

DOI 10.24412/2686-7702-2024-4-80-92

Интересы Японии в Арктике и перспективы сотрудничества с Россией

Корнеев Константин Анатольевич¹,
Кистанов Валерий Олегович¹

¹ Институт Китая и современной Азии РАН

Аннотация. У Японии есть целый ряд существенных интересов в Арктике, которые в нынешнем виде сформировались ближе к концу 2000-х гг. Во-первых, речь идёт об использовании транспортных возможностей Северного морского пути, что потенциально может дать значительный положительный эффект для развития японской экономики не только благодаря диверсификации маршрутов поставок углеводородов, но и в качестве более короткого логистического плеча для экспорта товаров, преимущественно в страны Европы. Во-вторых, немаловажное значение имеет освоение природных богатств Арктики – для Японии как ресурсодефицитной страны участие в подобного рода проектах всегда актуально. Очевидно, что японские интересы в Арктике будут далеки от практического воплощения без взаимодействия с Россией – несмотря на серьёзное охлаждение двусторонних отношений ввиду присоединения Японии к антироссийским санкциям стран Запада в связи с проведением СВО на Украине. Сотрудничество с Россией в Арктике пока продолжается, по большей части в рамках совместной реализации энергетического проекта «Арктик СПГ-2», а также по некоторым другим направлениям.

Ключевые слова: Япония, Россия, Арктика, Северный морской путь, сотрудничество, углеводороды.

Авторы:

Корнеев Константин Анатольевич, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Центра японских исследований, Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0003-3930-6309. E-mail: korneev@iccaras.ru

Кистанов Валерий Олегович, кандидат экономических наук, доктор исторических наук, руководитель Центра японских исследований, Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0003-2377-0000. E-mail: v_kistanov@list.ru

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Статья подготовлена в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (проект № FMSF-2024-0016 «Япония в АТР: политика, безопасность, экономика»).

Для цитирования: Корнеев К.А., Кистанов В.О. Интересы Японии в Арктике и перспективы сотрудничества с Россией // Восточная Азия: факты и аналитика. 2024. № 4. С. 80–92. DOI 10.24412/2686-7702-2024-4-80-92

Japan's interests in the Arctic region and prospects for cooperation with Russia

Korneev Konstantin A.¹,
Kistanov Valeriy O.¹

¹ Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences

Abstract. Japan has a number of specific interests in the Arctic region, which in their current form emerged near the end of the 2000s. Firstly, the authors discuss using the transport capabilities of the Northern Sea Route, which can potentially have a significant positive effect on the development of the Japanese economy not only by diversifying hydrocarbon supply routes, but also as a shorter logistics leg for the export of goods, mainly to European countries. Secondly, the exploitation of the natural resources of the Arctic is of great importance for Japan – whereas it is a resource-deficient country, participation in such projects is always relevant. It is obvious that Japanese interests in the Arctic region will be far from practical implementation without interaction with Russia, despite the serious deterioration of bilateral relations due to Japan's accession to anti-Russian sanctions imposed by Western countries in connection with the Special military operation in Ukraine. Cooperation with Russia in the Arctic region is still ongoing, mostly within the framework of the joint implementation of the Arctic LNG-2 energy project. However, there are other areas, which will also be discussed in this article.

Keywords: Japan, Russia, the Arctic region, the Northern Sea Route, cooperation, hydrocarbons.

Authors:

Korneev Konstantin A., PhD (History), Senior Researcher at the Center for Japanese Studies, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0003-3930-6309. E-mail: korneev@icaras.ru

Kistanov Valeriy O., PhD (Economics), DSc (History), Head of the Center for Japanese Studies, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0003-2377-0000. E-mail: v_kistanov@list.ru

Conflict of interests. The authors declare the absence of the conflict of interests.

Support. The article was prepared within the framework of the state assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (project No. FMSF-2024-0016 “Japan in the Asia-Pacific Region: politics, security, economy”).

For citation: Korneev K.A., Kistanov V.O. (2024). Interesy Yaponii v Arktike i perspektivy sotrudnichestva s Rossiyey [Japan's interests in the Arctic region and prospects for cooperation with Russia]. *Vostochnaya Aziya: fakty i analitika* [East Asia: Facts and Analytics], 4: 80–92. (In Russian). DOI 10.24412/2686-7702-2024-4-80-92

Введение

Арктика относится к числу наиболее удалённых регионов с очень сложными географическими, климатическими и геологическими условиями. Тем не менее значение Арктики в глобальной экономической и геополитической повестке только увеличивается. Постепенное истощение легко извлекаемых природных ресурсов, рост нестабильности на отдельных участках маршрутов, через которые в основном осуществляется морская торговля, обуславливают очередной виток интереса к богатствам и возможностям Арктики. Тенденции

таковы, что в долгосрочной перспективе (через 20 и более лет) Арктика вполне может стать одним из главных источников первичных энергоресурсов и минералов, а также системообразующим транспортным маршрутом – по сути, единственной адекватной альтернативой традиционной логистике через южные моря (Суэцкий канал, Ормузский пролив, транзит через мыс Доброй надежды).

Естественно, в Японии прекрасно осознают эти обстоятельства и факторы. Экономика страны носит экспортно-ориентированный характер, при этом Япония критически зависима от морских поставок нефти, угля и природного газа. С конца 2000-х гг. растёт экономическая конкуренция японских производителей продукции с высокой добавленной стоимостью (автомобили, электроника, различное высокотехнологичное оборудование для промышленности, энергетики и т.д.) с другими государствами Восточной Азии (Китай, Республика Корея, отдельные страны-члены АСЕАН). С точки зрения Токио, следует избегать ситуаций, которые могут негативным образом повлиять на японскую внешнюю торговлю, поскольку они в состоянии нанести огромный ущерб экономической безопасности страны. Поэтому использование Северного морского пути (СМП) – разумное решение.

Дополнительный аспект заключается в том, что в настоящее время климат Арктики постепенно меняется, площадь ледового покрова сокращается. Помимо негативного влияния на глобальные климатические условия, данный процесс имеет и некоторое формально положительное измерение – навигация через арктические моря становится проще, маршруты – разнообразнее, а ледокольная проводка не всегда обязательна. Прогнозируется, что к середине текущего века по причинам, связанным с глобальным потеплением, судоходные компании будут пользоваться арктическими маршрутами намного чаще, чем сейчас [Киенко 2019].

Арктика для Японии – ещё и шанс укрепить своё присутствие в регионе в том смысле, что порты на о. Хоккайдо потенциально становятся отправной точкой для перемещения грузов по СМП либо же важным транзитным пунктом (пополнение запасов, бункеровка и пр.). Получается, что данные порты находятся примерно на таком расстоянии, например, от Мурманска или Архангельска, которое большинство контейнеровозов в состоянии преодолеть за 12–16 дней. Логика заключается в следующем: суда, идущие транзитом по СМП дальше, в сторону Юго-Восточной и Южной Азии, будут останавливаться в портах о. Хоккайдо, а это положительно скажется на экономике всей северной японской префектуры, приведёт к созданию новых рабочих мест и строительству инфраструктуры – в целом, окажет комплексное положительное воздействие на развитие острова.

Основные интересы Японии в Арктике

Примерно с конца 1990-х гг. Япония стала проявлять отчётливый интерес к Арктике: изучались возможности сотрудничества с арктическими государствами, формировались цели, которых можно было достичь, вовлекаясь в арктическую повестку. Постепенно это привело к тому, что в 2010 г. в структуре Министерства иностранных дел Японии появилась Арктическая целевая группа для выработки координированного подхода к арктической политике страны в таких областях, как экономика, энергетика, экология и международные правовые режимы. В 2013 г. в результате нескольких лет переговоров и дипломатических усилий Япония, Китай, Южная Корея, Индия и Сингапур получили статус постоянных

наблюдателей при Арктическом Совете, куда входят восемь государств, имеющих территории в Арктике (Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция и США). В 2015 г., чтобы закрепить позиции страны при Арктическом Совете, специальный штаб по вопросам морской политики правительства Японии опубликовал первую общенациональную стратегию под названием «Арктическая политика Японии». В дальнейшем данный документ претерпел ещё несколько редакций [Грибанова, Магдалюк 2022].

Можно выделить три основных направления, определяющих национальные интересы Японии в Арктике.

1. Использование Северного морского пути как полноценной альтернативы стандартным маршрутам через южные моря. СМП примерно на 40 % короче: длина маршрута от порта Йокогама в Японии до порта Роттердам в Нидерландах через Арктику составляет 7300 морских миль, что делает путь ориентировочно на 10–12 дней быстрее, чем через Суэцкий канал, если судно движется со средней скоростью порядка 20 узлов в час [Грибанова, Магдалюк 2022].

2. Разработка месторождений полезных ископаемых на шельфе арктических морей либо в глубине территорий государств-членов Арктического совета. Речь идёт о различных форматах реализации совместных проектов в области добычи угля, нефти и природного газа, рудодобывающей промышленности (железная руда, руды цветных металлов), промышленности неметаллических полезных ископаемых (включая драгоценные камни), горнохимической промышленности (фосфориты, апатиты, сера и т.д.)¹.

3. Развитие и расширение научных коллабораций с арктическими государствами по линии междисциплинарных исследований, касающихся климатических изменений. Первоначальную институциональную базу для этого формирует Соглашение по укреплению международного арктического научного сотрудничества, подписанное 11 мая 2017 г. В рамках министерской встречи Арктического совета в Фэрбанксе (США)². Япония уделяет большое внимание научным исследованиям в арктическом регионе, которые необходимы для моделирования антропогенного воздействия на климат и прогнозирования различных экономических, экологических и социальных эффектов его изменения, как в приложении к собственной стране, так и в глобальном контексте. Очевидно, такого рода партнёрство с заинтересованными организациями в других странах заметно облегчает японским учёным процесс сбора необходимой информации и не требует размещения в суровых условиях Арктики дорогостоящего научного оборудования [Ikeshima 2016].

В долгосрочном плане Северный морской путь является для Японии вполне перспективным логистическим маршрутом не только по причине его меньшей протяжённости, но и в отношении вопросов стратегической безопасности. В настоящее время основные маршруты, с помощью которых Япония осуществляет внешнюю торговлю, проходят через акваторию Южно-Китайского моря. В этом регионе последние несколько лет нарастают риски безопасности в связи с военно-морской активизацией КНР (например,

¹ Jasmin Sinclair. Japan and the Arctic: not so Poles Apart. *JOGMEC Washington Office*, Mar 2014. URL: https://oilgas-info.jogmec.go.jp/_res/projects/default_project/_project_/pdf/5/5225/201403_039a.pdf (accessed: Sep 25, 2024).

² Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation. *US Arctic Research Commission*, May 11, 2017. URL: <https://www.arctic.gov/agreement-on-enhancing-international-arctic-scientific-cooperation/> (accessed: Sep 25, 2024).

строительство искусственных островов и превращение их в свои военные форпосты) и территориальными спорами между Китаем и отдельными странами ЮВА. Кроме того, сохраняется высокая вероятность резкого обострения геополитической обстановки в регионе в связи с приобретающей всё более взрывоопасный характер тайваньской проблемой, что лишний раз подчёркивает актуальность шагов, направленных на диверсификацию японских торговых путей³.

Разведка и добыча минерально-сырьевых ресурсов Арктики напрямую входят в число важных национальных интересов Японии, что обуславливается стремлением к обеспечению энергетической безопасности и диверсификации импорта первичной энергии. Япония закупает в государствах Ближнего Востока – одного из самых нестабильных регионов мира – более 80 % нефти, поэтому Токио рассчитывает разнообразить действующие маршруты поставок углеводородов при помощи Северного морского пути, в том числе используя его как транзитную артерию – в дополнение к закупкам СПГ в России. Актуальность расширения возможностей импорта ценных полезных ископаемых усилилась после аварии на АЭС «Фукусима» в 2011 г., после которой все АЭС были полностью остановлены на несколько лет. Не стоит сбрасывать со счетов и японский интерес к рыбным ресурсам Арктики – здесь важно ведение китобойного промысла [Дорошев 2018].

В этом ключе целесообразно упомянуть подписание в 2018 г. арктической пятёркой, а также КНР, Японией и Южной Кореей соглашения «О предотвращении нерегулируемого промысла в открытом море в центральной части Северного Ледовитого океана». Соглашение предусматривало исполнение важного пункта, касающегося приарктических государств. Они соглашались не выдавать лицензии на вылов рыбы частным компаниям, пока контролирующими органами не будет собрано достаточное количество информации о наличии промысловых рыбных ресурсов и текущей экологической обстановке⁴. Китай, Япония и Сингапур также ратифицировали «Полярный кодекс» Международной морской организации, где перечислены требования и рекомендации, нацеленные на повышение безопасности международных морских перевозок и защиту окружающей среды в максимально широком смысле [Todorov 2020].

Япония добилась существенных результатов в плане научного сотрудничества с арктическими государствами. В 2016 г. Национальный институт полярных исследований Японии (NIPR) заключил соглашение о сотрудничестве с Финским метеорологическим институтом с целью совместного проведения комплексных исследований изменения климата в Арктике. Ранее, в 2014–2017 гг., Япония вместе с Финляндией реализовала несколько проектов в сфере энергетики и судоходства, включая проведение совместного семинара по вопросам энергетической политики и проблемам ядерной энергетики. Японо-канадское сотрудничество также преимущественно базируется на научно-исследовательском фундаменте. Например, в 2019 г. стороны провели научный семинар по оценке возможностей взаимодействия в арктическом регионе на территории Канадской арктической исследовательской станции. Арктический центр экологических исследований Японии по

³ Восточное измерение международной кооперации в Арктике. *Аналитический доклад НИУ ВШЭ*, 2023. URL: <https://as.arctic-russia.ru/dl/analytics/vostochnoe-izmerenie-mezhdunarodnoy-kooperatsii-v-arktike-r.pdf> (дата обращения: 30.09.2024).

⁴ Соглашение о предотвращении нерегулируемого промысла в открытом море в центральной части Северного Ледовитого океана. *Официальный портал правовой информации*, 28.06.2021. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202106280035> (дата обращения: 01.02.2024).

соглашению с Норвежским полярным исследовательским институтом в начале 1990-х гг. построил полярную станцию на о. Шпицберген⁵.

В дополнение к вышеперечисленным факторам, подходам и направлениям, формирующим интерес Японии к арктическому региону, следует выделить ещё один неочевидный, но важный момент. Он заключается в стремлении Токио сохранить (и по возможности преумножить) статус ведущей региональной державы, способной составлять полноценную конкуренцию Китаю не только в контексте торгово-экономической повестки, но и в вопросах стратегического плана. Несомненно, присутствие в Арктике относится к списку таких вопросов.

Если смотреть на ситуацию объективно, использование СМП даже как дополнительного маршрута пока не входит в число способов как-то существенно изменить сложившуюся ситуацию в общем плане обеспечения бесперебойности и безопасности морской торговли, особенно с учётом фактических её масштабов (Япония занимает шестое место в мире по объёмам контейнерных перевозок за 2023 г.)⁶. К тому же с Арктикой не связаны никакие явные угрозы стратегической безопасности, тут достаточно просто понимать, что у Японии в принципе сложные отношения со всеми соседними государствами. Участие в освоении арктических богатств также не несёт для страны серьёзных выгод и преимуществ по сравнению с импортом природных ресурсов из других регионов мира (в основном из-за больших инвестиций в их разработку по причине сложных геологических и климатических условий, свойственных Арктике, даже без учёта барьеров политического характера).

Следует ещё раз обратить внимание на то, что продолжающуюся активность Японии в Арктике логичнее оценивать именно в свете стремления Токио подтвердить статус влиятельной державы, способной нести весомую часть ответственности за текущее состояние и будущее всего арктического региона, в котором присутствует немало уникальных экосистем и от которого сегодня зависят процессы глобального изменения климата.

Таким образом, пусть Арктика сейчас и не является приоритетом для японской внешней политики, она имеет важное перспективное значение. В рамках своей арктической стратегии Япония решает целый ряд задач национального развития, обусловленных её позициями крупной морской державы и одного из глобальных технологических лидеров. Освоение новых компетенций и создание передовых технологий с прицелом на применение в специфичных условиях Арктики в определённой мере является одним из способов «перезапустить» отдельные высокотехнологичные секторы экономики Японии⁷.

Российско-японское сотрудничество в Арктике

Российско-японское сотрудничество в Арктике в 2000–2010-е гг. достаточно активно развивалось по всем пунктам, упомянутым в предыдущем разделе. Существенное

⁵ Восточное измерение международной кооперации в Арктике. *Аналитический доклад НИУ ВШЭ*, 2023. URL: <https://as.arctic-russia.ru/dl/analytics/vostochnoe-izmerenie-mezhdunarodnoy-kooperatsii-v-arktike-r.pdf> (дата обращения: 30.09.2024).

⁶ Japan Shipping Container Industry Outlook 2024-2028 (Key Market Data and Forecasts). *Report Linker*, Jan 2024. URL: <https://www.reportlinker.com/clp/country/522774/726286> (accessed: Oct 8, 2024).

⁷ Outline of the Fourth Basic Plan on Ocean Policy. *Cabinet Office, Government of Japan Official Site*, Apr 2023. URL: https://www8.cao.go.jp/ocean/english/plan/pdf/plan04_gaiyou_e.pdf (accessed: Oct 8, 2024).

замедление этой позитивной динамики наметилось в связи с антироссийским курсом Токио в отношении СВО России на Украине. Однако, как показывает практика, Япония всё же рассчитывает на продолжение кооперации с Россией в освоении Арктики. Перспектива круглогодичной навигации по СМП явно увеличивает экономическое и геополитическое значение четырёх южно-курильских островов, на которые претендует Япония (возможность строительства портовой инфраструктуры, в основном перевалочных терминалов и др.). Кроме того, Япония стремится не допустить чрезмерного сближения Москвы и Пекина, тем самым пытаясь противостоять расширению политики Китая в арктическом регионе [Журавель 2016].

Что касается конкретных шагов Японии по использованию логистических возможностей Северного морского пути, то ситуация не столь очевидна. Несмотря на декларируемый интерес, японское правительство не особо спешит с практической реализацией проектов контейнерных перевозок по СМП. Для этого имеются три весомые причины.

1. Непростые погодные условия и ледовая ситуация, особенно зимой: фактическая скорость движения судов даже при наличии ледокольной проводки (а без неё маршрут вообще невозможно преодолеть) падает ниже 10 узлов, что делает перевозки нерентабельными.

2. Ограничения по причине рельефа дна. Чтобы попасть в арктический бассейн из Тихого океана, корабли пересекают неглубокий Берингов пролив (средняя глубина фарватера около 36 м) [Киенко 2019], а это усложняет задачу прохода крупногабаритных судов.

3. Экологические аспекты – в случае техногенных аварий, вероятность которых велика, большие суда могут нанести огромный ущерб хрупкой экологии Арктики [Стрельцов 2021].

Тем не менее, в перспективе порты о. Хоккайдо (о чём уже упоминалось во введении) могут стать базой для снабжения судов, передвигающихся по Северному морскому пути. Активизация перевозок грузов различного назначения неизбежным образом приведёт к необходимости создания общего регламента, регулирующего навигацию в регионе во избежание экологических проблем – причём разработка подобного регламента может сильно затянуться, поскольку потребует большого количества согласований и разрешения действующих противоречий с российской стороной. Достаточно остро встанет и вопрос тарифного регулирования на российских участках СМП. В настоящее время Россия является монополистом и устанавливает такую тарифную сетку, которую считает целесообразной. Поэтому в Японии негативно оценивают ситуацию с тарифными сборами, делая акцент на том, что их величина снижает экономическую оправданность использования СМП [Стрельцов 2021].

В последние годы Япония стала проявлять готовность принимать участие в различных проектах по разработке месторождений природных ресурсов в рамках российско-японского сотрудничества в Арктике. В 2021 г. Токио сформулировал концепцию сотрудничества на Дальнем Востоке и в Арктике с целью укрепления и расширения торгово-экономических отношений России и Японии в области энергетики, морского транспорта, рыбопереработки, а также развития портовой инфраструктуры. По этим предложениям проводились консультации на министерском уровне, но какого-либо общего видения достичь не удалось,

поскольку в первой половине 2022 г. все двусторонние контакты по данному направлению были приостановлены на неопределённый срок⁸.

В практическом выражении российско-японское взаимодействие в Арктике сегодня ограничено энергетикой – речь идёт о реализации газовых проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2». В первом проекте японские компании не входят в число инвесторов, однако с 2019 г. Япония закупает небольшие объёмы газа (порядка 1 млн т ежегодно), сжижаемого на мощностях «Ямал СПГ», в рамках долгосрочных контрактов. «Ямал СПГ» – это совместное предприятие, созданное ещё в 2005 г., в структуре которого ПАО «Новатэк» принадлежит самая крупная доля 50,1 %, французской компании Total – 20 %, Китайской национальной нефтегазовой корпорации (CNPC) – 20 % и Фонду Шёлкового пути – 9,9 % [Вылегжанин, Киенко 2021].

В 2019 г. японский консорциум в лице компаний Mitsui & Co и JOGMEC приобрёл 10 % доли ещё в одном проекте «Новатэка» – «Арктик СПГ-2». Инвестиции японских компаний на старте составили 3 млрд долл., а заключённое соглашение предусматривало закупки СПГ в объёме 2 млн т ежегодно, начиная с 2024 г. Другие участники, задействованные в проекте, – это Китайская национальная нефтегазовая корпорация (10 %) и Китайская национальная шельфовая нефтяная корпорация (10 %) [Корнеев 2022]. Пока не объявляла об официальном выходе из проекта и французская Total (те же 10 %) – согласно официальному заявлению компании, она будет продолжать закупки газа до тех пор, пока не введут санкции на поставки российского СПГ⁹.

В настоящий момент единственный возможный маршрут для поставок СПГ в Японию с проектов «Ямал-СПГ» и «Арктик СПГ-2» – это Северный морской путь. Для этого требуются специализированные ледовые танкеры класса Arc7. Другие типы без ледокольной проводки использовать невозможно, особенно в зимний период. До 2022 г. «Ямал СПГ» обслуживали 15 таких танкеров, из них 4 находились в собственности японской судоходной компании Mitsui O.S.K. Lines (MOL). Планировалось, что для доставки природного газа с проекта «Арктик СПГ-2» Япония построит ещё 3 танкера данного класса на верфях южнокорейской компании Hanwha Ocean Co. Но в 2022 г., в результате введения антироссийских санкций, процесс их производства застопорился, во многом потому, что санкции накладывались и на доставку СПГ по Северному морскому пути. Ещё один негативный эффект санкций проявился в том, что теперь международные страховые компании отказываются страховать суда, перевозящие энергоресурсы из России. Японская Mitsui O.S.K. Lines уже оплатила 850 млн долл. согласно контракту и сегодня рассматривает варианты или продажи недостроенных танкеров другим операторам, или же их использования для формирования резервного тоннажа (порядка 1 млн т/год) под фрахтование партнёрами по проекту¹⁰.

Помимо крупных проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», обсуждалась реализация и ряда других инициатив. Например, в 2013 г. японская корпорация Inpex проводила

⁸ Япония предложила России новую концепцию сотрудничества в Арктике и на Дальнем Востоке. *ТАСС*, 20.01.2021. URL: <https://tass.ru/ekonomika/10504149> (дата обращения: 07.10.2024).

⁹ TotalEnergies объявит форс-мажор по «Ямал СПГ», если ЕС введёт санкции на СПГ из России. *ТАСС*, 26.04.2024. URL: <https://tass.ru/ekonomika/20662807> (дата обращения: 08.10.2024).

¹⁰ Газовозы для «Арктик СПГ-2»: успеем ли вовремя. *Корабел*, 03.07.2024. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/gazovozy_dlya_arktik_spg-2_uspeem_li_vovremya.html (дата обращения: 08.10.2024).

консультации с ПАО «Роснефть» по вопросам возможной подготовки технико-экономического обоснования для поэтапной разработки двух месторождений нефти на российском арктическом шельфе. Согласно договору, в случае принятия окончательного инвестиционного решения об осуществлении этих проектов японские компании брали на себя обязательства по поставкам высокотехнологичного оборудования и материалов, необходимых для освоения этих месторождений, таким образом получая статус «якорных» технологических партнёров. Дополнительно рассматривались и варианты создания совместного предприятия с японскими компаниями-представителями кораблестроительной отрасли на базе российского производственного комплекса «Звезда». Кроме того, велись переговоры также и о закупках японского оборудования для сооружения объектов автономной генерации на территориях российского Крайнего Севера [Журавель 2016]. Однако все эти инициативы так и остались на бумаге.

В целом, понимая растущую перспективность арктического маршрута, правительство Японии всерьёз намерено ускорить строительство собственного ледокольного флота. В 2021 г. было принято важное решение о закладке нового исследовательского ледокола. Согласно последней имеющейся информации о проекте, на ледокол монтируется двигательная установка, работающая на СПГ и позволяющая преодолевать лёд толщиной 1,2 м. Приоритетные задачи для ледокола имеют исследовательский характер: в частности, планируется изучение процессов таяния ледников и эволюции экосистем арктических морей¹¹. По состоянию на 2024 г. данное судно всё ещё находится в стадии строительства, окончание которого предполагается в 2026 г.¹². Следует отметить, что характеристики этого ледокола (автономность, лёдопроходимость и пр.) серьёзно уступают характеристикам действующих российских атомных ледоколов, не говоря уже о судах проекта «Лидер», для которых разрабатывается ядерная силовая установка мощностью 120 МВт. Перспективные российские ледоколы будут иметь запас автономности плавания до 8 месяцев и способность преодолевать льды толщиной до 4,3 м. Головное судно проекта спустят на воду ориентировочно в 2028 г.¹³.

Ещё одно немаловажное направление сотрудничества Японии с Россией в Арктике – научно-исследовательское. При помощи России японские НИИ ведут мониторинг распределения льдов в бассейнах арктических морей, причём в 2010-е гг. даже обсуждался совместный проект по созданию беспилотного подводного научно-исследовательского судна (батискафа), поскольку для организации безопасной проводки кораблей, особенно в сложной ледовой обстановке, надводных инструментов наблюдений не всегда достаточно. Наблюдения на глубине позволяют дать больше информации, включая данные о толщине льда и расположении подводных торосов, силе течений, уровне солёности воды.

Изучение арктических льдов важно ещё и потому, что изменения, которым они подвергаются, красноречиво говорят о динамике изменения климата в регионе и состоянии экосистем. В результате глобального потепления постепенно тают льды, заметно увеличивается их подвижность, что ведёт к образованию мигрирующих зон, наслоений,

¹¹ Japan to Get LNG-fueled Icebreaker for Arctic research. *Offshore Energy Materials*, May 14, 2021. URL: <https://www.offshore-energy.biz/japan-to-get-lng-fueled-icebreaker-for-arctic-research/> (accessed: Oct 9, 2024).

¹² Japan's First Arctic Research Vessel to Probe Secrets of Ice Cap. *The Asahi Shimbun Newspaper*, May 20, 2024. URL: <https://www.asahi.com/ajw/articles/15255832> (accessed: Oct 9, 2024).

¹³ Лидер (проект ледокола 10510). Портал «Атомная энергия 2.0». URL: <https://www.atomic-energy.ru/Lider> (дата обращения: 10.10.2024).

трещин, торосов, к появлению различных ветро-волновых возмущений. Эти факторы обуславливают дополнительные риски для судоходства в арктических морях и требуют всесторонней оценки для подготовки нескольких сценариев дальнейшей эволюции ледового покрова.

Российско-японские исследования подобного формата в 2010-е гг. вполне продуктивно велись на базе научно-исследовательской станции «Спасская Падь», Института биологических проблем Севера (ИБПС) ДВО РАН, полярной станции «Мыс Баранова» на о. Большевик, а также Арктического и антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ) [Преодолевая холод 2017]. К сожалению, многие исследования в настоящий момент приостановлены на неопределённый срок.

В завершение раздела следует упомянуть, что, по большому счёту, вопросы сотрудничества Японии и России в Арктике не имеют прямой связи с нынешним геополитическим контекстом, включая присоединение Японии к антироссийским санкциям. Как показывает проведённый анализ, и до резкого ухудшения японо-российских отношений в 2022 г. арктическое направление в рамках двусторонней повестки не обладало первостепенным значением ввиду отсутствия у японской стороны прямых (жизненно важных) интересов в этом регионе, а также неочевидных выгод для Токио в плане развития различной инфраструктуры (транспортной, добывающей, научной), которая в подавляющем большинстве случаев будет располагаться на территории России – страны, с которой как минимум присутствует территориальный спор (с точки зрения Японии). Исключение – проект «Арктик СПГ-2», но, как показала практика, из-за санкций японские компании несут больше убытков, чем получают СПГ по факту.

Тем не менее, рассматривая российско-японское сотрудничество в Арктике в долгосрочной перспективе, ясно, что японские интересы в этом регионе вряд ли могут быть реализованы в полной мере без взаимодействия с Россией. Контроль над большей частью арктических территорий принадлежит именно России; кроме того, именно наша страна обладает крупнейшим в мире атомным ледокольным флотом, способным осуществлять навигацию в сложнейших условиях Арктики. У России накоплен огромный опыт строительства и эксплуатации полярных станций, где собираются ценнейшие научные данные о природе и климате Арктики. Поэтому не стоит исключать того, что на дистанции ближайших 10–15 лет в российско-японском сотрудничестве наступит «потепление» и взаимодействие в Арктике вновь начнёт набирать обороты. Однако многое будет зависеть и от японских внутриэкономических аспектов, например, насколько для Японии будет целесообразно вкладываться в совместные с Россией арктические проекты – в целом сколько-нибудь взвешенный прогноз сделать затруднительно.

Трактовка Японией международно-правового статуса Арктики

Следует отметить, что на современном этапе Арктика не имеет чёткого международно-правового статуса, деятельность в данном регионе формально регулируется международными конвенциями общего характера, наподобие Конвенции ООН по морскому праву и Соглашения о сохранении белых медведей. На этом фоне идут активные дискуссии и споры касательно режима арктической территории, и на приоритетные условия

претендуют все пять приарктических государств. Сегодня магистральными являются два подхода к оценке статуса арктического региона.

В рамках первого подхода весь регион предполагается рассматривать как неотъемлемую, но специфическую в силу климато-географических условий часть территории арктической пятёрки. Подобная позиция базируется на восприятии Северного Ледовитого океана как весьма специфического, отличного от других, открытого пространства, имеющего твёрдую (ледяную) поверхность, и в то же время акватории. Вторым подходом выражается в том, что, опираясь на сложившийся исторический опыт, отдельные страны заявляют о своих преимуществах в отношении этой территории¹⁴. О таких преимуществах периодически напоминает Канада, акцентируя внимание на том факте, что в Арктике проживает более 100 тыс. местных жителей. Кроме того, о наличии ряда преимуществ схожего свойства заявляет и Россия [Бибенев 2023].

Но есть и третья позиция, которой чаще всего придерживаются страны-наблюдатели при Арктическом совете, включая Японию, и основным камнем преткновения здесь является иное видение системы взаимодействия в Арктике. Япония неоднократно поднимала вопрос о разработке и согласовании такого международно-правового статуса Арктики, при котором декларировался бы равный доступ всех стран к арктическим ресурсам, поскольку они составляют часть общего наследия человечества.

В продвижении данной идеи Токио опирается на поддержку США (входят в состав пятёрки, но их арктическая зона ограничена Аляской и невелика) и Европейского союза, заинтересованных в разработке месторождений нефти и природного газа на арктическом шельфе – довольно сложной задаче, однозначно требующей создания межгосударственных консорциумов и привлечения передовых технологий. Это же касается и СМП – то есть использование трансарктического маршрута должно быть общедоступным в рамках международных соглашений, а не зависеть от желания стран, занимающих арктические территории¹⁵.

С другой стороны, Россия и Канада рассчитывают сохранить за собой монопольные позиции в Арктике и не готовы рассматривать предложения «поделиться» территориями либо реализовывать варианты совместного их использования. Таким образом, для определения понятного статуса Арктики нужна разработка комплекса нормативно-правовых документов, затрагивающих длинный перечень проблем и вопросов, включая геологоразведку, добычу природных ресурсов, судоходство, экологические и климатические аспекты, сохранение традиционных экосистем и поддержку коренных народов Севера. Очевидно, что в реалиях текущей геополитической обстановки такого рода переговоры вряд ли осуществимы, поэтому трактовки международно-правового статуса Арктики в среднесрочной перспективе, вероятно, не выйдут за рамки деклараций, заявлений и намерений.

¹⁴ Calvin Heng, Eyck Freymann. Outsiders Wanting In: Asian States and Arctic Governance. *Belfer Center for Science and International Affairs*, Jul 7, 2023. URL: <https://www.belfercenter.org/publication/outside-wanting-asian-states-and-arctic-governance> (accessed: Oct 12, 2024).

¹⁵ Vylegzhanin A.N., Berkman P.A., Zhuravleva I.P., Soloveva A.V. Cooperation and Competition of States in the Arctic: Potential of International Law and Science Diplomacy. *MGIMO University Research and Report*, 2021. URL: <https://mgimo.ru/upload/iblock/6f8/5q47290gsdktd2djh6lnkrlq40j3gwj8/cooperation-and-competition-of-states-in-the-arctic.pdf> (accessed: Oct 14, 2024).

Заключение

Таким образом, ключевые интересы Японии в арктическом регионе стабильны и базируются на потребности национальной экономики в природных ресурсах, безопасных маршрутах перевозки товаров, экспорте японских технологий. В области российско-японского сотрудничества в Арктике участие Японии в проектах по добыче и импорту СПГ, развитию и модернизации инфраструктуры СМП является наиболее перспективным полем двустороннего взаимодействия. Кроме того, сохраняется возможность взаимодействия по линии научно-исследовательских институтов. Интересы японских учёных в российской Арктике лежат в плоскости анализа климатических изменений, поскольку Япония на государственном уровне поддерживает проведение подобных исследований, так как они полезны для оценки антропогенного воздействия на климат и долгосрочное прогнозирование тенденций его изменения.

В контексте российско-японского взаимодействия в Арктике можно прогнозировать сохранение кооперации по ряду научно-исследовательских тем. Но всё же в среднесрочной перспективе приоритетным для России будет расширение сотрудничества в Арктике с Китаем и другими партнёрами, преимущественно из числа членов БРИКС и ШОС, что укладывается в русло формирующейся новой геополитической реальности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- Бибенов А.Г.* Современный международно-правовой режим Арктики // Транспортное право и безопасность. 2023. № 2 (46). С. 66–74. *Вылегжанин А.Н., Киенко Е.В.* Консультативные совещания неарктических государств по статусу Арктики // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. 2021. № 2. С. 296–318. DOI 10.21638/spbu14.2021.204
- Вылегжанин А.Н., Киенко Е.В.* Консультативные совещания неарктических государств по статусу Арктики // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. 2021. № 2. С. 296–318. DOI 10.21638/spbu14.2021.204
- Грибанова Г.И., Магдалюк А.В.* Арктическая стратегия Японии и национальные интересы России // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2022. Т. 16. № 2. С. 148–157. DOI 10.22394/2073-2929-2022-02-148-157
- Дорошев А.Ю.* Арктическая политика Японии: достижения, вызовы и перспективы дальнейшего продвижения // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2018. № 3. С. 154–162. DOI 10.24866/1998-6785/2018-2/154-162
- Журавель В.П.* Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 112–144. DOI 10.17238/issn2221-2698.2016.24.112
- Киенко Е.В.* Международно-правовая позиция КНР отношении режима Северного Ледовитого океана : специальность 12.00.10 "Международное право; Европейское право" : диссертация на соискание учёной степени кандидата юридических наук / Киенко Елена Викторовна. – Москва, 2019. – 187 с. – EDN BEWFYU.
- Корнеев К.А.* Институты российско-японского экономического сотрудничества // Ежегодник Японии. 2022. Т. 51. С. 97–122. DOI 10.55105/2687-1440-2022-51-97-121
- Преодолевая холод. Интересы и политика стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Арктике: вызовы и возможности для России / под ред. В.Л. Ларина и С.К. Песцова. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2017. 400 с. ISBN 978-5-9906119-6-2
- Стрельцов Д.В.* Российское направление политики Японии в Арктике // Японские исследования. 2021. № 2. С. 110–126. DOI 10.24412/2500-2872-2021-2-110-126

REFERENCES

- Bebenov A.G. (2023). Sovremennyy mezhdunarodno-pravovoy rezhim Arktiki [Modern international legal regime of the Arctic]. *Transportnoye pravo i bezopasnost'* [Transport law and safety], 2 (46): 66–74. (In Russian).
- Doroshev A.Yu. (2018). Arkticheskaya politika Yaponii: dostizheniya, vyzovy i perspektivy dal'neyshego prodvizheniya [Japan's Arctic policy: achievements, challenges and prospects for further advancement]. *Oykumena. Regionovedcheskiye issledovaniya* [Oykumena. Regional Researches], 3: 154–162. (In Russian). DOI 10.24866/1998-6785/2018-2/154-162
- Gribanova G.I., Magdalyuk A.V. (2022). Arkticheskaya strategiya Yaponii i natsional'nyye interesy Rossii [Arctic strategy of Japan and Russian national interests]. *Evrasiyskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika* [Eurasian integration: economics, law, politics], 16 (2): 148–157. (In Russian). DOI 10.22394/2073-2929-2022-02-148-157
- Kienko E.V. (2019). Mejdunarodno-pravovaya pozitsiya KNR v otnoshenii rejima Severnogo Ledovitogo okeana [International legal status of the People's Republic of China on the regime of the Arctic Ocean]. Candidate's thesis. Moscow, 2019. 187 p. (In Russian).
- Korneev K.A. (2022). Instituty rossiysko-yaponskogo ekonomicheskogo sotrudnichestva [Institutions of Russian-Japanese economic cooperation]. *Ezhegodnik Yaponiya* [Yearbook Japan], 51: 97–122. (In Russian). DOI 10.55105/2687-1440-2022-51-97-121
- Preodolevaya holod. Interesy i politika stran Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona v Arktike: vyzovy i vozmozhnosti dlya Rossii* [Breaking the cold. Interests and policies of the Asia-Pacific countries in the Arctic: challenges and prospects for Russia] (2017) / ed. by Larin V.L., Pestsov S.K. Vladivostok: IHAЕ FEB RAS, 400 p. (In Russian). ISBN 978-5-9906119-6-2
- Strel'tsov D.V. (2021). Rossiyskoye napravleniye politiki Yaponii v Arktike [The Russian vector of Japan's policy in the Arctic]. *Yaponskiye issledovaniya* [Japanese Studies in Russia], 2: 110–126. (In Russian). DOI 10.24412/2500-2872-2021-2-110-126
- Vylegzhanin A.N., Kienko E.V. (2021). Konsul'tativnyye soveshchaniya nearkticheskikh gosudarstv po statusu Arktiki [Consultative meetings of non-Arctic states on the status of the Arctic]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo Universiteta. Pravo* [Bulletin of St. Petersburg University. Law], 2: 296–318. (In Russian). DOI 10.21638/spbu14.2021.204
- Zhuravel' V.P. (2016). Kitay, Respublika Koreya, Yaponiya v Arktike: politika, ekonomika, bezopasnost' [China, Republic of Korea and Japan in the Arctic: politics, economy, security]. *Arktika i Sever* [Arctic and the North], 24: 112–144. (In Russian). DOI 10.17238/issn2221-2698.2016.24.112
- * * *
- Ikeshima T. (2016). Japan's Role as an Asian Observer State Within and Outside the Arctic Council's Framework. *Polar Science*, 10 (3): 458–462. DOI 10.1016/j.polar.2016.07.006
- Todorov A. (2020). Coping with Deficiencies in the Polar Code: a Russian Perspective. *The Polar Journal*, 10 (2): 322–333. DOI 10.1080/2154896X.2020.1799615

Поступила в редакцию:

17.10.2024

Received:

Oct 17, 2024

Принята к публикации:

18.11.2024

Accepted:

Nov 18, 2024