

УДК 327.85

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ НЕЦИРКУМПОЛЯРНЫХ СТРАН В АРКТИКЕ
(НА ПРИМЕРЕ ВОСТОЧНОАЗИАТСКИХ ГОСУДАРСТВ:
КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ, ЮЖНОЙ КОРЕИ И ЯПОНИИ).**

Дусметова Севара Икрамовна

Магистрант 2 курса кафедры международных отношений
факультета международных отношений ЕНУ им. Л.Н. Гумилева,
Нур-Султан, Казахстан
Научный руководитель – Р.С. Елмурзаева

Изменения в Арктике, в особенности таяние арктических морских льдов и возможность создания свободной территории ото льда Арктики с потенциалом для новых судоходных маршрутов и увеличения добычи ресурсов, вызвали глобальный интерес к этому региону.

За пределами Полярной дуги немногие государства могут позволить себе уделять достаточно внимания арктическому региону, несмотря на все перспективы, открывающиеся для циркумполярных государств, беря в расчет высокие материальные и финансовые издержки, климатические особенности, удаленность региона от мировых центров цивилизации.

Наибольшую заинтересованность в использовании арктической территории демонстрируют государства Восточной Азии. Не исключено, что в будущем, несмотря на разницу в мотивах и интересах Японии, Южной Кореи и Китая, данные акторы будут демонстрировать стремление к тому, чтобы играть не последнюю роль в арктическом регионе. Однако опасения ряда циркумполярных государств, что восточноазиатские страны пытаются противостоять их интересам в регионе, можно считать неоправданными.

Все три восточноазиатских государства являются активными участниками международной торговли, тесно занимаются судостроением и/или судоходством и заинтересованы в диверсификации источников энергии. Экономические интересы каждого из представленных государств вынуждают их принимать действенное участие в научных исследованиях крайнего севера, представляющего собой наиболее перспективный регион в достижении поставленных задач.

Активный интерес к арктической территории вызывает настороженность: признательность за научный вклад азиатских государств сочетается с опасением, что жители циркумполярных государств останутся позади в этой «гонке» по освоению территорий Арктики. Прогнозируется, что состоятельные и густонаселенные страны Восточной Азии будут играть значительную роль в Арктическом регионе.

Китайское правительство планирует сотрудничество с российской стороной в вопросах транспортировки по Северному Морскому Пути (СМП) и Ледовому Шелковому Пути (ЛШП). Вероятно, что к 2040 году, учитывая климатические прогнозы в Арктике, южнокорейские перевозчики сжиженного природного газа (СПГ) планируют обеспечивать транспортировку российского газа в Китай по ЛШП [1]. Япония намеревается извлекать метилгидраты из-под арктических льдов вечной мерзлоты, трансформируя традиционный рынок природного газа. Метилгидрат или гидрат метана - супрамолекулярное соединение метана с водой, устойчив при низких температурах и повышенном давлении. Это наиболее широко распространённый в природе горючий газ. Сейчас природные газовые гидраты привлекают к себе особое внимание как возможный источник ископаемого топлива, богатейшие залежи которых находятся в Арктике, в данной области ведутся большинство исследований японцев [2].

Наибольшее беспокойство у членов Арктического совета вызывают следующие возможные экзистенциальные проблемы:

- насколько будут уважаться суверенные права и юрисдикции арктических государств;
- какие дивиденды привнесут восточноазиатские государства в регион;
- стоит ожидать дальнейшую интернационализацию Арктики и т.д.

В представленной статье предприняты попытки демонстрации преобладания положительной роли акторов, нежели отрицательной не только для арктического региона в целом, но и для самих циркумполярных государств, т.к. активное участие в развитии экономического и научного потенциала в Арктике будут способствовать развитию региона не только в экстенсивном, но и в интенсивном направлении при использовании новейших технологий.

Япония, КНР и Южная Корея довольно давно присутствуют в Арктике, в первую очередь, занимаясь научными исследованиями, а участие Японии в научной жизни региона можно считать самым продолжительным. В 1920 году страна восходящего солнца была в числе первых 14 государств, подписавших Шпицбергенский трактат, который определил международно-правовой статус архипелага Шпицберген [3].

Япония активно занимается полярной наукой уже более 50 лет. В 1973 году в стране был создан Национальный Институт полярных исследований (NIPR), который в честь 30-

летия японских полярных исследований учредил Арктический экологический исследовательский центр (AERC) в 1990 году. Первоначально сотрудничая с норвежской стороной, в 1991 году AERC создала наблюдательный исследовательский центр на архипелаге Шпицберген. Япония также в 1992 году была одним из основателей Научного Комитета Неарктического Международного Арктического Союза (НКНМАС). Япония владеет тремя ледоколами: «Ширасе», «Соая» и «Тесио» - но, ни один из них не работает в Арктике. «Ширасе» эксплуатируется Японским морским флотом сил самообороны и используется в качестве судна снабжения для японских антарктических исследований. «Соая» и «Тесио» эксплуатируются японской береговой охраной в качестве патрульных катеров на севере Японии [4].

Япония была частью международной исследовательской программы 1993-1999 годов по изучению возможностей арктических морских путей, например, Северного Морского Пути (СМП) из Российской Арктики в Берингов пролив. Программа развития СМП – это проект, отражающий российско-норвежско-японское сотрудничество, в которой приняли участие 450 исследователей из 14 стран.

Южная Корея также активно занимается полярными исследованиями в Арктике. В 1996 году она запустила программу совместных арктических исследований с Японией, но перешла к независимым исследованиям в 2001 году, основав Корейский Арктический Научный Комитет (КАНК), и присоединилась к Международному Арктическому Научному Комитету (МАНК). В 2002 году Корея создала небольшую и непостоянно пилотируемую исследовательскую станцию «Дэсан» на Шпицбергене. Два года спустя Корейский Полярный Научно-исследовательский институт был создан в городе Инчхоне. Южная Корея эксплуатирует ледокол "Араон", построенный компанией Hanjin Heavy Industries, которая с 2010 года в равной мере используется в Арктике и Антарктике. В июле 2009 года Севморпуть впервые был использован корейскими грузовыми судами. В 2011 году проход пересекли 34 южнокорейских судна [5].

Китай последним из восточноазиатских государств стал присутствовать на территории Арктики, хотя и подписал Договор по Шпицбергену 1925 года. И только с конца 1990-х годов Китай стал вести активную работу в Арктике, как, впрочем, и во всем мире. Китай присоединился к МАНК в 1996 году, и создал на Шпицбергене в 2004 году Арктическую Исследовательскую Станцию Желтой реки (АИСЖР). В 2013 году Китайский Полярный Институт Исследования (КПИИ), совместно с крупнейшими северными исследовательскими институтами, отвечающими на вызовы в Арктике, запустила Китайско-Северный Арктический Исследовательский Центр, чтобы создать общий исследовательский центр, который мог бы служить платформой для совместного изучения региона [6].

В 1993 году Китай купил ледокольное грузовое судно украинского производства «Сюэ Лонг» («Снежный дракон») и переоборудовал в научно-исследовательское и снабженческое судно. «Сюэ Лонг» оснащен исследовательскими лабораториями, метеорологическим наблюдательным и навигационным оборудованием. Его первая арктическая экспедиция состоялась в 1999 году. К концу 2017 года судно совершила восемь арктических экспедиций. Тогда Jiangnan Shipyard Corporation начала строительство нового ледокола «Сюэ Лонг-2» в декабре 2016 года. Разработанный Jiangnan Shipyard Corporation и финской компанией Aker Arctic Technology, «Сюэ Лонг-2» может прорубить лед толщиной 1,5 метра. Корабль вступил в строй в 2019 году [7].

Китай наращивает как свои научные, так и социальные исследования в области арктического освоения территорий. Существуют полярные научно-исследовательские институты при ряде китайских университетов (Фудань, Ухань, Океанский университет Китая и т.д.), что привело к быстрому увеличению объема научных исследований Арктики, геополитике, охране окружающей среды и другим арктическим темам. Несмотря на рост китайских исследований по Арктике, важно отметить, что КНР на полярные исследования Антарктики выделяет в четыре раза больше средств из бюджета на исследования в Антарктике.

Большая часть мира, включая Восточную Азию, уделяет пристальное внимание таянию арктического льда, которое постепенно делает северные воды судоходными в летние месяцы (с июля по октябрь). Двумя основными потенциальными международными судоходными путями являются российский Северный Морской Путь (СМП) и Северо-Западный проход (НПП) вдоль северного побережья Аляски и через Канадский Арктический архипелаг. Оба маршрута могли бы сократить транзитное время между Азией и Европой. Путь из города Шанхай в город Гамбург по Северному морскому пути будет на 6400 км (4000 миль) короче, чем обычный маршрут через Малаккский пролив и Суэцкий канал.

Принимая во внимание сборы за канал, расходы на топливо, нестабильность в регионе и другие переменные, определяющие интенсивность морских перевозок, эти арктические пути могли бы снизить стоимость одного рейса на большом контейнеровозе на миллиарды долларов в год. Транзитные перевозки грузов через СМП начались в 2009 году и в 2013 году увеличились до 71 судна. Эти транзиты, включают в себя те участки, которые пересекают эту самую трудную часть СМП, большинство рейсов совершалось между российскими портами.

Из 71 судна в регионе в 2013 году, например, только 28 начались и/или закончились за пределами России. В период с 2011 по 2013 год девять международных транзитных поездок по СМП были начаты в Китае, а десять - в Южной Корее. 17 кораблям, конечным пунктом назначения был Китай, для 13 судов путешествия закончились в Южной Корее, 4 поездки закончились в Японии. Наибольшее количество международных транзитов начиналось в западной России и заканчивалось в Европе.

Потенциал СМП и Северо-Западного прохода привлекает Японию, Китай и Южную Корею, в первую очередь, благодаря экономии времени и затрат для судна, а также благоприятной возможности избежать пиратства или блокад в Малаккском проливе и Аденском заливе.

Тем не менее, до сих пор количество судов, проходящих через любой из них, составляет лишь крошечную долю от 18000 судов, которые используют маршрут Суэцкого канала ежегодно.

Инцидент, произошедший 24 марта 2021 года на Суэцком канале, еще раз демонстрирует проблему необходимости диверсификации путей между Европой и Азией. Контейнеровоз Ever Given стоял на мели в Суэцком канале и полностью блокировал судоходство. Были заблокированы почти 200 танкеров и сухогрузов. В огромной пробке застряли 6,3 миллиона баррелей нефти. Только на четвертый день "блокады", судно впервые немного сдвинули с места, но все равно понадобится еще несколько недель, чтобы восстановить трафик в канале. Такая проблема в минуту приносит 6,66 миллиона долларов убытка. В этом случае, СМП предоставляет новые возможности для азиатских перевозок между Азией и Европой, поэтому восточноазиатские государства не готовы отказываться от арктических транзитных возможностей [8].

Кроме того, хотя нет никаких сомнений в том, что арктический лед тает, это не означает, что оставшийся лед не представляет серьезной опасности - потенциал для столкновений остается. Япония дважды исследовала целесообразность СМП для японской судоходной отрасли, последний раз в 2002-2005 годах, и пришла к выводу, что существование СМП ограничено геологическими и геополитическими неопределенностями, чтобы прогнозировать какие-либо финансовые выгоды в ближайшем будущем.

На данном этапе развития региона, арктический рынок слишком мал, чтобы построить выгодный маршрут и, следовательно, наиболее прибыльную окупаемость инвестиций в дорогостоящие суда, а также риски и высокие затраты на страхование.

Несмотря на все риски, вызванные неопределенностью присутствия азиатских государств в регионе, и всех рисков связанных с освоением новых транзитных путей, предполагается, что трафик перевозок будет продолжать расти. Примером может послужить, проект «Ямал СПГ», входящий в состав Ямальского мегапроекта по разработке нефти и газа на суше и шельфе России на полуострове Ямал, запущенный в производство в декабре 2017 года. Этот проект, который включал в себя завод по производству СПГ и морской порт,

который будет обеспечивать отгрузку по СМП, имеет потенциал для резкого увеличения арктического судоходства. Российская газовая компания «Новатэк» владеет 50,1% проекта, французская нефтегазовая компания «TotalS. A.», - 20%, CNPC приобрела 20% в начале 2014 года. Остальные 9,9% принадлежат Китайскому фонду Шелкового пути [9].

Проект рассматривается как важнейший для развития Северного морского пути, поскольку его успех зависит от возможности круглогодично поставлять СПГ в Китай через СМП. Это почти на три недели быстрее, чем обычный маршрут через Суэцкий канал. Таким образом, Ямальский проект создаст значительный трафик для Севмора и доставит российские энергоресурсы в Китай, который взял на себя обязательство закупать три миллиона тонн ежегодно.

Китай объявил «Ямал СПГ» первым арктическим проектом, а Ледовый Шелковый Путь становится отправной точкой в серии арктических планов, объединяющих Российскую Федерацию с китайской инициативой "Один пояс – один путь", который формирует новые арктические планы, расширяющие сотрудничество Российской Федерации и Китайской Народной Республикой.

Японские компании также являются важными участниками Ямальского проекта. Они занимаются проектированием, закупками и строительством в программе, а некоторые японские компании имеют контракты на перевозку СПГ с предприятий "Ямал СПГ" в Азию и Европу. Японская администрация считает, что участие в Ямальской перспективе очень важно не только для самой Японии, но и для всего арктического пространства. Многие японские компании вовлечены в инвестирование мегапроекта.

Правительство префектуры Хоккайдо, который является самым северным крупным островом Японии, также изучает, возможности извлечения выгоды из своего местоположения, чтобы стать отправной точкой по Северному морскому пути. Порт Томакомай в Хоккайдо, расположен в районе Цугару, может стать терминалом СМП в Северо-Восточной Азии.

Корея также с энтузиазмом относится к СМП, который мог бы позволить корейским товарам попасть на европейские рынки быстрее. Корейские судостроители мирового класса (Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries и т.д.), надеются извлечь выгоду из возросшей потребности в ледоколах и судах ледового класса. Судостроительная компания Daewoo выиграла тендер на строительство 16 ледокольных СПГ-перевозчиков (контракт стоимостью 4,8 миллиарда долларов) в 2013 году. Эти суда могут прорезать 1,5 метра льда с непрерывной скоростью 5 узлов. Первый из таких судов был завершен в 2016 году и пришвартовался на Ямальском СПГ в марте 2017 года [10]. Южная Корея и Россия также развивают партнерские отношения по проектам развития морских портов, и в январе 2014 года между двумя странами был подписан меморандум о взаимопонимании по развитию пяти российских портов.

Все три восточноазиатские страны внимательно следят за потенциалом арктических морских путей и инвестируют средства, когда считают, что в этом есть экономический смысл. Растущие интересы Китая к Арктике касаются того, насколько мал этот интерес на самом деле по сравнению с огромными и постоянно расширяющимися интересами Китая в области судоходства в других частях мира. Китай заинтересован в арктических маршрутах, и инвестиции в «Ямал» помогают сохранить интерес к региону, но пока Китай по-прежнему в подавляющем большинстве придерживается классических глобальных морских путей через Малакку, Суэц и Панаму.

Если Япония в дальнейшем планирует самостоятельную работу на территории Арктики в вопросах добычи метилгидрата, то Южная Корея объединяется с КНР в сфере транспортировки российского сжиженного природного газа. Некий тандем, где Россия предоставляет товар, Южная Корея его транспортирует, а Китай вводит в эксплуатацию. Также намечается дальнейшее сотрудничество между Китаем и Кореей в вопросах судостроения – от такой работы получают пользу оба государства, учитывая, что такое партнерство уже приносит свои плоды в научных исследованиях.

Контроль Кореи и Китая над арктическими разработками в сфере транзита означают, что Восточная Азия опережает игру, когда речь заходит о том, чтобы извлечь выгоду из того потенциала, которые возникают в регионе Арктики. Сценарий, изложенный в самом начале статьи — где корабли корейского производства перевозят огромные объемы российского СПГ в Китай, в то время как японские инвестиции в разработку гидратов метана открывают новую отрасль энергетики — может быть реализован. Уже на данном этапе ясно, что государства Восточной Азии намерены играть значительную роль в будущем нового циркумполярного мира.

Список использованной литературы

1. The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics. https://doi.org/10.1007/978-3-030-20557-7_20
2. Дж. Кэрролл. Гидраты природного газа. — Технопресс, 2007. — 316 с.
3. «Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых с иностранными государствами», Москва, 1938. — 198с.
4. Курмазов А. Арктическая политика Японии и интересы России // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 3. С. 58—67.
5. South Korea in the Arctic. In Asian Countries and the Arctic Future, ed. Leiv Lunde, Jian Yang, and Iselin Stensdal. Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd.
6. Комиссина И.Н. Арктический вектор внешней политики Китая // Проблемы национальной стратегии. 2015. № 1. С. 54—73.
7. China and its Arctic Trajectories: The Arctic Institute's China Series 2020. <https://www.thearcticinstitute.org/china-arctic-trajectories-the-arctic-institute-china-series-2020/>
8. Пробка на миллиарды: чем обернется блокировка Суэцкого канала. <https://ria.ru/20210327/suets-1603043824.html>
9. Проблемы и перспективы СПГ-проектов в России. <https://www.pwc.ru/ru/oil-and-gas/assets/challenges-and-outlook-for-lng-projects-rus.pdf>
- Yamal LNG: a titanic gas project in Arctic Siberia. <https://www.alten.com/yamal-lng-project-gas-arctic-anotech-energy/>