

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В АРКТИКЕ: ИНТЕРЕСЫ И СТРАТЕГИИ СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

Песцов С.К., Толстокулаков И.А., Лабюк А.И., Колегова Е.А.
Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО
РАН, Владивосток, Россия
skpfox@mail.ru

В последние годы Арктика превратилась в одну из частей мира, привлекающих особое внимание. Оживление интереса к ней наблюдается не только в «арктических» странах, но и далеко за их пределами. Обуславливает этот интерес сложный комплекс культурно-экологических, экономических, геополитических и иных соображений, осложняющих идентификацию общих интересов и моделей их согласования в целях развития взаимовыгодного сотрудничества и минимизации рисков конфликтных ситуаций в этой части мира.

Арктика как пространство сотрудничества: современный контекст

Зону Арктики в современном ее состоянии вряд ли следует воспринимать в качестве традиционного региона по аналогии с любым другим регионом мира. Ее специфика обуславливается не только довольно очевидными природно-климатическими условиями, но и, как следствие, рядом других объективных и субъективных особенностей. К их числу могут быть отнесены условная географическая близость и чрезмерная пространственная растянутость национальных арктических территорий; малочисленность и неоднородность их населения; анклавность и хозяйственная неразвитость; производственная, инфраструктурная и коммуникационная замкнутость на центральные районы арктических государств; слабость горизонтальных взаимосвязей между отдельными арктическими территориями, разделенными административными барьерами даже в национальных рамках. Неизбежным следствием этого является слабость внутренних стимулов коллективной деятельности вместе с довольно низким уровнем сплоченности и неразвитостью внутренних (групповых) правил организации межгосударственных и иных взаимодействий. Одним из немногочисленных стимулов к расширению совместной деятельности в Арктике выступает объективная сложность природных условий, затрудняющая индивидуальные усилия отдельных государств по ее хозяйственному освоению. В большинстве случаев для этого требуется объединение ресурсов – финансовых, технологических, научных, организационных, что одновременно делает межгосударственную кооперацию уязвимой, оставляя возможность отдельным акторам (группам акторов) манипулировать возникающей взаимозависимостью.

Усиливает специфику Арктической зоны и складывающаяся на данный момент система норм и организационных форм многосторонних взаимодействий. Следствием слабости внутренних стимулов коллективной деятельности, довольно низкого уровня сплоченности и неразвитости внутренних (групповых) правил организации взаимодействий является распространение на Арктику общих норм международной политики. Система уже действующих международных норм и правил признается как достаточная не только для урегулирования противоречий, но и для успешного выстраивания кооперационных взаимодействий всеми арктическими государствами и другими заинтересованными сторонами. Данный факт подтверждается общей солидарностью с положениями Илулиссатской Декларации, которой был подтвержден однозначный отказ от разработки нового комплексного международного законодательного режима по управлению Арктическим океаном [5].

Формализация взаимодействий и сотрудничества в Арктической зоне, хотя и не опирающаяся на значимые внутренние стимулы и объективно сформировавшуюся практику, за несколько последних лет достигла довольно впечатляющего уровня. Однако новые перспективы хозяйственно-экономического освоения ресурсов Арктики в связи с предполагающимися здесь природно-климатическими переменами в первую очередь стимулируют стремления арктических и неарктических акторов к более четкому определению пределов суверенных действий и возможностей укрепления за счет этого индивидуальной национальной мощи. Сотрудничество в этом случае зачастую выступает только в качестве оптимального (взаимоприемлемого) механизма разрешения неизбежно возникающих в этом случае противоречий и споров, а также способа предотвращения коллективных угроз индивидуальных действий.

Институциональная архитектура арктического сотрудничества формируется в виде двух взаимосвязанных организационных кластеров. Один из них - субрегиональный - объединяет сеть межправительственных и неправительственных организаций, ориентированных на углубление интеграции группы государств Северной Европы и расширение трансграничного гражданского и гуманитарного сотрудничества в этой субрегиональной зоне. Второй кластер – международный - складывается в виде совокупности разноформатных и функционально ограниченных международных структур, связанных с глобальной проблематикой арктической зоны. Организационным ядром этого кластера в настоящее время выступает Арктический совет – международный институт, созданный по инициативе Канады в 1996 году. Странами-учредителями этой организации, наряду с Канадой, стали США, РФ, Дания, Исландия, Норвегия, Швеция и Финляндия. В качестве постоянных участников в АС вошли также крупнейшие международные объединения коренных народов Севера. Шесть неарктических стран – Великобритания, Франция, Германия, Нидерланды, Польша, Испания и Китай - присоединились к организации в качестве постоянных стран-наблюдателей вместе с девятью представителями межправительственных организаций. С 2007 года статус наблюдателя предоставляется Китаю, Италии, Еврокомиссии, Республике Корея, Японии и ряду других государств. В мае 2013 года такой же статус получили Индия и Сингапур. В соответствии с решением министерской встречи в Оттаве в 1996 году под эгиду Арктического совета были переданы все вопросы, относящиеся к «процессу Рованиеми» – международному сотрудничеству в рамках стратегии охраны окружающей среды Арктики (АЕПС). Соответственно, основной ее целью становилось содействие сотрудничеству в области охраны окружающей среды и обеспечению устойчивого развития приполярных районов. [30] 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. Поэтому в рамках этой организации не рассматриваются вопросы установления границ континентального шельфа прибрежных государств. Они, как уже отмечалось, решаются на основе положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Не касается Арктический совет и вопросов регулирования судоходства. Они являются предметом рассмотрения Международной морской организацией (ИМО). Не занимается организация и регулированием рыбохозяйственной деятельности, относящейся к компетенция региональных организаций по управлению рыболовством, создаваемых на основе Соглашения о сохранении трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управлении ими 1995 года.

Эффективность большей части появившихся в этой части мира многосторонних институтов ограничивается противоречивыми интересами и устремлениями участников. Это противоречия между национальными приоритетами и международной безопасностью, между ориентациями на интенсификацию хозяйственного освоения и

стремлением к обеспечению экологической устойчивости, между общегосударственными интересами и потребностями локальных социальных групп. Разнонаправленные устремления членов многих арктических институтов замедляют организационную эволюцию последних и процессы приобретения ими необходимого международно-политического веса.

Арктика во внешнеполитических стратегиях стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

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 переход в национальных практиках большинства арктических стран от регулирования частных вопросов к выработке комплексных нормативных документов, в целом определяющих принципы и правила деятельности в Арктической зоне. Так, в течение 2006 - 2009 годов так называемые стратегии арктической политики были разработаны и одобрены всеми пятью прибрежными арктическими странами. В конце 2006 г. была принята Стратегия правительства Норвегии в отношении высокоширотного Севера, конкретизированная и доработанная в новом аналогичном документе 2009 года. В мае 2008 года временная Стратегия арктической политики была одобрена Данией. В 2011 году на смену ей пришла Стратегия Королевства Дании в отношении Арктики на 2011 – 2020 годы. В сентябре 2008 года Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу были утверждены президентом России. В январе 2009 года Директиву «Арктическая региональная политика США» подписывает президент Соединенных Штатов. В этом же году были одобрены Арктическая политика Исландии и Стратегия в отношении северных районов правительства Канады. В 2010 году Стратегию политики в арктическом регионе приняла Финляндия. В 2011 году аналогичный документ был одобрен в Швеции. В 2007–2009 годах ряд документов по вопросам арктической политики был принят различными органами Европейского Союза. Одним из них стало коммюнике «Европейский союз и арктический регион», обнародованное Еврокомиссией в ноябре 2008 года. Наконец, в 2012 году появляется Совместное заявление Европейскому парламенту и Совету «Развитие политики ЕС в Арктическом регионе: прогресс с 2008 года и последующие шаги».

Арктическая активность стран АТР. Второй важной тенденцией стала очевидная активизация усилий, связанных с расширением участия в освоении Арктики целой группы «неарктических» государств, включая такие страны Восточной Азии как КНР, Япония, Республика Корея, Сингапур и Филиппины. Китай начал проявлять интерес к Арктике еще в середине 1980-х годов. Тогда основными были экологические и научно-исследовательские направления. Однако с 2008 года отмечаются первые попытки формирования централизованной арктической стратегии Китая, а в академической среде началось систематическое изучение арктического направления. Уже с 2009 года 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 Китай. 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-экономических и правовых аспектов судоходства в Арктике (2012-2015 гг.). [29] После XVIII съезда КПК, где Китай провозгласил себя великой морской державой, на программы освоения новых морских путей и акваторий стали выделяться огромные средства. Финансирование осуществляется из средств бюджета Государственного океанологического управления Китая (ГОУК) и Управления по делам Арк-

тики и Антарктики (УДАА). 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. Последнее также отвечает за развитие партнёрских отношений с признанными арктическими государствами и создание благоприятных условий для реализации интересов КНР в регионе. [29]

Интерес к Арктике Япония стал отчетливо проявляться в начале 1990-х годов, когда был учреждён Международный Арктический Научный Комитет (IASC) и Япония вошла в его состав как неарктическое государство. В это же время в Национальном Институте полярных исследований Японии (NIPR), ранее фокусировавшемся на исследовании Антарктики, появился Центр исследования Арктики. В 1993-1999 годах с участием Японии были реализованы масштабные международные исследовательские проекты - программа исследования Северного морского пути (INSROP) под эгидой Исследовательского фонда морской политики (OPRF), в которой приняли участие 450 учёных из 14 стран. Одновременно с этой программой осуществлялся проект JANSROP, целью которого было исследование возможности использования Северного морского пути (СМП) для прохождения японских судов. Вторая стадия этого проекта была осуществлена в 2002-2005 годах (JANSROP Phase II) и по ее завершению представителями японского бизнеса были сделаны неутешительные выводы относительно предполагаемой рентабельности использования СМП. Тем не менее, ярко выраженный интерес к Арктике со стороны других стран АТР, и прежде всего, Китая, заставил японское правительство пересмотреть первоначальные скептические выводы. [11]

Япония активизировала свои усилия по изучению Арктического региона и в 2009 году подала официальную заявку на вступление в Арктический Совет. Одновременно с этим при МИД Японии была создана Специальная комиссия по Арктике (Arctic Task Force). В 2011 году Министерство обороны включило в ежегодный «Обзор стратегии в Восточной Азии - 2011» анализ участия в освоении Арктического региона стран АТР. В национальной стратегии безопасности Японии, опубликованной в декабре 2013 года, Арктика упоминается в связи с огромным потенциалом региона с точки зрения развития новых морских путей и освоения полезных ископаемых. Знаковым для Японии стало приобретение в мае 2013 года статуса страны-наблюдателя в Арктическом Совете, а чуть ранее - в марте 2013 года - Япония учредила должность посла Японии в Арктике.

В последнее время усиливается тенденция к разработке Японией единой государственной Арктической стратегии. В октябре 2014 года членами депутатской группы «С мыслью об Арктике» на имя генерального секретаря ЛДП Т. Садакадзу было подано прошение, в котором говорилось о необходимости создания единой государственной стратегии Японии в Арктике и увеличения бюджета на ее освоение. Данное предложение обосновывалось тем, что множество проблем региона – геополитических и экологических – являются общемировыми и затрагивают интересы многих государств, а это значит, что для их эффективного решения необходимо включение в работу и неарктических государств. [12] Япония, по мнению депутатов, способна внести значительный вклад в освоение Арктики в научно-технологическом плане, а также принять участие в формировании законодательной базы по Арктике, гарантируя соблюдение в Арктике норм международного права.

Отправной точкой включения Южной Кореи в освоение Арктики 1987 год, когда при Корейском институте исследования и освоения мирового океана (KORDI) был создан Центр полярных исследований (PRC). Практически сразу же после этого, с августа 1987 года начинает работу Корейский национальный комитет исследований Антарктиды (KONCAR). Со временем Центр полярных исследований пережил ряд трансформа-

ций и в 2004 году был преобразован в Корейский НИИ полярных исследований (KOPRI), став самостоятельным оператором Национальной программы освоения полярных регионов. Ещё один центр полярных исследований создан в Корейском океано-логическом институте (KMI), филиалы которого в городах Пусан и Ульсан активно исследуют проблемы транспортного освоения Арктики и полярной логистики. Третий центр полярных исследований в настоящее время формируется в НИИ развития провинции Канвон (RIG). Национальная программа освоения полярных регионов реализуется под эгидой правительства Республики Корея с 1987 года. И если первоначально она была ориентирована исключительно на Антарктику, то с 2004 года она охватывает обе зоны: и Антарктику, и Арктику. 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. В октябре – ноябре 2013 года РК реализовала в море Боффорта совместный с США масштабный проект исследований в области окружающей среды и энергетики. В начале 2014 года был создан совместный норвежско-южнокорейского Центр арктических исследований, соучредителями которого стали KOPRI и Норвежский полярный институт (NPI). [7]

В настоящее время Южная Корея находится в самом начале своего арктического пути, она наращивает свой технологический и научный потенциал, формирует благоприятную международную среду, завоевывает авторитет и укрепляет двусторонние контакты в арктической сфере. В июле 2013 года правительство Южной Кореи объявило о намерении сформулировать комплексный план действий и выработать национальную арктическую политику на предстоящие пятнадцать лет. [34]

Среди государств Юго-Восточной Азии наиболее активно интерес к Арктике выражает Сингапур. В январе 2012 года им была учреждена должность специального посла в Арктике. [17] Одним из первых ему удалось добиться статуса страны-наблюдателя в Арктическом совете (май 2013 года), после чего Сингапур, по выражению специального посла в Арктике Кемаля Сиддика, стал «океаническим государством, где всё большую роль будет играть сектор морской промышленности». [26] Сегодня Сингапур активно ищет союзников среди арктических государств с целью расширения возможностей вхождения в Арктический регион на правах научно-технического эксперта. На норвежско-сингапурском Арктическом симпозиуме в марте 2014 года исполнительный директор Морской и портовой администрации Сингапура Э. Тан особо подчеркнул важность стратегического партнерства между Сингапуром и Норвегией в деле совместного освоения Арктики. [21] Подтверждением успехов, достигнутых Сингапуром на этом пути, в частности, свидетельствует то, что следующая встреча в рамках международного форума «Арктический круг» в ноябре 2015 года будет проведена в Сингапуре. [18] Что касается других государств Юго-Восточной Азии, о росте актуальности проблем Арктики в последнее время заявляют Вьетнам и Филиппины. Анализ последних тенденций на уровне их крупнейших бизнес-корпораций позволяет сделать вывод, что Арктика в наибольшей степени интересна для обеих этих стран с экономической точки зрения, а именно в плане реализации совместных проектов по добыче углеводородов. [16]

Энергетические ресурсы Арктики и интересы стран АТР. Главная причина усиления китайского интереса к Арктике определено экономическая. В первую очередь это связано с заинтересованностью КНР в богатых природных ресурсах этого региона. Государство со своим стремительным индустриальным ростом оказалась в зави-

симости 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. Участие в разработке богатейших запасов природных ресурсов Арктики рассматривается Китаем в качестве «стратегического выбора», способствующего поддержанию энергетической безопасности Китая страны. [31] И если совсем недавно считалось, что Китай не сможет претендовать на разработку арктических месторождений из-за территориальной отдаленности и отсутствия опыта глубоководного бурения в холодных водах, то сейчас преобладающей является точка зрения, согласно которой совместное участие в их освоении может стать основой для развития двустороннего энергетического сотрудничества в Арктике. В настоящее время компания CNPC (а также ряд других китайских компаний) сотрудничает в области разработки арктических месторождений с «Роснефтью». Другим партнером Китая является Канада. 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.

Предпосылки роста интереса Японии к арктическим ресурсным проектам обусловливаются ее обеспокоенностью последними тенденциями в сфере добычи углеводородов в мире (исчерпанием «легких» месторождений, сокращение количества основных поставщиков по политическим и геополитическим причинам, рост спроса со стороны КНР и европейских стран, возможное перераспределение имеющихся на рынке предложений и т.п.). Практические же усилия Японии по этому направлению сосредоточиваются на исследовании проблематики Арктического региона в контексте её потенциала для извлечения прибыли деловыми кругами. Активная работа по оценке потенциала запасов углеводородов в Арктике, которая должна быть завершена к началу февраля 2015 года, ведется Информационным центром по добыче и производству нефти (ICEP) по заданию Японской национальной корпорации нефти, газа и металлов (JOGMEC). Одновременно с этим Институт глобальных стратегических исследований Мицуи (MGSSI) занимается оценкой роли России в Арктике и её продвижения в регионе. Исследует Арктику с точки зрения разработки ключевых энергетических ресурсов и Японский центр нефтегазовой энергетики (JPES).

Интерес Южной Кореи к проблематике ресурсного освоения Арктики обуславливается ее стремлением превратить страну в региональный нефтяной распределительный узел. Географическое месторасположение вблизи Северного морского пути, российского Дальнего Востока, Китая, Японии и стран ЮВА делает её идеальным каналом доставки нефти через Арктику. Чтобы стать нефтяным «хабом» (Korea Oil Hub) власти РК планируют увеличить к 2020 года ёмкость своих хранилищ до 60 млн. баррелей нефти в дополнение к существующей энергетической инфраструктуре страны, включающей пять современных крупных нефтеперерабатывающих заводов. В июне 2014 года власти Южной Кореи объявили два нефтяных терминала в городах Ёсу и Ульсан на япономорском побережье зонами свободной торговли с отменой налогов на хранящиеся и смешивающиеся здесь нефтепродукты. 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 сотрудники Института арктической логистики университета «Ёнгсан». [4] Одновременно с этим, Корея намерена приступить

и к разработке собственных технологий, связанных с глубинным бурением в условиях арктического шельфа.

Внимание Сингапура к разработке арктических энергетических ресурсов, в первую очередь связан с открытием новых возможностей для применения имеющихся у него передовых наукоёмких технологий в области кораблестроения, машиностроения, строительства портовой инфраструктуры, включая инфраструктуру добывающей промышленности в открытом море. Представитель Управления Морской и портовой администрации Сингапура П. Онг в 2007 подчеркнул, что Сингапур может внести свой вклад в освоение Арктики благодаря развитию технологий в области извлечения нефти и газа на месторождениях с ограниченными запасами и в условиях сурового климата этого региона (в настоящее время Сингапур производит около 70% установок для бурения нефтяных скважин в мире). [22] В этом качестве Сингапур позиционирует себя как сильного союзника для любой из стран, стремящихся осваивать Арктику. Об этом еще раз было заявлено в августе 2014 года на IV Международной встрече представителей стран-участниц Арктического совета, где странам, осуществляющим транспортировку грузов и добычу полезных ископаемых в приполярных широтах, Сингапуром были предложены новые технологии кораблестроения, обслуживания судов и разработки навигационных систем. [20]

Регулярно декларируют свою заинтересованность в реализации совместных с Россией проектов, связанных с освоением энергоресурсов, представители правительства Вьетнама и Вьетнамской государственной нефтегазовой компании (PetroVietnam). Одним из крупнейших совместных проектов России и Вьетнама в Арктике станет разведка и добыча нефти на шельфе Печорского моря (два совместных проекта PetroVietnam и Роснефти, соглашение достигнуто в сентябре 2014 году). [27] Один из крупнейших экспортных контрактов за всю историю Филиппин на поставку в Россию высокомогущих передовых модульных конструкций для проекта «Ямал СПГ» выиграла в начале октября 2014 года ведущая промышленно-аутсорсинговая компания Филиппин «The Atlantic Gulf & Pacific Company» (AG&P). Это, по мнению руководства компании, создает мощный стимул для развития всей экономики Филиппин. [15]

Арктические транспортные проекты и политика стран АТР. Значительный интерес, несмотря на некоторый первоначальный скепсис к арктическим транспортным проектам, прежде всего Северному морскому пути, демонстрирует Япония. Принятый правительством Японии в апреле 2013 года новый «Морской генеральный план» подчёркивает важность использования Северного морского пути и необходимость принятия всех возможных мер для ускорения возможности будущего практического его использования. В мае 2014 года Министерство государственных земель и транспорта провело совещание для представителей правительства и бизнеса, посвящённое перспективам использования СМП. В июле 2014 года 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 году.

Активное использование СМП в будущем, по мнению японских экспертов, может повлечь за собой необходимость создания регламента, регулирующего навигацию в Арктике во избежание нанесения ущерба окружающей среде. Растущий интерес Японии к Северному морскому пути обуславливается как геополитическими, так и внутриэкономическими обстоятельствами. К числу первых могут быть отнесены общая дестабилизация обстановки в мире, уже отражающаяся на безопасности морского транспортного сообщения на отдельных его участках и протяженность (как следствие - сравнительная дороговизна) традиционных морских маршрутов транспортировки углеводородов. С этой точки зрения СМП имеет ряд привлекательных черт для Японии: он короче, а значит дешевле и быстрее. По подсчётам японских экспертов, традиционный

срок доставки грузов составляет 40 – 50 дней, при использовании СМП он сокращается до 30 дней. [10] Он безопаснее - контролируется всего одним игроком на мировой арене - Россией. Он расположен в Арктике - при разведке и освоении арктических запасов углеводородов транспортное плечо еще больше сокращается. Наконец, в силу общепризнанной зависимости России от экспорта углеводородов, географическая близость Японии к местам добычи ресурсов увеличивает возможность доступа последней к необходимому сырью за счет готовности (в отличие от европейских стран) пользоваться новыми маршрутами транспортировки и снижает риски, возможные в будущем при возникновении конкуренции со стороны европейских потребителей.

Помимо этого, не менее важны для Японии и возможные, связанные с СМП, перспективы экономического развития некоторых регионов страны. Так, опубликованная в марте 2014 года региональная стратегия развития промышленности Хоккайдо, указывает на важность переоснащения портов Хоккайдо для повышения их конкурентоспособности к началу навигации по СМП. В региональной стратегии озвучивается идея о том, что префектура Хоккайдо должна стать опорной базой, своего рода «форпостом» в Северо-Восточной Азии для продвижения по СМП. [28]

Южная Корея коренным образом заинтересована в развитии российской Арктики и её транспортном освоении с учетом собственного коммерческого интереса. РК заинтересована в транспортном освоении Арктики, поскольку не менее 70% от стоимости её ВВП приходится на долю внешней торговли. А проект создания сквозной железнодорожной артерии от Пусана до Европы через территорию КНДР, России или Китая, как полагают эксперты, фактически провалился. [32] Усилия, связанные с более активным включением Кореи в арктические транспортные проекты, ориентированы по трем основным направлениям. Первое связано с ее участием в развитии транспортной инфраструктуры Арктики. Южнокорейское правительство добивается подписания меморандума о взаимопонимании с Россией с целью создания совместного порта в Северном Ледовитом океане (впервые вопрос поднят в июле 2013 года на 13-м заседании Российско-корейской совместной комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству) или, как вариант, совместного использования портового хозяйства Мурманска. Второе направление связано с попытками Южной Кореи войти в состав возможных арктических транспортных операторов. [23] В настоящее время она готовит запуск «опытного проекта» транспортировки грузов в Европу через Северный морской путь и добивается от России соответствующих разрешений и гарантий, предлагая в качестве варианта решения создание совместного судоходного оператора или трансформации национального проекта в двусторонний. В феврале 2012 года руководители и специалисты KOPRI провели рабочую встречу с норвежскими коллегами, в ходе которой обсуждалась проблема использования ледоколов для проводки грузовых судов в условиях Арктики. В этом же году министерство землепользования, инфраструктуры и транспорта РК и Корейский государственный институт морских и рыболовных технологий заключили соглашение о развитии морских и воздушных маршрутов в Арктике с двумя российскими институтами (Государственная морская академия им. адмирала С.О. Макарова и Центральный НИИ морского флота). Официальные лица РК регулярно проводят консультации с представителями Норвегии, Финляндии и Дании в области судостроения, инженерии и морского сектора. [33] Наконец, третье направление связано с развитием судостроения морских судов полярного типа и создание на этой основе собственного ледокольного флота, либо вхождение в число общепризнанных экспортеров судов ледового класса. [34] В настоящее время на мощностях «Daewoo Shipbuilding Corp.» размещен заказ на строительство девяти судов ледового класса для проекта «Ямал». Компания «Samsung Shipping» уже поставила в Россию танкер ледокольного

класса и объявила о своей готовности к созданию новых типов ледоколов или судов ледокольного класса для Арктического региона.

Внимание КНР к арктическим транспортным маршрутам также определяется мнением, что они являются наиболее экономичным решением для отгрузки китайских товаров в Европу. В то же время Пекин пытается просчитать перспективы как СМП, так и Северо-Западного прохода. В первом случае Китай активно сотрудничает с российскими компаниями. В ноябре 2010 года CNPC заключила соглашение с Совкомфлотом о долгосрочном стратегическом партнерстве, которое, в частности, предусматривает использование Северного морского пути, как для доставки в Китай транзитных партий углеводородов, так и для перевозки в восточном направлении нефти и газа с развивающихся российских месторождений. [3] В то же время, китайские эксперты (Ли Чженьфу) подчеркивают, что после открытия Северо-Западного прохода, он может превратиться в новый «стержневой» морской путь между Тихим и Атлантическим океанами. И тот, кто будет контролировать этот неарктический маршрут, будет контролировать новое направление мировых экономических и международных стратегий. [9]

Перспективы развития Северного морского пути интересуют и Сингапур. Его официальная позиция исходит из того, что в будущем это может повлечь за собой перераспределение международных транспортных потоков в обход Сингапура, стремящегося к 2025 году стать глобальным хабом морской индустрии, и, как следствие, нежелательные для страны экономические потери. [19] Беспокойство по этому поводу в октябре 2014 года выразил премьер-министр Сингапура Ли Сяньлун, заявивший, что эта проблема настолько же критична для Сингапура, насколько велика тревога мирового сообщества по поводу влияния таяния арктических льдов на изменения мирового климата. [1] Столь же значимыми для Сингапура являются и интересы, напрямую не связанные с коммерческими выгодами. Они связаны с возможностями участия Сингапура в разработке новой законодательной базы для регулирования международных отношений в области освоения природных ресурсов и прокладки новых транспортных путей в Арктике. Опираясь на репутацию признанного эксперта в области международного морского права, Сингапур стремится выступить не в роли ординарного морского государства, но государства, ответственного за сохранение морских и прочих ресурсов мирового океана, а значит, и Арктики. [18]

Участие стран АТР в исследованиях Арктики. По оценкам российских и иностранных экспертов, на данный момент самой сильной и дифференцированной научно-исследовательской программой в Арктике обладает Китай, не являющийся полярной страной. КНР занимается исследованиями по таким направлениям как океанография, арктическая биология, геологоразведка в полярных широтах, глубинное бурение на арктическом континентальном шельфе, юридических статус Арктики в международном праве и другие. Для проведения арктических исследований в октябре 2003 года КНР создала научную станцию «Хуанхэ» в поселке Нью-Алезунд (Ny-Alesund) на архипелаге Шпицберген. [24] С 1994 года Китай проводит исследование на борту исследовательского ледокола «Сюэлу» (Снежный дракон). В октябре 2009 года Госсоветом КНР было принято решение о строительстве нового ледокола водоизмещением 8000 тонн при участии финской компании Aker Arctic Technology. [25] Большое место в китайских экологических исследованиях занимает проблематика, связанная с глобальными изменениями климата, их влиянием на Арктику и последствиями для Китая. Ученые 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. [6]

В Японии программы исследования Арктики координируются целым рядом научных организаций. Национальный Институт полярных исследований (NIPR) курирует проект «Быстрые изменения климата Арктики и их глобальные последствия» в рамках финансируемой Министерством образования и культуры программы Green Network of Excellence (GRENE). В этом, рассчитанном на пять лет (2011-2016) проекте занято 300 ученых из 35 НИИ Японии. Программа включает четыре основных аспекта: (а) исследование механизма глобального потепления, (б) изучение Арктики в плане глобального влияния на климат планеты, (в) оценка степени влияния изменения климата Арктики на изменение климата Японии, её морские экосистемы и биоресурсы, (г) оценка площади льдов и возможности создания новых транспортных путей. [13] Японское Агентство сухопутных и морских наук и технологий (JAMSTEC), занимается проектами исследования климата в Северном полушарии, включая возможности будущей навигации. Японское агентство аэрокосмических исследований (JAXA) ведёт масштабный проект по мониторингу изменения площади льдов в Арктике в сотрудничестве с американским Международным институтом по изучению Арктического региона (IARC). [14] Аналитический центр Фонд исследования океанической политики (OPRF) исследует проекты, касающиеся Северного морского пути. Японский исследовательский институт международных отношений (JIIA) разрабатывает прогнозы по взаимодействию стран в арктическом регионе и занимается разработкой рекомендаций для правительства Японии по вопросам международного права и управления Арктикой.

Все более активно в процессы изучения Арктики включается Южная Корея. С 2002 года на норвежском архипелаге Свальбард (Шпицберген) действует южнокорейская арктическая станция Тасан. В 2009 году корейская компания «Hanjin Heavy Industries» впервые построила отечественный ледокол «Араон» водоизмещением 7 тыс. тонн, в первую очередь предназначенный для обеспечения корейских научных станций, хотя может использоваться и для самостоятельных научных исследований в двух полярных областях нашей планеты, а также для обеспечения полярного транспортного сообщения. Содержание южнокорейской арктической научной программы определяют следующие научные направления: (а) климатические изменения в полярных зонах и их глобальные последствия; (б) биологическое разнообразие и адаптационные свойства организмов в полярных зонах; (в) тектоника полярных зон; (г) палеоклиматические исследования на основе новейших технологий (изучение метеоритов и глубинное бурение полярных льдов); (д) активизация полярных исследований азиатских стран, не примыкающих к полярным зонам; (е) экономическое и транспортное освоение полярных зон. Научную часть Национальной программы освоения полярных регионов сопровождает явно выраженная политическая компонента: с 2005 года программа реализуется под лозунгом «Корея от полюса до полюса» («Pole-to-Pole Korea»). [2]

Проекты исследования Арктики в Сингапуре ведутся в основном по следующим направлениям: (а) изучение влияния таяния арктических льдов на изменение мирового климата (этим занимается Национальный комитет по изменению климата (NCCS), (б) проблемы коренных народностей Арктики (сохранение их культуры и традиционного образа жизни, проблемы «полярной медицины», градостроительства в регионах, где господствуют низкие температуры). Серьезное внимание правительство Сингапура уделяет активизации культурных обменов между Сингапуром и представителями коренных народностей Севера, а также стимулированию волонтерских проектов молодежи в этой области. [18]

Возможности и перспективы участия стран АТР в освоении Арктики

Несмотря на то, что формирование стратегий действий государств Азиатско-Тихоокеанского региона в Арктике в настоящее время находится на этапе становления, существенное увеличение их активности на этом направлении сомнений не вызывает.

Их настойчивость и отдельные инициативы не всегда и не всеми традиционными акторами Арктического региона встречаются одобрительно. С особой настороженностью мировым сообществом и многими арктическими государствами воспринимаются рост интересов Китая в Арктическом регионе и его попытки укрепления позиций в этой части мира. Если в Дании считают, что Китай «имеет свои законные экономические и научные интересы», то в Канаде полагают, что своей позицией КНР «угрожает суверенитету» арктических стран. Сами китайские специалисты своими громкими заявлениями и неоднократно подливали масла в огонь, ставя под сомнение принципы Арктической восьмерки. [8] Тем не менее, представители стран АТР (Китая, Южной Кореи, Японии, Индии, Сингапура) превратились сегодня в привычных участников многочисленных международных форумов и конференций по арктическим вопросам. Содержание арктических политик стран АТР определяется рядом общих направлений. К их числу могут быть отнесены: (1) внимательное отслеживание ситуации с поиском и освоением новых природных ресурсов в Арктике, особенно ископаемого топлива и минерально-сырьевых материалов, и анализ возможностей подключения в том или ином качестве к реализации проектов в этой сфере; (2) изучение транспортных возможностей Арктики, прежде всего преимуществ Северного морского пути, с поиском возможных вариантов коммерческого и/или геополитического включения в новые транспортные схемы; (3) расширение национальных исследовательских программ и участия в общемировых научно-исследовательских проектах в Арктике как способа повышения к значимости в качестве реальных действующих игроков, усиления (или создания) зависимости для прочих участников освоения Арктики и минимизации вероятности исключения из арктической политики; (4) продвижение и обоснование идеи о необходимости и «законности» активного участия неарктических азиатских государств в освоении Арктики, в том числе в качестве полноправных участников многосторонних региональных институтов (Арктический Совет).

Ни одно из государств АТР в настоящее время открыто не претендует на равный с арктическими странами правовой и/или хозяйственно-экономический статус. Их стратегии нацелены на укрепление собственных позиций в качестве значимых партнеров арктических государств в деле освоения региона. Вместе с тем, демонстрируя озабоченность проблематикой соблюдения норм мирового права в Арктической зоне, поддерживая идеи о необходимости выработки новых решений для регламентации хозяйственно-экономической деятельности, добиваясь повышения статуса в многосторонних региональных институтах, очевидно, что страны АТР нацелены не только на подключение к отдельным арктическим проектам, но на участие в разработке общей стратегии освоения Арктического региона.

В странах АТР осознают, что арктические государства, даже самые мощные, нуждаются в финансовой и технологической поддержке при реализации любых значимых арктических проектов. И объективно для них выгодно усиление соперничества между традиционными арктическими державами. Последние на этом фоне с неизбежностью будут идти на существенные уступки в пользу других стран, испытывающих нехватку минеральных ресурсов, стараясь сохранить свой формальный суверенитет, и, одновременно, допустить к участию в арктических делах надежных партнёров из числа государств Азиатско-Тихоокеанского региона. Все выше изложенное, требует учета при определении взвешенной стратегии РФ в Арктической зоне.

Россия объективно обладает большими возможностями для того, чтобы играть ведущую роль в формировании выгодного ей формата международного сотрудничества в Арктике. От того, насколько быстро и эффективно она сможет освоить природно-ресурсный и инфраструктурный потенциал Арктики, обеспечить комфортные условия для граждан страны, проживающих в этом регионе, сохранить самобытную культуру

коренных народов Севера во многом зависит ее будущее. Все эти задачи могут быть решены ею с большим успехом, если РФ сможет вовлечь государства АТР в качестве участников, партнеров и инвесторов в собственные проекты изучения Арктики, освоения её месторождений, развития транспортной инфраструктуры, социально-культурного развития региона. Выгодным для России может быть создание системы партнерских отношений с отдельными странами АТР по образцу существующих двусторонних взаимоотношений Норвегия - Южная Корея. Благодаря подобному партнерству Россия может получить доступ к передовым технологиям экологического мониторинга, судостроения, добычи полезных ископаемых и логистики, что особенно актуально сейчас, когда из-за введения санкций обмен опытом и доступ к новым технологиям из Европы и США для российских нефте- и газо-добывающих предприятий ограничен. Партнеры России, в свою очередь, смогут открыть для себя новые рынки для сбыта своей продукции, а при условиях совместного освоения энергоресурсов - укрепить гарантии собственной энергетической безопасности.

1. Важность международного дискурса // *The Straits Times*, 13.10.2014. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.straitstimes.com/news/opinion/more-opinion-stories/story/the-importance-looking-outwards-20141013>

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, 287 - 305.

3. Группа компаний Совкомфлот и Китайская национальная нефтегазовая корпорация договорились о стратегическом партнерстве // *Совкомфлот: пресс-релиз*. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sovcomflot.npage.aspx?did=76042>.

4. *Daily Maritime News*. 2014. July 23.

5. The Ilulissat Declaration. Arctic Ocean Conference Ilulissat. Greenland, 27 – 29 may 2008. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.norvegia.ru/nr/rdonlyres/945fb4d9-f4c7-4bcd-a5f9-57c91dce4a7b/94847/080525_arctic_ocean_conference_outcome.pdf

6. В.В. Карлусов. Арктика в системе глобальных приоритетов Пекина: взгляд из России // *Вестник МГИМО-Университета*, 2012, 5 (26), 25.

7. *KBS World*, 2014, November 4. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://world.kbs.co.kr/russian/news/news_Sc_detail.htm?lang=r&id=Sc&No=36543¤t_page=.

8. Н. Леонтьева. Китайский Дракон в Арктике. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.notum.info/news/ekonomika/kitajskij-dragon-v-arktike>.

9. Ли Чженфу. Анализ стратегии Китая в арктической зоне (на китайском). 李振福. 北极航线的中国战略分析. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.doc88.com/p-339732633326.html>.

10. Настоящее Северного морского пути // NHK, 13.08.2014 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nhk.or.jp/kaisetsu-blog/400/195160.html>.

11. Обзор стратегии в Восточной Азии-2011. Стратегическое значение Арктики и участие Китая // Официальный сайт министерства обороны Японии. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mod.go.jp/msdf/navcol/SSG/review/1-1/1-1-4.pdf>.

12. Об обеспечении создания Арктической государственной стратегии и вопросах связанного с этим бюджета // Официальный сайт депутата Палаты представителей Парламента Японии Синдо Ёситака. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.shindo.gr.jp/wpcontent/uploads/2014/10/北極フロンティア議連要請書2.pdf>.

13. О программе GRENE // Официальный сайт NIPR (Национальный Институт полярных исследований). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.nipr.ac.jp/grene/e/grene_E.pdf
14. 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. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/sanyo/dai14/siryous.pdf>
15. Официальный пресс-релиз компании «AG&P». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.businesswire.com/news/home/20141007006756/en>
16. Официальный пресс-релиз МИД Вьетнама. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mofa.gov.vn/en/nr040807104143/nr040807105001/ns131112153743>
17. Официальный пресс-релиз МИД Сингапура. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/media_centre/press_room/pr/2012/201203/press_20120316.printable.html?status=1
18. Официальный пресс-релиз МИД Сингапура. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/media_centre/press_room/pr/2014/201410/press_20141101.html
19. Официальный пресс-релиз Морской и портовой администрации Сингапура. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.news.gov.sg/public/sgpc/en/media_releases/agencies/mpa/press_release/P-20090428-1
20. Официальный пресс-релиз отделения партии «Единая Россия» по НАО. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nao.er.ru/news/2014/8/7/k-iv-mezhdunarodnoj-vstreche-predstavitelej-stran-uchastnic-arkticheskogo-soveta-proyavili-aktivnyj-interes-strany-atr/>
21. Речь исполнительного директора Морской и портовой администрации Сингапура Эндрю Тан от 14 марта 2014 г. // Официальный сайт Морской и портовой администрации Сингапура. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/speeches/speeches_detail.page?filename=sp140314.xml
22. Речь Питера Онга, председателя Морской и портовой администрации Сингапура от 22 марта 2007 г. // Официальный сайт Морской и портовой администрации Сингапура. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/speeches/speeches_detail.page?filename=sp220307.xml
23. Россия Санкхы-Петерыбурыгы чудже Тэхан мингук И Ёнсу чхоньёнса Мурмански панмун (Посещение города Мурманска генеральным консулом Республики Корея в Санкт-Петербурге Ли Ёнсу) // *Чосон Ильбо*, 2013, 2 августа.
24. Chinese Arctic and Antarctic Administration. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.chinare.gov.cn/en/index.html?pid=science>
25. China will build a new polar expedition icebreaker and plans to put it in use in 2013 // Xinhua. 19.11.2009. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://news.xinhuanet.com/tech/2009-11/content_12495351.htm
26. Сингапур теперь океаническое государство // Информагенство «Asiaone». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.asiaone.com/News/Latest%2BNews/Singapore/Story/A1Story20130516423114.html>
27. Сотрудничество Вьетнама и России по добыче нефти в Арктике // Информагенство «Vietnam Energy». 12.09.2014 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nangluongvietnam.vn/news/en/oil-and-gas/vietnam-russia-cooperation-on-petroleum-exploitation-in-the-arctic.html>

28. Стратегия усиления конкурентоспособности промышленности Хоккайдо. Март 2014 г. С. 17, 24 // Официальный сайт премьер-министра и Кабинета министров Японии. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/ss_ikenkoukan/hokkaidou_02.pdf.

29. Д.С. Тулупов. Скандинавский вектор Арктической политики Китая // *Мировая экономика и международные отношения*, 2013, **9**, 61.

30. Н.К. Харлампьева, М.Л. Лагутина. Международное сотрудничество в Арктике: эколого-политический аспект // *Среда обитания*. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.terrahumana.ru/arhiv/10_03/10_03_42.pdf.

31. Хэ Имин, Чжао Юйсюэ. Анализ стратегии российско-китайского энергетического сотрудничества в Арктике (на китайском). 何一鸣, 赵玉雪. 中俄北极能源合作战略分析. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://wenku.baidu.com/link?url=uWNGSpxE0tIRNODl9grYPc9wWnyKT0FYsMsJNrKSbg5ffoASeuGc8uuPNUQeePxpaspGyD1nCuF80LIYoYnAIfBO5TkZwILzrk6OD5hFxH>.

32. Чо Ёнгван. Пуккыкхэый чавонкэбальгва Кангвондой чолляк (Освоение ресурсного потенциала Северного-Ледовитого океана, и стратегия провинции Канвон). Чхунчхон: Кангвон пальчон ёнгувон (НИИ развития провинции Канвон), 2012, 17.

33. *Чосон Ильбо*, 2012, 15 мая.

34. *Чосон Ильбо*, 2013, 21 октября.