасэ», поэтому его принадлежность к военному ведомству косвенно имеет к этому отношение. К сожалению, в официальных арктических документах Японии я не обнаружил положений, связанных с рыболовством, но японским рыболовам придется действовать в соответствии с положениями Конвенции ООН и налаживать сотрудничество с Россией и США, т.к. вести лов придется в их ИЭЗ.

Чо Ёнг Кван. В Морском институте РК совсем недавно было создано подразделение, изучающее проблемы Арктики, в настоящее время формируется штат исследователей, которые будут заниматься вопросами морских биоресурсов региона. Сотрудники института рассчитывают на сотрудничество с российскими коллегами в этой области.

В.Е. Болдырев. Проблема продовольствия важна и для арктической политики США, группы интересов, представляющие рыбную отрасль Аляски, играют значимую роль в её формировании. Они выступают за то, чтобы закрыть к Берингову морю доступ всем странам, кроме США и России. Кроме того, они заинтересованы в проведении границ ИЭЗ и шельфа США с учетом распределения морских биоресурсов. В частности, нами предполагается, что они стремятся провести границу ИЭЗ России и США в Чукотском море по линии средней удаленности, что противоречит Соглаше-

нию Бейкера – Шеварднадзе. Если эти намерения бизнеса воплотятся в жизнь, Россия лишится части Чукотского моря, богатой, по оценкам американских экспертов, рыбой.

Л.Н. Гарусова. Есть ли у США какие-нибудь рычаги в рамках Арктического Совета, чтобы повлиять на эту ситуацию?

Ю.М. Зайцев. Соединенные Штаты до сих пор не ратифицировали Конвенцию ООН. Вследствие этого их председательство по-прежнему остается под вопросом. Они стремятся возглавить региональную организацию, не ратифицировав международный документ, важнейший для циркумполярных отношений. Фактически, США стоят перед выбором либо претендовать на большие участки шельфа, что неминуемо ведет к возникновению споров с соседними странами, либо претендовать на меньшую его часть в рамках общепринятых правил. Первого они сделать не могут, последнего – не хотят.

П.Я. Бакланов. Уважаемые коллеги, полностью согласен с вами, что все связанные с Арктикой интересы будут возрастать, но в первую очередь это коснется геополитической сферы, потому что сейчас развернулась борьба за разграничение шельфа, определение сфер влияния и зон сотрудничества. Было бы полезно, если бы Арктический совет подчеркнул незыблемость общепринятых для этого региона норм, которых должны придерживаться все акторы. Севморпуть должен остаться национальным, требования некоторых групп, заинтересованных в его интернационализации, неприемлемы. Сохраняется положение о 200-мильной ИЭЗ, в пределах которой государство распространяет суверенитет на все пространства и ресурсы. А СМП проходит как раз в границах российской ИЭЗ. В то же время использование его для транзита иностранными судами с разрешения морских властей РФ было бы полезным. По-моему, проводимая ныне модернизация инфраструктуры этому благоприятствует. Правда, здесь следует выработать международные правовые нормы для иностранного коммерческого транзита. Нельзя забывать и о социальной составляющей транспортной отрасли Севера: её развитие (в т.ч. и СМП) позволит поднять жизненный уровень коренного и постоянно проживающего в этих районах населения.

Ю.М. Зайцев. Еще одно замечание. Все воды, лежащие за пределами ИЭЗ, являются зоной свободного прохода. Но не менее важным фактором является тяжелая ледовая обстановка. Освоение этого региона требует особой инфраструктуры, в создание которой в СССР (России) были инвестированы очень большие средства. Создается впечатление, что сейчас ею может воспользоваться каждый. Существует ли какое-либо специальное соглашение по Арктике?

С.К. Песцов. Все страны, в т.ч. и приарктические, приняв Илулиссатскую Декларацию 2008 г., заявили, что регион не требует никаких дополнительных соглашений, существующие нормы международного права позволяют урегулировать все возможные вопросы. Теперь о проблеме СМП. В некоторых местах он проходит по проливам, которые соединяют свободные морские пространства, ни одно государство не может запретить другим пользоваться ими. Единственная область, где Конвенция ООН позволяет применять нормы национальных законодательств, – это экологические стандарты, которым должны соответствовать суда. А из имеющихся у нас портовых сооружений на Севере необходимо извлекать выгоду. И еще одно замечание: интерес обострился, когда стал меняться климат. Но никто не говорит, что потепление создаст серьезные проблемы для арктических государств: штормы в Северном Ледовитом океане, разрушение береговой полосы, таяние вечной мерзлоты. Неарктические государства от этого получают только выгоды: пользование СМП, помощь в борьбе с климатическими угрозами.

Исихара Такахиро. Насколько я понимаю, согласно законам РФ, плавание по маршруту СМП осуществляется в соответствии со специальными правилами, установ-

ливаемыми Россией, согласно статье 234 Конвенции ООН (United Nations Convention on the Law of the Sea): «Прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. В таких законах и правилах должным образом принимаются во внимание и судоходство, и защита, и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных».

Японские торговые и транспортные компании с уважением относятся к этим правилам и осуществляют проводку своих судов в Арктике в сопровождении российских судов. По моему мнению, это свидетельствует об уважении к позиции России по данному вопросу.

Генеральный консул Социалистической республики Вьетнам в г. Владивосток. Мы выступаем за то, чтобы международное сотрудничество в Арктике организовывалось в соответствии с прецедентом Антарктики, в то же время мы уважительно относимся к исторически сложившимся интересам арктических стран по использованию циркумполярных морей и территорий.

С.К. Песцов. И еще одно замечание по поводу проблемы разграничения морских пространств между РФ и США. Россия не ратифицировала соответствующее соглашение, но почему-то выражает недовольство. А сейчас она находится в непрестом положении. Претендовать на хребет Ломоносова в рамках процедуры Комиссии ООН по морскому праву она не может до тех пор, пока не ратифицирует советско-американское соглашение. Поэтому ей необходимо выбирать между интересами в Беринговом море и интересами в Арктике.

Т. Рёсет. Позвольте небольшой комментарий о двух влиятельных факторах. Например, падение цен на газ вслед за ценами на нефть способно сделать его добычу на шельфе нерентабельной. Также противостояние Запада и России из-за украинского кризиса способно в перспективе спровоцировать милитаризацию Арктики.

В.Л. Ларин. Освоение Арктики – это перспективы на многие годы вперед, а украинский кризис через 1–2 года закончится, когда Запад поймет, что для него будет значить нынешняя Украина. Развитие Арктического региона связано с интересами крупного бизнеса: нефтяного, газового. Чего мы пока не видим, так это широкой кооперации энергетического бизнеса в Арктике, национальные корпорации разрабатывают месторождения обособленно. Когда же они придут к единому пониманию региона, подходы правительств к нему изменятся. Учитывая интересы нефтегазовых компаний США, не стоит прогнозировать сильного падения нефтяных цен.

Подведем итоги круглого стола. Сегодняшняя встреча оказалась крайне интересной. Формат, при котором мы ищем то, что объединяет интересы разных стран от США, Канады и Норвегии до Сингапура, является очень полезным опытом. Это позволяет сопоставить разные взгляды, выявить разное понимание происходящих процессов. Представленные сегодня доклады позволяют определить семь сфер притяжения интересов.

Во-первых, климатические и экологические проблемы и их исследование. Этот вопрос способствует оформлению площадки международного сотрудничества в регионе. Во-вторых, добыча энергоресурсов и интересы бизнеса. Развитие данного направления будет связано с овладением необходимым опытом, технологиями и объемом капитала. В-третьих, это Северный морской путь. В-четвертых, вопросы геополитики.

тики и безопасности, сопряженные с проблемой территориальной целостности, с расхождениями в политических интересах арктических государств, со стремлением неарктических стран вписаться в региональную архитектуру. В-пятых, это интересы бизнеса, который прямо не вовлечен в освоение Арктики, но зависит от добычи ресурсов региона, связан с соответствующими транспортными и инфраструктурными проектами. В-шестых, это фактор международного престижа, актуальный для многих государств. В-седьмых, это культурно-цивилизационный фактор, связанный с сохранением традиционного уклада культуры и быта коренных народов Арктики. Перспективным видится исследовать эти сферы на предмет возможного сотрудничества и соперничества, выявить, как это отразится на интересах России, как они соотносятся с интересами соседей. Последний пункт очень важен, т.к. никто не в силах самостоятельно освоить Арктику. Фактически мы можем говорить, что её освоение давно перестало быть национальной проблемой и превратилось в глобальную.