

УДК 327 (98)

*Кравчук А.А.
Kravchuk A.A.*

Национальные интересы и крупные экономические проекты России в Арктике в контексте её политики «поворота на Восток»

Russian national interests and major economic projects in the arctic
in the context of its “pivot to the East” policy

В статье представлены основные направления экономической политики России в Арктике. Дана оценка возможности реализации ключевых энергетических и инфраструктурных проектов страны в Заполярье с учётом воздействия основных негативных факторов. Также автором охарактеризованы ключевые национальные интересы стран Азиатско-Тихоокеанского региона (прежде всего Китая, Южной Кореи и Японии) в Арктике и возможности сотрудничества с ними России в контексте так называемого «российского поворота на Восток».

Ключевые слова: *Азиатско-Тихоокеанский регион, Арктика, национальные интересы, «российский поворот на Восток», санкции, Северный морской путь, углеводороды, «Ямал СПГ»*



The article examines the main components of Russian economic policy in the Arctic. This work incorporates assessment of possibility for implementation of Russia's major energy and infrastructure development projects in the Arctic taking into account influence of key negative factors. Besides, the author considers national interests of Asia-Pacific nations (especially China, South Korea and Japan) in the Arctic and assesses possibilities of Russia's cooperation with them in the context of the so-called «Russian pivot to the East».

Key words: *Asia-Pacific region, Arctic, national interests, “Russian pivot to the East”, sanctions, Northern Sea Route, hydrocarbons, “Yamal-LNG”*

Проблемам безопасности в Арктическом регионе уделяется немалое внимание как в РФ, так и за рубежом. Наличие значительных запасов минерального сырья, углеводородов и биологических ресурсов, возможность наращивания объёмов грузоперевозок по перспективным водным маршрутам, соединяющим Тихий и Атлантический океаны, перспектива налаживания трансполярных авиарейсов из Северной Америки в Азию и обратно – вот лишь некоторые возможности, привлекающие международных акторов в данном регионе.

В рамках статьи основное внимание будет уделено рассмотрению экономической политики России в Арктике. Автор представит основные экономические проекты РФ в регионе, а также проведёт анализ воздействия внутренних и внешних негативных факторов на их реализацию. Кроме того, в статье будут рассмотрены национальные интересы стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Китая, Южной Кореи и Японией) в

Арктике, а также дана оценка перспективам сотрудничества РФ с ними в контексте так называемого «российского поворота на Восток».

Приоритетные направления российской политики в Арктике

Основные национальные интересы РФ в регионе определены «Основами государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу» [8] (далее – Основы). Так, к числу основных интересов страны в регионе относятся:

а) использование Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) в качестве стратегической ресурсной базы РФ, обеспечивающей решение задач социально-экономического развития страны;

б) сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества;

в) сбережение уникальных экологических систем Арктики;

г) использование Северного морского пути (СМП) в качестве единой национальной транспортной коммуникации РФ в Арктике.

Принятая позже «Стратегия развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» [7] (далее – Стратегия) определила приоритетные направления развития и основные мероприятия, направленные на реализацию национальных интересов РФ в Арктике. Реализация Стратегии должна обеспечить комплексное наращивание конкурентных преимуществ АЗРФ в целях укрепления позиций РФ в Арктике, упрочнения международной безопасности, поддержания мира и стабильности, активизацию международного сотрудничества. На всех этапах реализации Стратегии предусмотрены меры, направленные на рациональное использование природных ресурсов и сохранение окружающей среды региона за счёт проведения систематических комплексных научных исследований по различным направлениям деятельности.

Анализ различных источников информации показывает, что в кратко- и среднесрочной перспективе экономическая политика Москвы в Арктике будет реализовываться по двум основным направлениям: во-первых, активное развитие нефтегазовой промышленности, при этом ключевое внимание уделяется проекту «Ямал СПГ»; во-вторых, попытка превратить СМП в транспортный коридор мирового значения. Успешная реализация этих инициатив позволит РФ извлечь существенные политические и экономические дивиденды. Во-первых, Россия закрепит за собой статус ведущей арктической державы за счёт наращивания экономической, а не только военной мощи в регионе. Во-вторых, бюджет страны получит дополнительные финансовые вливания, что в условиях экономического кризиса является актуальной задачей. В-третьих, данные проекты позволяют РФ наладить экономические связи со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР), внося весомый вклад в политику так называемого «российского поворота на Восток». Рассмотрим подробнее оба вышеуказанных направления сосредоточения усилий РФ в Арктике с целью выявления возможных проблем на пути их практической реализации.

Развитие нефтегазовой промышленности АЗРФ

Ещё в начале 2014 г. экономические перспективы добычи углеводородного сырья в АЗРФ казались безоблачными. На тот момент времени цена нефти составляла более 100 долларов США за баррель, что обеспечивало высокую рентабельность разработки шельфовых месторождений Арктики. Крупнейшие российские нефтегазодобывающие компании «РОСНЕФТЬ», «ГАЗПРОМ», «НОВАТЭК», «ЗАРУБЕЖНЕФТЬ» активно сотрудничали при освоении месторождений Арктики с такими иностранными гигантами, как «EXXON MOBIL», «ENI», «TOTAL», «STATOIL»,

«GENERAL ELECTRIC» и др. Компании приступили к разработке ряда амбициозных проектов – в том числе «Ямал СПГ», «Университетская-1», «Штокмановский» и др. Были подписаны соглашения о сотрудничестве, предусматривающие аккумулирование знаний и опыта, создание технологий и современного оборудования для разработки шельфа, а также выполнение полного цикла научно-проектных работ по освоению месторождений Арктики. В дополнение были предусмотрены программы обмена специалистами, развитие сотрудничества в сфере повышения квалификации и переподготовки кадров. [9]

Однако к середине 2014 г., в связи с известными событиями на Украине, ситуация резко изменилась. Введённые западными странами санкции против энергетического, транспортного и инфраструктурного секторов экономики РФ сильно ударили по проектам разработки углеводородов в АЗРФ. Существенно сократились объёмы инвестиций, российским компаниям был закрыт доступ к рынку капитала западных стран, был введён запрет на поставки оборудования для работы на шельфовых месторождениях, для РФ стал недоступным ряд технологий добычи шельфовой нефти (повышение нефтеотдачи пластов, гидравлический разрыв, горизонтальное бурение и др.). [1] Под нажимом США многие иностранные компании были вынуждены приостановить либо существенно ограничить участие в реализации энергетических проектов в Арктике. Так, например, американская корпорация «ЕХХОН МОБИЛ» приостановила сотрудничество с российской «РОСНЕФТЬЮ» по освоению месторождения «Победа» в Карском море, хотя, по мнению многих экспертов, участие американской компании в данном проекте сказалось бы благотворно на её экономических показателях. Позже компания «ЕХХОН МОБИЛ» сообщила о том, что понесённые ею убытки от приостановки деятельности в российской Арктике только в 2014 г. составили один млрд долларов США. [12]

Но не только иностранные корпорации понесли ущерб из-за разрыва сотрудничества в реализации проектов на шельфе АЗРФ. Российские компании лишились возможности получать передовой зарубежный технологический опыт и знания в нефтегазовой отрасли. Несмотря на надежды, возлагаемые Москвой на программы импортозамещения в энергетической отрасли, очевидно, что даже при интенсивной работе в данном направлении уйдут годы для того, чтобы аккумулировать необходимые знания и опыт. При этом заморозка арктических проектов недопустима, так как она приведёт к разрушению уже созданной инфраструктуры и, как следствие, к провалу экономической политики Москвы в регионе.

Ещё одним фактором, сильно ударившим по перспективам разработки шельфовых месторождений в Арктике, стало стремительное падение цен на нефть, начавшееся в середине 2014 г. В результате добыча углеводородов в регионе стала менее рентабельной, и многие инвесторы были вынуждены пересмотреть планы по участию в арктических проектах. Тем не менее, по мнению многих специалистов, в ближайшие десятилетия человечеству не стоит ожидать наступления эры дешёвой нефти. Так, уже к 2020 г. ожидается, что потребление нефти вырастет на 10 % от уровня начала 2016 г. [1], прежде всего за счёт увеличения спроса в странах АТР.

Сегодня ЕС остаётся крупнейшим торговым партнёром РФ с товарооборотом около 237,62 млрд долларов США, на втором месте страны СНГ – 65,57 млрд долларов США, далее следует КНР с товарооборотом в 63,55 млрд долларов США, а товарооборот с Японией и РК составляет – 21,31 и 18,06 млрд долларов США соответственно. [3] Безусловно, РФ заинтересована в диверсификации внешних торговых потоков, в первую

очередь, за счёт наращивания торговли со странами АТР, и активное освоение АЗРФ будет только способствовать данному процессу.

Одним из наиболее амбициозных, с точки зрения вовлечения в арктические проекты игроков из азиатских стран, по праву считается проект «Ямал СПГ». Его акционерами выступили российская компания «НОВАТЭК», имеющая пакет в 50,1 %, французская «TOTAL» и китайская «CNPC», имеющие по 20 % акций каждая, а также фонд «Шёлкового пути», который в декабре 2015 г. приобрёл пакет в 9,9 %. Таким образом, «Ямал СПГ» стал первым российским арктическим проектом, в который напрямую вливаются финансовые средства КНР (почти 30 % от общего финансирования). Общий же объём инвестиций в проект оценивается в 26,9 млрд долларов США. В рамках инфраструктурных решений проекта запланирована постройка порта Сабетта, строительство завода СПГ мощностью 16,5 млн тонн СПГ в год на базе Южно-Тамбейского месторождения, конструирование современного международного аэропорта, строительство обслуживающего флота и выстраивание логистики вдоль трассы СМП. Проведены основные тендеры и заключены ключевые контракты на проектирование и поставку оборудования, материалов и комплектующих для проекта «Ямал СПГ» с крупнейшими иностранными компаниями, такими как «TECHNIP» и «VINCI» (Франция), «JGC CORP» и «YOKOGAWA ELECTRIC» (Япония), «SIEMENS» (Германия), «GENERAL ELECTRIC» (США), «COOEC» (КНР), «DAEWOO SHIPBUILDING & MARINE ENGINEERING» (КР) и др. [6]

В июле 2014 г. «НОВАТЭК» попал под действие санкций, и компании утратила возможность брать кредиты у западных банков на срок, превышающий 90 дней. Хотя «НОВАТЭК» и «TOTAL» не изменили свои намерения по реализации проекта «Ямал СПГ», финансовый план проекта пришлось серьёзно скорректировать. Не имея возможности привлечения финансовых средств европейских и американских банков, Россия была вынуждена: во-первых, мобилизовать внутренние ресурсы (в 2015 г. было принято решение о выделении 150 млрд рублей из Фонда национального благосостояния РФ и подписаны договоры со «Сбербанком» и «Газпромбанком» о предоставлении кредитов в размере 3,6 млрд евро на 15 лет); во-вторых, обратить взор на Восток (продажа акций «НОВАТЭК» китайским компаниям). Кроме того, в 2016 г. проект «Ямал СПГ» получил кредит в размере 12 млрд долларов США от двух китайских банков – «CHINA EXIM BANK» и «CHINA DEVELOPMENT BANK». При этом в сентябре 2016 г. – во время Восточного экономического форума во Владивостоке – исполнительный директор Японского банка «JAPAN BANK FOR INTERNATIONAL COOPERATION» сообщил, что банк предоставит кредит в размере 400 млн долларов США в рамках финансирования проекта «Ямал СПГ». [13] Таким образом, кредиты нескольких российских и азиатских банков в совокупности с предоставленными средствами ФНБ обеспечивают объём финансирования, необходимый для успешной реализации проекта.

В марте 2016 г. глава «Ямал СПГ» Евгений Кот сообщил, что практически весь объём производимого заводом природного газа (96 %) уже «законтрактован по долгосрочным контрактам на период 20–25 лет». При этом, в соответствии с подписанными договорами, около 86 % СПГ предназначается для стран АТР. [10] Данный факт подчёркивает важность проекта для АТР и подтверждает уверенность иностранных партнёров в его успешной реализации, несмотря на трудности, связанные с введением западных санкций против РФ.

Превращение СМП в транспортный коридор мирового значения

Другим ключевым направлением арктической политики РФ является развитие трассы СМП, которая представляет собой самый короткий морской путь из Северо-Западной Европы в Тихоокеанский регион и обратно. Так при расчёте эталонного маршрута Йокогама (Япония) – Роттердам (Нидерланды) расстояние по южному маршруту через Суэцкий канал составляет 11205 морских миль. При переходе по СМП расстояние сокращается на 3860 морских миль (34 %), что позволяет судовладельцам существенно экономить топливо и сокращать издержки на перевозку товаров. Немаловажно и то, что СМП свободен от деятельности морских пиратов, которые создают угрозу судоходству в районе Африканского Рога. [15]

Россия предпринимает меры по развитию на базе СМП общенациональной транспортной сети. Для этого планируется соединить СМП с сетью железных дорог и путей речного сообщения, охватывающих обширные внутренние территории РФ, что позволит осуществлять транспортировку ресурсов данных территорий в арктические порты для их последующей переработки или перегрузки. Тем не менее, существуют несколько факторов, снижающих привлекательность использования СМП для перевозок товаров. Первый из них – экстремальные погодные условия и ограниченный период навигации (от трёх до пяти месяцев в году). Данную проблему можно решить за счёт применения ледокольного флота РФ, что позволит использовать трассу СМП на круглогодичной основе. Однако услуги ледоколов существенно увеличивают стоимость перевозок по северному маршруту, при этом большое значение будет иметь размер транзитного судна, так как крупнотоннажным судам для сопровождения могут понадобиться два ледокола. Кроме того, суровые арктические условия предопределяют использование специальных контейнеров для некоторых видов груза, что также ведёт к росту издержек.

Второй фактор – отсутствие в регионе развитой инфраструктуры. Только в 5 из 18 арктических портов РФ обеспечена круглогодичная навигация (Мурманск, Архангельск, Кандалакша, Витино, Дудинка). Немаловажное значение имеют вопросы безопасности мореплавания и обеспечения необходимого уровня аварийно-спасательной готовности. РФ начала работу по развёртыванию в регионе сети морских спасательно-координационных центров и подцентров (далее – МСКЦ и МСПЦ), принадлежащих ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота», и аварийно-спасательных центров МЧС (далее – АСЦ). Уже действуют МСКЦ в портах Диксон, Мурманск и Архангельск, а также МСПЦ в портах Тикси, Певек и Providения. [2] АСЦ планируется разместить в населённых пунктах с достаточной транспортной и телекоммуникационной инфраструктурой, а также значительными людскими ресурсами. Для этих целей были выбраны города Мурманск, Архангельск, Анадырь, Нарьян-Мар, Воркута, Надым, Певек, Дудинка, а также посёлки Тикси и Providения. [5] Так, издание «The New York Times» сравнило данные АСЦ с «жемчужинами ожерелья, нанизанными вдоль арктического побережья России» [16]. Однако сегодня построение системы безопасности мореплавания в АЗРФ ещё не завершено, так, функционируют только 4 из 10 названных центров (в Архангельске, Нарьян-Маре, Мурманске и Дудинке). Предстоит многолетняя работа по строительству инфраструктуры и оснащению передовым оборудованием и техническими средствами шести оставшихся АСЦ. В перспективе сеть российских АСЦ, МСКЦ и МСПЦ позволит не только обеспечить безопасность мореплавания по СМП, но и будет способствовать обеспечению экологической безопасности, в том числе на объектах нефтегазовой промышленности.

Третий фактор связан с необходимостью развития всех видов обеспечения и услуг вдоль трассы СМП. Необходимо создать комплексную систему освещения надводной обстановки, развивать метеорологическое и навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства, разработать систему мониторинга ледовой обстановки, построить обширную систему связи и т.д. Решить данные проблемы можно только путём комплексного развития морских портов на всём побережье российской Арктики. Очевидно, что решение упомянутых выше проблем требует от РФ значительных временных и финансовых затрат.

Многие критики проекта СМП указывают на потерю иностранными партнёрами интереса к использованию трассы, ссылаясь на данные статистики перевозок. Так, в 2010 г. по СМП были осуществлены 4 транзитных прохода, в пиковом 2013 г. – 71 проход, а в 2015 г. – 18 проходов. [15] Снижение количества транзитных перевозок в Арктике преимущественно связано с падением цен на нефть, в результате которого транспортировка грузов через Суэцкий канал стала дешевле, в то время как цена услуг в АЗРФ осталась на том же уровне. Тем не менее, общий объём перевозок по отдельным участкам СМП растёт из года в год, что является результатом реализации РФ крупных инфраструктурных проектов в Арктике (таких как «Ямал СПГ»). Так, в 2014 г. было перевезено 3,98 млн тонн различных грузов, а в 2015 г. – 5,43 млн тонн, однако потенциал маршрута намного выше. В частности, в июне 2015 г. на совещании у премьер-министра РФ вице-премьер Аркадий Дворкович сообщил, что по расчётам к 2030 г. объём ежегодных перевозок по СМП составит более 80 млн тонн.

Несмотря на ряд нерешённых проблем в использовании СМП, ряд стран АТР проявляют большой интерес к данному маршруту. В частности, посол Японии по вопросам Арктики Казуко Сираиси высказала мнение о том, что до 40 % торгового оборота Японии с Европой может осуществляться по трассе СМП. [11] Также Токио выразил готовность к совместной работе с РФ в вопросах мониторинга ледовой обстановки в Арктике. В 2013 г. руководство КНР высказывало мнение о том, что к 2020 г. транзит по СМП может составить 15 % внешнеторгового оборота страны [11]. Стоит отметить, что около 85 % нефти, идущей в КНР из Африки и Ближнего Востока, провозится через Малаккский пролив, в акватории которого ВМС США регулярно проводят масштабные учения совместно с ВМС стран Юго-Восточной Азии. Для выхода из так называемого «Малаккского тупика» Пекин вынужден искать альтернативные маршруты перевозки углеводородов. В этой связи есть основания полагать, что объёмы грузоперевозок Китая по СМП будут только наращиваться.

Основную же угрозу интересам РФ в освоении СМП представляет позиция США и ряда стран ЕС по поводу статуса северной трассы. Если РФ считает СМП своей внутренней транспортной линией, то США официально не признают суверенитет России над СМП, считая данный маршрут международным, а все устанавливаемые Россией сборы и пошлины за проход по СМП нелегитимными. Свою позицию США подкрепляют тем фактом, что большая часть СМП проходит в исключительной экономической зоне (ИЭЗ) РФ, являющейся районом открытого моря, где все государства пользуются свободами судоходства, а на тех участках СМП, которые проходят по территориальному морю (ТМ) РФ, государства могут воспользоваться правом мирного прохода.

В то же время РФ, как прибрежное государство, в ИЭЗ имеет юрисдикцию в отношении защиты морской среды. Любое навигационное происшествие с судном на трассе СМП может стать причиной экологического бедствия, последствия которого будет устранять РФ, а в сложных

климатических условиях Арктики такой риск возрастает в разы. Таким образом, на правах гаранта сохранения морской среды в регионе Россия вправе предъявлять повышенные требования к обеспечению безопасности судоходства по СМП. При этом РФ не запрещает использование СМП судам третьих стран, то есть не лишает их права на свободу судоходства, а лишь предлагает услуги, гарантирующие безопасность мореплавания в АЗРФ, тем самым сводя к минимуму вероятность возникновения происшествий с судами, не допуская нанесения ущерба окружающей среде.

В сложившейся ситуации в качестве важного потенциального союзника Москвы в деле укрепления статуса СМП как национальной транспортной коммуникации может выступить Оттава, столкнувшаяся со схожей проблемой по статусу Северо-Западного прохода (далее – СЗП) вдоль арктического побережья Канады.

Интересы Китая, Японии и Южной Кореи в Арктическом регионе

В мае 2013 г. основные игроки Северо-Восточной Азии – Китай, Япония и Южная Корея – были официально приняты в Арктический совет на правах постоянных наблюдателей. Для получения статуса постоянного наблюдателя любому кандидату, будь то неарктическое государство, межправительственная, межпарламентская или неправительственная организация, необходимо получить одобрение всех арктических государств. Кроме того, Советом определён ряд критериев, которым должен соответствовать каждый кандидат. Так, в числе прочего, учитывается, в какой степени кандидат:

- принимает и поддерживает цели Арктического совета;
- признаёт, что на Северный Ледовитый океан распространяется обширная правовая база, включая морское право, и что данная база составляет прочную основу для ответственного управления этим океаном;
- признаёт суверенитет, суверенные права и юрисдикцию арктических государств в регионе;
- уважает интересы, культуру, ценности и традиции коренных народов Арктики и других жителей региона;
- продемонстрировал политическое волеизъявление, а также финансовую способность вносить вклад в работу постоянных участников и других коренных народов Арктики;
- продемонстрировал свои интересы в Арктике и квалификацию, имеющую отношение к работе Совета;
- продемонстрировал наличие конкретного интереса и способности содействовать работе Совета, в том числе и через партнёрства с государствами-членами и постоянными участниками, представляя арктические проблемы в организациях, принимающих глобальные решения. [4]

Права и возможности постоянных наблюдателей в Арктическом совете при этом весьма ограничены. Они приглашаются для участия во всех мероприятиях Совета, но не имеют права голоса и, соответственно, не могут напрямую воздействовать на процесс принятия решений в рамках организации. Тем не менее, наблюдатели принимают активное участие в деятельности шести тематических рабочих групп Совета и могут вносить свой вклад в разрабатываемые рабочими группами проекты. Кроме того, наблюдатели могут выступать с проектными предложениями через арктическое государство или постоянного участника, но финансовый вклад наблюдателей в любой проект не может превышать финансирование от арктических стран. На заседаниях вспомогательных органов Совета наблюдатели могут, по усмотрению Председателя, выступать с заявлениями после арктических государств и постоянных участников, предоставлять письменные заявления, документы, имеющие отношение

к делу, и высказывать свою точку зрения по поводу обсуждаемых вопросов. Также наблюдатели могут представлять письменные заявления на Министерских сессиях. [4]

Получение Китаем, Японией и Южной Кореей статуса постоянного наблюдателя при Арктическом совете свидетельствует о том, что указанные страны сформулировали и представили арктическим государствам свои национальные интересы в регионе.

Китай подчёркивает двоякий характер происходящих в Арктике изменений. С одной стороны, климатические изменения в регионе приводят к появлению неблагоприятных природных явлений в самом Китае (периодические засухи и наводнения), тем самым негативно сказываясь на ведении сельского хозяйства и уровне жизни населения. С другой стороны, экономические преимущества региона – наличие природных ресурсов и перспективы использования морских коммуникаций Арктики – представляют особый интерес для энергодефицитного, экспортно-ориентированного и развивающегося Китая. В целом, интересы Пекина в Арктике сфокусированы на трёх основных направлениях: (1) изучение климатических изменений и возможность реагировать на них; (2) получение экономической выгоды от арктического судоходства; (3) получение доступа к богатым природным ресурсам региона. [14] Кроме того Китай выразил готовность и уже активно принимает участие в проведении полярных исследований и реализации крупных промышленных и торговых проектов в Арктике.

Республика Корея в средне- и долгосрочной перспективе также планирует извлечь существенную экономическую выгоду от участия в проектах по освоению Арктического региона, прежде всего, за счёт наращивания торговли. [14] Активное освоение арктических маршрутов создаёт условия для повышения спроса на разработку и строительство новых судов ледового класса, включая и производство оборудования для них. Данный факт рассматривается как возможность для наращивания объёмов промышленного производства РК, являющейся одним из крупнейших производителей судов в мире. Кроме того, испытывая острую нехватку природных ресурсов, Сеул нуждается в получении доступа к минеральным и энергетическим ресурсам Арктики, которые позволят удовлетворить растущие внутренние потребности страны.

Япония занимает более осторожную позицию относительно экономических перспектив освоения Арктики и в качестве основных интересов в регионе рассматривает вопросы научных исследований и защиты окружающей среды. В течение длительного периода времени Токио активно занимался полярными исследованиями, и поэтому сегодня обладает передовыми знаниями и оборудованием для работы в арктических условиях, которые будут востребованы в ходе наращивания деятельности в регионе. Но на долгосрочную перспективу Япония также нацелена на получение экономической выгоды от разработки ресурсов региона и активизации торгового мореплавания по северным маршрутам. [14]

Таким образом, Китай, Япония и Республика Корея являются активными участниками системы международных отношений в Арктическом регионе. Все три страны заинтересованы в мирном и устойчивом развитии региона, который в будущем может удовлетворить их потребности в природных ресурсах – как биологических, так и минеральных. Они также заинтересованы в развитии морских коммуникаций Арктики (СЗП и СМП), так как последние будут способствовать продвижению свободной торговли стран Северо-Восточной Азии с другими регионами мира. Через участие в заседаниях Арктического совета и тематических рабочих групп Китай, Япония и РК получили возможность открыто выражать своё мнение по поводу будущего Арктики, а также обмениваться

знаниями и технологиями, необходимыми для поступательного развития региона. Безусловно, Россия осознаёт, что её партнёры из Северо-Восточной Азии могут способствовать активному социально-экономическому развитию Арктики в целом и АЗРФ в частности, поэтому Москва выражает готовность к сотрудничеству с ними в различных сферах, в том числе в реализации проектов «Ямал СПГ» и СМП.

* * *

Россией предприняты огромные усилия, направленные на комплексное социально-экономическое развитие АЗРФ, инициирован ряд крупных энергетических и инфраструктурных проектов в Заполярье, наиболее приоритетными из которых являются «Ямал СПГ» и СМП. Однако в последние годы Москва столкнулась с рядом внешних проблем, угрожающих успешному экономическому развитию российской Арктики. Западные санкции нанесли ущерб энергетической и транспортной отраслям, ограничив доступ к финансовым ресурсам и передовым технологиям, особенно необходимым в сфере разработки шельфа. Ещё одной существенной проблемой стало падение цен на углеводороды, что привело к снижению инвестиционной привлекательности многих энергетических проектов в АЗРФ. Кроме того, снижение цен на нефть косвенно повлияло и на объёмы транзитных перевозок по трассе СМП.

Тем не менее, Россия продолжает работу по реализации арктических проектов, вовлекая в них новых игроков из АТР, заинтересованных в их успешном завершении. Так, политика Китая по сокращению промышленного потребления угля для улучшения экологической ситуации в стране, энергетическая зависимость Республики Корея и отказ Японии от использования атомной энергии дают основания полагать, что они будут заинтересованы в наращивании объёмов закупок российского СПГ. Кроме того, эти государства выразили готовность к сотрудничеству с РФ по вопросам развития и использования трассы СМП. При этом развитие и углубление сотрудничества России с Китаем, Японией и РК в рамках реализации арктических проектов будет носить взаимовыгодный характер, отвечающий национальным интересам каждого участника.

В то же время «российский поворот на Восток» не означает отказ от сотрудничества с западными партнёрами, чьи компании оказались заложниками сложившейся внешнеполитической ситуации. Многие из них по-прежнему проявляют интерес к совместной работе в АЗРФ. В этой связи России следует наращивать дипломатические усилия по снижению градуса политической напряжённости в мире в целом и нормализации отношений с арктическими государствами в частности.

Успешная реализация начатых проектов в АЗРФ внесёт существенный вклад в обеспечение национальной безопасности страны, при этом активное освоение СМП будет способствовать повышению геополитического статуса России, которая традиционно рассматривалась как континентальная держава, не обладающая контролем над мировыми морскими коммуникациями. В случае же превращения СМП в маршрут мирового значения, у России появится шанс стать и морской державой, контролирующей один из значимых для мировой торговли морских транспортных коридоров. При этом руководству страны не следует ожидать сиюминутной выгоды от проекта СМП, так как его реализация потребует огромных временных, финансовых, ресурсных и технологических затрат.

Литература

1. Арктике нет альтернативы// Однако, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.odnako.org/almanac/material/arktike-net-alternativi/>. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
2. Давыденко А.А. О совершенствовании системы поиска и спасания в Арктике// Интернет-портал Росморречфлота, [Электронный ресурс]. URL: www.morflot.ru/files/files/doclad_poisk.doc. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
3. Итоги внешней торговли России в 2015 году: цифры и факты// ПроВэд, [Электронный ресурс]. URL: <http://m.proved-partner.ru/analytics/research/32060-itogi-vneshney-topgovli-possii-v-2015-godu-tsify-i-fakty.html>. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
4. Наблюдатели// Arctic Council, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/ru/about-us/arctic-council-2/observers/5-observers>. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
5. Предупреждение ЧС в АЗРФ// Интернет-портал МЧС России, [Электронный ресурс]. URL: http://www.mchs.gov.ru/upload/site1/gosdoklad/5_4_.pdf. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
6. Проект «Ямал СПГ»// Pro-Gas.Ru, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pro-gas.ru/gas/jamal/>. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
7. Стратегия развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. Утв. 08.02.2013 г.
8. Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Утв. 18.09.2008 г.
9. Фадеев А. Международное сотрудничество в освоении Арктики// РСМД, [Электронный ресурс]. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=657#top-content. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
10. Ямал СПГ – законтрактовано 96 % СПГ// Нефтегазовая вертикаль, [Электронный ресурс]. URL: http://www.ngv.ru/news/yamal_spg_zakontraktovalo_96_proizvodimogo_spg_na_dolgosrochnoy_osnove/. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
11. Япония нацелилась на Северный морской путь// NG.RU, [Электронный ресурс]. URL: http://www.ng.ru/economics/2016-03-01/1_japan.html. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
12. Exxon Mobil loses \$1 billion due to sanctions against Russia// Alexander's Gas & Oil Connections, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gasandoil.com/news/2015/02/exxon-mobil-loses-1-billion-due-to-sanctions-against-russia>. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
13. Japan makes Arctic gas move with \$400 million Yamal-LNG loan. BLOOMBERG, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-09-02/japan-makes-arctic-gas-move-with-400-million-yamal-lng-loan>. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
14. Pulkkinen K. The Arctic Council and the Northeast Asian Observers// Swedish Institute of International Affairs, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ui.se/eng/upl/files/98358.pdf>. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
15. Putin's Arctic Ambitions// Foreign Affairs, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/russia-fsu/2016-05-05/putins-arctic-ambitions>. (дата обращения: 15.09.2016 г.).
16. U.S. Is Playing Catch-Up With Russia in Scramble for the Arctic// The New York Times, [Электронный ресурс]. URL: http://www.nytimes.com/2015/08/30/world/united-states-russia-arctic-exploration.html?_r=1. (дата обращения: 15.09.2016 г.).

Транслитерация по ГОСТ 7.79–2000 Система Б

1. Arktike net al'ternativy// Odnako, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.odnako.org/almanac/material/arktike-net-alternativi/>. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
2. Davydenko A.A. O sovershenstvovanii sistemy poiska i spasaniya v Arktike// Internet-portal Rosmorrechflota, [EHlektronnyj resurs]. URL: www.morflot.ru/files/files/doclad_poisk.doc. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
3. Itogi vneshnej torgovli Rossii v 2015 godu: tsifry i fakty// ProVehd, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://m.proved-partner.ru/analytics/research/32060-itogi-vneshney-topgovli-rossii-v-2015-godu-tsifry-i-fakty.html>. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
4. Nablyudateli// Arctic Council, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/ru/about-us/arctic-council-2/observers/5-observers>. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
5. Preduprezhdenie CHS v AZRF// Internet-portal MCHS Rossii, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.mchs.gov.ru/upload/site1/gosdoklad/5_4_.pdf. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
6. Proekt «Yamal SPG»// Pro-Gas.Ru, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.pro-gas.ru/gas/jamal/>. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
7. Strategiya razvitiya AZRF i obespecheniya natsional'noj bezopasnosti na period do 2020 goda. Utv. 08.02.2013 g.
8. Osnovy gosudarstvennoj politiki RF v Arktike na period do 2020 goda i dal'nejshuyu perspektivu. Utv. 18.09.2008 g.
9. Fadeev A. Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo v osvoenii Arktiki// RSMD, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=657#top-content. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
10. YAmal SPG – zakontraktovano 96 % SPG// Neftegazovaya vertikal', [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.ngv.ru/news/yamal_spg_zakontraktovalo_96_proizvodimogo_spg_na_dolgosrochnoy_osnove/. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
11. Yaponiya natselilas' na Severnyj morskoy put// NG.RU, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.ng.ru/economics/2016-03-01/1_japan.html. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
12. Exxon Mobil loses \$1 billion due to sanctions against Russia// Alexander's Gas & Oil Connections, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.gasandoil.com/news/2015/02/exxon-mobil-loses-1-billion-due-to-sanctions-against-russia>. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
13. Japan makes Arctic gas move with \$400 million Yamal-LNG loan. BLOOMBERG, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-09-02/japan-makes-arctic-gas-move-with-400-million-yamal-lng-loan>. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
14. Pulkkinen K. The Arctic Council and the Northeast Asian Observers// Swedish Institute of International Affairs, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.ui.se/eng/upl/files/98358.pdf>. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
15. Putin's Arctic Ambitions// Foreign Affairs, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/russia-fsu/2016-05-05/putins-arctic-ambitions>. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).
16. U.S. Is Playing Catch-Up With Russia in Scramble for the Arctic// The New York Times, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.nytimes.com/2015/08/30/world/united-states-russia-arctic-exploration.html?_r=1. (data obrashheniya: 15.09.2016 g.).