



ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ ВЕДУЩИМИ ГОСУДАРСТВАМИ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

*Полковник С. ИВАНОВ,
ведущий научный сотрудник Центра
международной безопасности ИМЭМО РАН;
полковник В. ЖУРАВЕЛЬ,
ведущий научный сотрудник Института Европы РАН*

В последнее время пристальное внимание к Арктике оказывают не только западные страны, но и государства Азиатско-Тихоокеанского региона. По приблизительным оценкам экспертов, в Арктике находятся до 10 проц. неоткрытых мировых запасов нефти и до 30 проц. газа, значительные залежи редкоземельных металлов, а продолжающееся потепление климата объективно расширяет возможности использования Северного морского пути (СМП) для навигации.

Безусловно, из числа стран АТР лидирующая роль в освоении Арктики принадлежит **Китаю**. На сегодняшний день он является второй экономикой в мире, настойчиво ищет пути своего дальнейшего всестороннего развития и торгово-экономической экспансии на мировые рынки. Интересы КНР в северном регионе носят комплексный характер. В них выделяются, во-первых, экономические, включая природно-ресурсные и транспортно-логистические интересы, во-вторых, эколого-климатические и другие научно-исследовательские проекты (как фундаментальные теоретические, так и разного рода научно-прикладные), в-третьих, геополитические и тесно связанные с ними военно-стратегические.

Китай уже получил статус наблюдателя в Арктическом совете и ставит вопрос о своем полноправном членстве в этой авторитетной

международной организации. Судя по всему, у Пекина есть арктическая программа или как минимум выработан план действий правительства, который пока широко не афишируется.

В 1995 году КНР организовала первую экспедицию в Арктику. Китайские исследователи пешим порядком достигли Северного полюса. Первая морская экспедиция состоялась в 1999 году. В настоящее время проводятся регулярные полярные исследования с использованием научного ледокола «Сюэлу» («Снежный



Арктика занимает важное место в повестке энергетической безопасности большинства стран АТР, включая Китай, Индию, Японию и Республику Корея



Северный морской путь – наиболее безопасный и экономичный маршрут поставок стратегических товаров и ресурсов

Дракон»), который в августе 2013 года первым из китайских судов прошел по Северному морскому пути в Баренцево море, а на обратном пути из Исландии в Берингов пролив через Северный полюс.

Ежегодно Пекин тратит около 63 млн долларов на изучение этого региона, что значительно превосходит аналогичные затраты на данные цели в США. В стране имеется также несколько специализированных НИИ, которые занимаются непосредственно арктическими исследованиями.

КНР продвинулась в плане научно-технического освоения Арктики дальше многих арктических и приарктических государств. Китай ускоренными темпами модернизирует базу проведения арктических исследований, перестраивая ледокольный порт в Шанхае и возводя новые корпуса для обработки научных данных, хранилища полярного льда и т. п.

Следует отметить особую важность для этой страны СМП, который считается самым безопасным маршрутом поставок стратегических товаров и ресурсов. Пекин всячески стремится закрепиться на этом пути, что позволяет ему уже сейчас значительно снизить затраты на логистику. Согласно прогнозам китайских экспертов, к 2020 году на СМП придется до 15 проц. внешнеторгового грузопотока КНР в основном в виде

морских контейнеров, что соответствует товарообороту в примерно 800 млрд евро в год. По их оценкам, один «северный» рейс контейнеровоза или сухогруза позволяет экономить от 0,5 млн до 3,5 млн долларов.

Для Пекина этот вопрос крайне важен, учитывая то, что экономика Китая как крупнейшей страны-экспортера на 46 проц. зависит от международного судоходства. По мнению ученых из Китайского института международных исследований, активное освоение данного маршрута даст дополнительный толчок развитию всего северо-востока страны и ее прибрежной зоны, а также позволит активизировать кооперацию стран Восточной Азии под эгидой КНР.

О серьезности намерений Пекина в Заполярье свидетельствует наличие в структуре органов власти специальной арктической администрации, которая отвечает за реализацию научных программ и координирует деятельность государства и деловых кругов на этом направлении. Планируется также в ближайшее время создать первую в истории КНР постоянную дрейфующую станцию в Северном Ледовитом океане.

Осенью 2013 года два китайских контейнеровоза успешно прошли по маршруту Далянь – Роттердам. К 2020 году предполагается довести частоту



рейсов до двух раз в год. В 2014-м в стране начались ходовые испытания нового сверхмощного ледокола, способного проходить льды толщиной до 4,5 м, с радиусом действия около 20 тыс. морских миль.

В последнее время Китай осуществляет значительные финансовые вложения в расширение и модернизацию производственных мощностей арктической судостроительной отрасли, вынашивает планы создания целой флотилии ледоколов современного класса.

Пекин намерен также обзавестись постоянно действующим полярным флотом, ускоренные работы по формированию которого уже ведутся. Кроме того, КНР планирует иметь полярную авиацию, чьи самолеты смогут приземляться даже на Северном полюсе.

В то же время Китай уделяет внимание развитию сотрудничества с арктическими государствами на двусторонней основе (Канада, Норвегия, Дания, Исландия и др.). Часть из них уже выразила желание участвовать в совместных с ним проектах в Арктике и в какой-то мере лоббирует интересы Пекина в Арктическом совете.

Таким образом, присутствие КНР в Арктике идет по нарастающей, чему способствуют высокий уровень конкурентоспособности страны, наличие значительных научно-технических, экономических и финансовых ресурсов, а также других возможностей. Пекин, скорее всего, продолжит свою экспансию в северном регионе, но будет делать это поэтапно, избегая прямой конфронтации с ведущими арктическими государствами, используя «мягкую» силу и стараясь найти поддержку и одобрение своим действиям со стороны международных институтов и других стран, имеющих свои интересы в данном регионе мира.

Освоение Арктики признано в **Индии** важной государственной программой, реализация которой позволит республике укрепить свои политические и экономические позиции в мире. У нее пока нет такого, как у Китая, потенциала для осуществления масштабных полярных проектов. Тем не менее Нью-Дели целеустремленно пытается работать в этом регионе,

рассчитывая на помощь приарктических и других государств. Наиболее тесные отношения в области изучения и освоения Арктики у Индии с Норвегией, Финляндией и Канадой.

Индийские компании проявляют интерес к сотрудничеству с иностранными партнерами в целях совместных разработок месторождений углеводородов, других природных ресурсов в Арктическом бассейне и заинтересованы в расширении своих грузопотоков по СМП. При этом руководство страны считает приоритетным сохранение уникальной природной среды, экологической чистоты и безопасности региона, выступает за его демилитаризацию и создание там безъядерной зоны. В Нью-Дели также полагают, что процесс потепления на планете и, как следствие, таяние арктических льдов могут негативно сказаться на климате всего п-ова Индостан.

Начало индийской программы изучения Арктики относится к середине первого десятилетия 2000-х годов. В 2008 году Индия учредила в 1 200 км от Северного полюса исследовательскую станцию «Химадри» в норвежском городе Нью-Олесунн на архипелаге Шпицберген. С тех пор страна регулярно – 3–4 раза в год – направляет в Арктику свои научные экспедиции. Ежегодно около 200 индийских исследователей работают вахтовым методом на этой станции. В июне 2014 года с борта норвежского исследовательского судна «Лэнс» в пос. Кунгсфьорд на о. Шпицберген была спущена первая индийская многоцелевая плавучая обсерватория «ИндАрк».

Актуальной проблемой для Нью-Дели является изучение изменения климата,



Китайский научно-исследовательский ледокол «Снежный дракон» построен в 1993 году на верфях г. Херсон (Украина). Сейчас КНР планирует заказать новые ледоколы в Финляндии



Индийская научно-исследовательская станция «Химандри», построенная в июле 2008 года в г. Нью-Олесунн (архипелаг Шпицберген), имеет жилую площадь 200 м², рассчитанную на восемь человек

количества осадков и состояния льдов арктических ледников и Северного Ледовитого океана для выявления возможной зависимости арктического климата от индийских муссонов. Индийские ученые установили наличие подобной зависимости, но пока механизмы ее действия не изучены и не ясны.

Обусловленный объем муссонных дождей представляется жизненно важной проблемой для развития сельского хозяйства Индии. Интерес республики к исследованию Арктического региона связан также с необходимостью изучения его флоры и фауны, различных форм жизни, существующих там.

В мае 2013 года Индия вместе с Китаем, Японией, Республикой Корея, Италией и Сингапуром получила статус наблюдателя в Арктическом совете.

Даже в условиях сложного финансового положения и напряженности в социальной и экономической сферах

эта страна не намерена уступать инициативу в арктическом вопросе своему главному конкуренту в регионе – Китаю. Она стремится диверсифицировать свою стратегию в Арктике, оставляя возможность для маневра, например, поддерживая инициативы США, Китая, Японии по интернационализации доступа к ресурсам арктического бассейна и транспортным возможностям СМП. Дели надеется, что рост политического веса страны на международной арене позволит укрепить геополитические

позиции страны и в этом регионе.

Япония стремится не отставать в освоении Арктики от ведущих мировых держав и своих региональных конкурентов (Китай, Индия, Южная Корея и др.). Токיו создал консорциум для проведения арктических исследований и изучения изменений климата в этом регионе. Учреждено экспертное «Японское совещание по Арктике», призванное выявить пути вовлечения страны в управление регионом с учетом ее экономического потенциала, возможности использования преимуществ Северного морского пути. В структуре японского МИД учреждена так называемая Арктическая оперативная группа (Arctic Task Force), которая занялась комплексным анализом и мониторингом происходящих в регионе изменений по целому ряду направлений: экономика, безопасность, экология и международное морское право.

Ключевыми направлениями деятельности Японии в регионе являются: развитие взаимовыгодных двусторонних отношений с приарктическими государствами с целью совместного освоения месторождений, организации судоходства и всестороннего развития региона; укрепление сотрудничества с другими странами мира в освоении арктического бассейна; сохранение экологии региона; пропаганда и применение японских технологий и научных знаний.



Японский исследовательский подводный необитаемый аппарат



Японию интересует транзитный потенциал СМП, открывающий новые возможности для оптимизации маршрутов экспорта ее товаров в европейском направлении. Имея в своем распоряжении один из крупнейших торговых флотов в мире, Токио планирует извлечь выгоду из СМП, который позволяет сократить время пути от Гамбурга до Иокогамы приблизительно на 40 проц., а расход топлива на 20 проц. по сравнению с использованием маршрута, пролегающего через Суэцкий канал.

Японцы считают, что о. Хоккайдо с его портами может служить своеобразными «воротами» этой важной транспортной артерии. Портом базирования предлагается сделать г. Томакомай, находящийся на таком расстоянии, например, от Мурманска, которое крупные контейнеровозы способны преодолевать за две недели. По мнению местных специалистов, он мог бы стать перевалочным пунктом СМП в точке, где северные условия уже не будут ограничивать судоходство, а доставленные грузы могут из этого порта транспортироваться дальше, в южные районы Азии.

Японская сторона учитывает и возможные риски при эксплуатации СМП. Суровые климатические условия могут изменять длительность навигации и скорость проводки судов, в связи с чем потребуются дополнительный ресурс ледокольного флота и, как следствие, произойдет значительное удорожание переходов по СМП. В настоящее время в стране имеется один ледокол «Сиране», переданный ВМС Японии в 2009 году. Токио намерен также запустить метеорологический спутник для наблюдения за ледовой обстановкой в арктических морях и реализовать проект по созданию новейшего беспилотного подводного батискафа для исследования вод Арктики.

При помощи России и США японцы активно проводят мониторинг распределения льдов на маршрутах СМП. Он предусмотрен в рамках пятилетней программы GRENE, разработанной для изучения климатических изменений в Арктике министерством образования и науки страны в 2011 году с ежегодным ее субсидированием в размере 600 млрд иен.

Ведущие японские организации, финансирующие научные исследования совместно с Норвегией и Россией, стали принимать активное участие в международной программе изучения СМП.

В Японии создан Консорциум полярных экологических исследований, в состав которого вошли около 300 ученых из 35 НИИ и университетов, занимающихся долгосрочным планированием арктических экологических исследований, наращиванием необходимого для этого кадрового потенциала и налаживанием связей с научным сообществом как в самой Японии, так и за ее пределами.

В октябре 2015 года премьер-министр страны Синдзо Абэ на заседании совета по морской политике заявил, что Япония должна стать важным игроком в зоне Северного полюса, развивать соответствующие научные технологии, а также сыграть активную роль в выработке международных правил навигации и освоении природных ресурсов в зоне Арктики.

Одновременно Япония намерена сосредоточить свои усилия на развитии альтернативных источников энергии – солнечной, ветровой, приливной и пр. Однако для реализации таких планов необходим значительный период времени, поэтому в кратко- и среднесрочной перспективе она будет увеличивать потребление традиционных видов энергоресурсов – нефти и газа. В связи с этим Токио не может игнорировать гигантские запасы энергоресурсов Арктики и другие предпочтения, которые могут быть получены посредством участия в освоении ее природных богатств, в том числе рыбных ресурсов.

Кроме того, Япония заинтересована в разработках запасов редкоземельных металлов. Ее специалисты изучают способы их добычи в арктических условиях совместно с другими приполярными государствами и стремятся найти среди членов Арктического совета те страны, которые испытывают потребность в привлечении финансовых средств для освоения северного региона, а также союзников, которые могли бы сбалансировать позиции более сильных арктических держав. В этом плане Токио сделал ставку на Норвегию, которая положительно относится к арктическим притязаниям Страны восходящего солнца. Еще один объект интереса со стороны Японии – это Канада, тоже заинтересованная в привлечении иностранных капиталов и технологий для освоения своей арктической зоны.

На волне повышенного интереса своих соседей по АТР к освоению ресурсов Арктики *Республика Корея* (РК) также стремится обеспечить себе определенные позиции в этом регионе. В апреле



2002 года РК присоединилась к Международному арктическому научному комитету (МАНК) и начала проводить исследования на научно-исследовательской станции «Дасан» (Dasan) в г. Нью-Олесунн. В ноябре 2009 года Южная Корея построила свой первый ледокол «Аарон» (Aaron), который осуществляет научно-исследовательскую деятельность в Северном Ледовитом океане. Ведущим научным учреждением в РК, занимающимся проблемами Арктики, является Корейский институт полярных исследований.

Приоритеты деятельности Сеула за Полярным кругом: укрепление отношений с арктическими государствами; взаимодействие на этом направлении с другими заинтересованными странами; развитие исследовательской деятельности и формирование новой модели предпринимательской активности в арктическом бассейне; совершенствование правовой и институциональной инфраструктуры региона.

Интерес РК к Арктике вызван следующими обстоятельствами:

– Во-первых, страна зависима от импорта энергоресурсов. В 2013 году она импортировала более 50 проц. углеводородов из Саудовской Аравии, Кувейта, ОАЭ, Катара, Индонезии и Малайзии. Информация об арктических запасах нефти и газа, безусловно, вызывает значительный интерес Сеула. Ожидается, что южнокорейские компании и специалисты будут активно участвовать в разработке и добыче природных ресурсов в этом регионе. Страна готова инвестировать в проекты по поиску там новых месторождений.

– Во-вторых, интерес Республики Корея к Арктике вызван возможностью сократить расходы на грузоперевозки при эксплуатации СМП. Южная Корея совершила первый переход по СМП в 2013 году, а в 2014–2015-м ее суда осуществили несколько коммерческих переходов по СМП, определяя экономическую целесообразность перевозок по этому маршруту. В 2016-м судно РК также про-

шло по СМП, доставив оборудование для морского терминала на Ямале.

– В-третьих, с началом новой эры освоения арктических ресурсов и открытия морских путей в этом регионе наблюдается увеличение спроса на морские нефтяные платформы и специальные суда, такие как ледоколы и морские суда ледового плавания. Южнокорейские судостроительные компании являются одними из наиболее конкурентоспособных в мире по производству таких высокотехнологичных судов с оборудованием высшего класса.

Одна из крупнейших южнокорейских корпораций – «Дэу шипбилдинг энд марин инжиниринг», опередив конкурентов, спроектировала специально для навигации по СМП газовоз ледового класса ARC-7. Новый транспорт грузоместимостью 170 тыс. м³ способен преодолевать ледовый покров толщиной 2,1 м. В марте 2014 года эта же корпорация получила заказ на строительство девяти танкеров для перевозки СПГ. Контракт оценивается в 2,8 млрд долларов (стоимость одного судна около 300 млн).

Реализовать намеченные планы предлагается путем укрепления сотрудничества с наиболее влиятельными членами Арктического совета, активизации судоходства по СМП, обеспечения участия РК в разрабатываемой Международной морской организацией программе «Полярный код», регулирующей требования и нормы судоходства в Арктике, а также за счет сокращения платы за использование оборудования и мощностей арктических портов, находящихся на этом маршруте.

Вместе с тем в Сеуле осознают, что республике будет проблематично самостоятельно обеспечить реализацию своих экономических и научных интересов в Арктике, а также выдержать в регионе конкуренцию со стороны Китая, Индии и Японии. Несмотря на эти обстоятельства, страна принимает активное участие в деятельности рабочих групп Арктического совета и взаимовыгодных совместных проектах с приполярными и другими государствами.

Несмотря на то что азиатские государства расположены на значительном удалении от Арктики, они не желают оставаться в стороне от глобальных мировых процессов и стремятся занять свою нишу на арктическом направлении. Более того, в политике ведущих стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) все чаще звучат заявления о необходимости сближения возможностей приарктических и других заинтересованных государств в освоении арктических ресурсов. 