

DOI: 10.24412/2500-2872-2021-2-110-126

Российское направление политики Японии в Арктике

Д.В. Стрельцов

Аннотация. Статья посвящена российскому вектору политики Японии в Арктике. Основными областями, в которых Токио проявляет заинтересованность в сотрудничестве с Россией в Арктике, являются энергетика, транспорт и безопасность. В статье сделан упор на происшедшие в этих сферах в 2019–2020 гг. подвижки, которые не получили пока должного освещения в отечественной историографии.

Проводя политику диверсификации источников поставок энергоресурсов, Япония обращает внимание на российскую Арктику как одно из перспективных направлений сотрудничества в газовой сфере. В 2019 г. японские компании подписали контракт о покупке 10 %-ной доли в проекте «Арктик СПГ-2», который предусматривает, что объём японских инвестиций в проект составит почти 3 млрд долл. США. В качестве одного из основных направлений сотрудничества с Россией Япония также рассматривает участие в транспортно-логистическом развитии Севморпути, без которого реализация проектов добычи газа на Ямальском полуострове оказывается невозможной. Кроме того, Япония заинтересована в установлении понятных и стабильных «правил игры» в Арктике, и в этом смысле сфера безопасности в арктическом регионе становится одним из наиболее значимых направлений сотрудничества с Россией.

Российское направление политики Японии в Арктике получило дополнительный импульс в связи с политикой сближения с Москвой, проводившейся кабинетами Абэ в 2012–2020 гг. Проекты в Арктике стали неотъемлемой частью Плана из восьми пунктов, способствуя решению задач обеспечения энергетической и экономической безопасности Японии. С сотрудничеством в Арктике напрямую связаны не только проекты развития Северного морского пути и арктические проекты по добыче и сжижению природного газа, но и двусторонние проекты в сферах «зелёной энергетики», портовой инфраструктуры, городского строительства, переработки рыбы, экологии, улучшения жизни людей, медицины, туризма и т.д.

Ключевые слова: Российско-японские отношения, Арктика, «Арктик СПГ-2», Северный морской путь, План из восьми пунктов, диверсификация источников поставок энергоносителей.

Автор: Стрельцов Дмитрий Викторович, доктор исторических наук, заведующий кафедрой востоковедения МГИМО-университета (адрес: Москва 119454, просп. Вернадского, 76). E-mail: d.streltsov@inno.mgimo.ru

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Благодарности. Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда (проект № 19-18-00142).

Для цитирования: 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

The Russian vector of Japan's policy in the Arctic

D.V. Streltsov

Abstract. The article addresses the Russian vector of Japan's Arctic policy. The main areas of Japan's interest in cooperation with Russia in the Arctic region are energy, transport, and security. The article focuses on the developments that took place in 2019–2020 in these areas, which have not yet received proper coverage in Russian bibliography.

Pursuing the policy of diversification of energy supply sources, Japan turns its attention to the Russian Arctic as one of the promising areas of cooperation in the gas sector. In 2019, Japanese companies signed a contract for the purchase of a 10 % stake in the Arctic LNG-2 project, which provides for almost \$ 3 bln of Japanese investment. As one of the primary areas of cooperation with Russia, Japan also considers participation in the transport and logistics development of the Northern Sea Route, which is indispensable for the implementation of gas production projects on the Yamal Peninsula. In addition, Japan is interested in establishing clear and stable "game rules" in the Arctic, and, in this sense, the security sphere in the Arctic region is becoming one of the most important areas of cooperation with Russia.

The Russian vector of Japan's Arctic policy received an additional impetus in connection with the policy of rapprochement with Moscow conducted by the Abe cabinets in 2012–2020. Arctic projects have become an integral part of the Eight-Point Plan, contributing to Japan's energy and economic security. Cooperation in the Arctic is directly linked not only to the projects of the development of the Northern Sea Route and Arctic projects for the extraction and liquefaction of natural gas, but also to bilateral projects in the fields of "green energy", development of port infrastructure, urban construction, fish processing, ecology, improving people's living conditions, medicine, tourism, etc.

Keywords: Russian-Japanese relations, the Arctic, Arctic LNG-2, the Northern Sea Route, the Eight-Point Plan, diversification of energy supply sources.

Author: *Streltsov Dmitry V.*, Doctor of Sciences (History), Professor, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO-University) (address: 76, Vernadskogo Prospect, Moscow, 119454, Russian Federation). E-mail: d.streltsov@inno.mgimo.ru

Conflict of interests. The author declares the absence of the conflict of interests.

Acknowledgements. This research was supported by the Russian Science Foundation (grant number 19-18-00142).

For citation: Streltsov 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]*, 2021, 2, 110–126. (In Russian). DOI: 10.24412/2500-2872-2021-2-110-126

Большой интерес вызывает российский вектор внешней политики Японии в Арктике. Интерес Японии к российским арктическим проектам и ее практические шаги в этом направлении не просто вносят дополнительную коннотацию в «северный вектор» ее внешней политики, но, по сути, создают в нем отдельное направление.

Между тем этот вектор является относительно новым феноменом. В послевоенной Японии практически не наблюдалось большого интереса к Арктике и к проблемам российского Севера, как на государственном уровне, так и на уровне частных организаций. Немалую роль в этом играло критическое осмысление неудачного для Японии довоенного опыта взаимоотношений с Россией, в рамках которого северное направление внешней экспансии оказалось для страны наиболее провальным. В послевоенный период Япония

строила свою внешнюю политику, исходя из постулата о наличии прямой военной угрозы с севера, что не могло не сказаться на ментальном восприятии Арктики несколькими поколениями японцев как чего-то далекого, малоинтересного и чуждого, не имеющего отношения к насущным нуждам страны. Даже полярные научные исследования после войны были инициированы Японией не в Арктике, а в Антарктике – это было сделать гораздо проще не только в организационном, но и психологическом отношении, на фоне господствовавших тогда стереотипах о «враждебном Севере».

Ситуация стала меняться в постбиополярный период в связи с поиском страной новой глобальной роли. Япония с начала 1990-х гг. стала позиционировать себя в качестве политической державы мирового значения, несущей обязанность вносить посильный вклад в исследования крайне важного для мирового природно-экологического баланса арктического региона. Арктика и особенно российская ее часть с ее богатыми природными и энергетическими ресурсами стала привлекать интерес Токио и в контексте политики диверсификации источников поставок углеводородного сырья. Особенно этот интерес повысился после фукусимской катастрофы, когда Япония была вынуждена заглушить значительную часть своих атомных реакторов и сделать ставку на расширенное использование традиционных источников энергии, и в первую очередь природного газа как наиболее экологически чистого вида углеводородного топлива.

Кроме того, в Японию пришло понимание того, что на фоне глобального потепления Арктика в перспективе может стать судоходным регионом. Уже сейчас, благодаря активным усилиям России по развитию Северного морского пути, доставка грузов через российские арктические воды из Азии в Европу становится реальностью. В связи с этим Япония стала рассматривать транспортно-логистическое направление двустороннего сотрудничества с Россией в Арктике в качестве одного из первостепенных.

Наконец, пересмотру отношения Японии к Арктике способствовали и изменения в глобальном стратегическом балансе сил в мире в целом и в Восточной Азии, в частности. Географическое положение Арктики позволяет странам, направляющим туда свои военно-морские силы и размещающим там свои военные объекты, получить существенные преимущества в плане контроля над стратегической обстановкой в мире. В результате большинство крупнейших мировых держав стало пытаться обозначить в Арктике свое военное присутствие. Япония заинтересована в установлении понятных и стабильных «правил игры» в Арктике, и в этом смысле сфера безопасности в данном регионе становится одним из наиболее значимых направлений сотрудничества с Россией.

Российское направление политики Японии в Арктике получило дополнительный импульс в связи с политикой сближения с Москвой, проводившейся кабинетами Абэ Синдзо в 2012–2020 гг. В мае 2013 г. Япония при поддержке России стала наблюдателем в Арктическом совете [Курмазов 2015, с. 59]. В мае 2016 г. премьер-министром С. Абэ во время неофициальной встречи с президентом России В.В. Путиным в Сочи был инициирован Японо-российский План сотрудничества из восьми пунктов, который получил высокую оценку в России как смелое решение, бросающее вызов политике «Большой семерки» по изоляции России после крымских событий 2014 г. Его основными областями стали энергетика, транспорт, сельское хозяйство и технологии, медицина, развитие городской инфраструктуры, энергетика и комплексное развитие Дальнего Востока.

Многие проекты двустороннего сотрудничества в Арктике стали неотъемлемой частью Плана из восьми пунктов. К их числу относятся проекты развития Северного морского пути и арктические проекты по добыче и сжижению природного газа, которые являются важнейшими для национальных интересов Японии, способствуя решению задач обеспечения энергетической и экономической безопасности. С Арктикой связаны и многие проекты комплексного развития Дальнего Востока, а также проекты в сферах транспорта и портовой инфраструктуры, городского строительства, переработки рыбы, экологии, улучшения жизни людей, медицины, туризма и т.д. Регионы российского Севера, например, заинтересованы в японских технологиях жилищного строительства в экстремальных климатических условиях, которые позволяют добиться феноменальных показателей теплосбережения за счет использования современных строительных материалов.

Основными областями заинтересованности Японии в арктических проектах сотрудничества с Россией стали сферы энергетики, транспорта, а также безопасности. Цель настоящей статьи – проанализировать эти направления сотрудничества, сделав упор на те происшедшие в 2019–2020 гг. подвижки, которые не получили пока должного освещения в отечественной историографии.

Северный морской путь

Среди проектов сотрудничества с Россией в Арктике особое место занимает Северный морской путь (СМП). Протяженность морских коммуникаций из Японии в Европу составляет около 20 тыс. км, если доставлять грузы традиционным южным путем – через Индийский океан и Суэцкий пролив, и около 13 тыс. км, если через СМП. Иными словами, транспортировка через арктический маршрут оказывается на 40 % короче по расстоянию и примерно на 10 дней по времени, чем через южный маршрут¹. Это означает значительную экономию времени и топлива, что существенно удешевляет перевозки.

Повышает в глазах Японии привлекательность СМП и то, что в связи с экономией топлива его использование позволяет существенно сокращать выбросы парниковых газов, что особенно важно в связи с отходом после Фукусимы от атомной энергетики и вынужденным переходом на традиционные источники энергии. Освоение СМП, таким образом, оценивается в контексте решения задач «зеленого развития» и борьбы с глобальным потеплением. Кроме того, СМП более безопасен по сравнению с южным маршрутом, так как судам не нужно проходить небезопасные с точки зрения угрозы пиратства и терроризма акватории, включая Малаккский пролив или восточное побережье Сомали.

В Японии в целом признают высокую степень готовности СМП, с учетом имеющихся у России технических и инфраструктурных возможностей для обеспечения судоходства, включая мощности для ледокольного сопровождения, ведения спасательных, ремонтных и иных вспомогательных работ. Наличие подобной базы снижает риски экологических последствий крупных аварий, сопровождающихся риском масштабной утечки топлива. Высоко оценивается в Японии и имеющийся у России потенциал лоцманских услуг, особенно на фоне нехватки и даже отсутствия квалифицированных лоцманов в других арктических странах, включая страны Скандинавии. Например, особо отмечается, что опытные российские лоцманы могут на глаз безошибочно определить толщину льда

¹ Так, маршрут из Иокогамы в Роттердам по южному пути составляет 20 742 км, по северному – 12 038 км.

и выбрать правильное направление движения, чего не могут сделать их зарубежные коллеги [Kitagawa 2013].

Однако на нынешнем этапе переход на СМП сталкивается для японских перевозчиков с большими трудностями. Прежде всего, в своем нынешнем состоянии он по понятным причинам может использоваться ограниченное время в году. Поэтому речь может идти только о долгосрочной перспективе, например, связанной с развитием сети ледокольных услуг, а также удлинением сезона судоходства в связи с ускорением процесса таянья льда.

России не удалось пока реализовать в полном объеме большую часть из запланированного по совершенствованию инфраструктуры Севморпути, строительству ледокольного, аварийно-спасательного и вспомогательного флотов, оснащению СМП наземными транспортными средствами и авиационной техникой. Большинство управленческих решений по развитию Арктики было принято лишь в самое последнее время [Гриняев, Журавель 2020, с. 55]. Например, План развития инфраструктуры СМП на период до 2035 г. был утвержден Распоряжением Правительства РФ только в декабре 2019 г. Пока еще не созданы условия для развития контейнерных перевозок, привлечения к СМП крупных международных судоходных компаний и грузовладельцев. Превращение Севморпути в базовый элемент конкурентоспособного международного и национального морского транспортного коридора планируется обеспечить только в 2031–2035 гг. [Журавель, Назаров 2020, с. 146].

Как арктическое государство, Россия, основываясь на Полярном кодексе Международной морской организации, вступившем в силу с 1 января 2017 г., предъявляет нормативные требования ко всем проходящим по Севморпути иностранным судам неледокольного типа использовать российское ледокольное сопровождение, иметь на борту российского лоцмана и т.д. [Leksyutina 2021, p. 17]. В связи с этим Японию беспокоит, что Россия, будучи монопольным поставщиком услуг, сможет устанавливать неоправданно высокие транзитные тарифы за услуги сопровождения. Например, большую озабоченность вызвало в Японии решение российских властей ограничить право транспортировки СПГ с ямальских месторождений российскими танкерами. Стоит отметить, впрочем, что в начале декабря 2020 г. на рабочем российско-японском совещании по сотрудничеству в сфере транспорта с российской стороны было дано разъяснение, что в случае соответствующих обращений со стороны транспортных компаний вопрос о снятии данного ограничения будет рассмотрен².

Еще один минус СМП в глазах Японии – ограничения, налагаемые рельефом дна. Чтобы попасть в арктический бассейн из Тихого океана, суда должны проходить через относительно мелкий Берингов пролив (наименьшая глубина фарватера составляет 36 м), что существенно ограничивает возможности судоходства крупнотоннажных судов. Для Японии существенную проблему составляет и то, что крупногабаритные суда из-за большого объема выбросов и риска масштабных последствий в случае аварии потенциально могут нанести непоправимый ущерб хрупкой экологии Арктики. Наконец, из-за малого трафика через СМП большую трудность для японских страховых компаний представляет оценка страховых рисков, что затрудняет определение уровня страховых платежей для судовладельцев [Kitagawa 2013].

² <https://www.logi-today.com/412966> (дата обращения: 15.06.21).

Тем не менее, разработка транспортного сообщения через СМП ведется не только на оценочном уровне, но и обсуждается в практической плоскости. В октябре 2018 г. министр иностранных дел Японии Т.Коно, выступая на Ассамблее Арктического круга, заявил о намерении поощрять японские компании уделять больше внимания бизнесу в Арктике с учетом потенциальных возможностей арктического маршрута³. В числе перспективных для Японии направлений, активно продвигаемых Минвостокразвития России – запуск регулярной контейнерной линии на СМП⁴. Интерес Японии к данному маршруту подтверждается тем, что префектуральные власти Хоккайдо еще несколько лет назад приступили к оценке возможностей использования порта Томакомаи, расположенного на побережье пролива Цугару, в качестве перспективного транспортного терминала, обслуживающего потребности Японии в случае перехода на СМП [Holroyd 2020, p. 324].

Энергетика

Первостепенное значение для японо-российского сотрудничества в арктическом регионе имеет сфера энергетики. Следует отметить, что эта сфера в целом является основой российско-японских торгово-экономических отношений. Энергосырье составляет около 70 % от общего объема импорта Японии из России. Японское правительство считает энергетику важнейшим элементом своих усилий по укреплению партнерства с Москвой.

Интерес Японии к проектам СПГ в Арктике, расположенным на полуостровах Ямал и Гыдан, не случаен. Речь идет о крупнейших запасах природного газа, составляющих около 20 % мировых. Президент российской газодобывающей компании «Новатэк» Л.Михельсон оценил потенциал добычи на Ямале и Гыдане (с учетом доли не только «Новатэка», но и «Газпрома») в 130–140 млн тонн СПГ в год, что в полтора раза больше, чем весь годовой объем производства Катара⁵. Еще в декабре 2017 г. «Новатэком» в арктическом порту Сабетта был введен в строй первый на полуострове Ямал завод по сжижению газа мощностью 16,5 млн тонн в год⁶. В 2020 г. завод уже работал со средней загрузкой на уровне 114 % от номинальной мощности и выпустил 18,8 млн тонн СПГ⁷.

Другой проект, получивший название «Арктик СПГ-2», находится на данном этапе (начало 2021 г.) на стадии строительства. Проект, основанный на углеводородных ресурсах месторождения «Утреннее», составляющих 1,978 млрд кубометров природного газа и 105 млн тонн жидких углеводородов (по Российской классификации запасов) на соседнем с Ямалом полуострове Гыдан, предполагает строительство трех линий по производству СПГ проектной мощностью 6,6 млн тонн СПГ в год каждая⁸ (рис. 1). Первую линию СПГ планируется запустить в 2023 г., вторую и третью – в 2024 и 2026 г. соответственно⁹.

³ <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Arctic-emerges-as-collaboration-hot-spot-for-Japan-and-Russia> (дата обращения: 15.06.21).

⁴ <https://tass.ru/ekonomika/10504149> (дата обращения: 15.06.21).

⁵ <https://www.kommersant.ru/doc/3695432> (дата обращения: 15.06.21).

⁶ <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/natural-gas/093020-japan-eyes-participating-in-kamchatka-lng-reloading-terminal-official> (дата обращения: 15.06.21).

⁷ <https://www.argusmedia.com/news/2188198-zagruzka-zavoda-iamal-spg-v-2020-g-dostigla-114?amp=1> (дата обращения: 15.06.21).

⁸ <https://neftegaz.ru/news/spg-szhizhennyu-prirodnyy-gaz/651369-obshchiy-progress-po-artktik-spg-2-sostavlyayet-29/>

⁹ <https://tass.ru/ekonomika/7585953> (дата обращения: 15.06.21).

В результате будет обеспечено производство 19,8 млн тонн СПГ и не менее 1,6 млн тонн стабильного газового конденсата в год. Общий объем инвестиций, как предполагается, составит от 20 до 21 млрд долл. США.



Рис. 1. Арктические проекты по добыче и сжижению природного газа

Источник: <https://energybase.ru/>

Ямальские проекты имеют для Японии, полностью удовлетворяющей внутренний спрос на природный газ за счет импорта СПГ, большие перспективы с точки зрения обеспечения уровня ее энергетической безопасности. Она проводит стратегию сбалансированного распределения источников поставок СПГ из различных регионов мира – США, России, ЮВА и Ближнего Востока. Япония исходит из стремления не оказаться в чрезмерной зависимости от какого-либо одного поставщика или страны и исключить фактор непредвиденного риска, связанный как с политическими событиями, так и со стихийными бедствиями в странах-партнерах. Как видно из табл. 1, в списке стран-поставщиков находятся как надежные политические союзники Японии, так и страны, относимые ею к числу идеологических и политических противников.

Вместе с СПГ, поставляемым Россией в Японию с Сахалина еще с 2008 г., ямальский газ в перспективе может получить существенную долю на внутреннем рынке Японии. Например, в период с января по август 2020 г. Япония импортировала из России 3, 629 млн тонн СПГ, или около 7,5 % от общего объема импорта СПГ в Японию. Россия для Японии занимала в 2019 г. 4-е место после Катара в списке стран-источников СПГ¹⁰.

¹⁰ <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/natural-gas/093020-japan-eyes-participating-in-kamchatka-lng-reloading-terminal-official> (дата обращения: 15.06.21).

Таблица 1. Импорт Японией СПГ в 2019 г. (по странам).

Страны-поставщики СПГ	Объем импорта (т)	Стоимостной объем (тыс. иен)
Австралия	30,116,008	1,756,177,031
Малайзия	9,330,527	492,022,088
Катар	8,734,971	510,420,743
Россия	6,398,638	337,528,306
Бруней	4,320,630	248,174,455
Индонезия	4,153,037	243,067,415
Папуа – Новая Гвинея	3,741,745	216,672,924
США	3,695,647	196,835,711
Оман	2,894,035	144,333,845
ОАЭ	2,168,486	123,767,579
Нигерия	833,291	32,436,813
Перу	677,128	36,467,369
Китай	70,560	2,250,297
Экваториальная Гвинея	68,819	3,623,685
Египет	62,119	3,495,559
Алжир	61,438	2,505,334
Итого	77,327,079	4,349,779,154

Источник: сайт Министерства торговли США (Official Website of the International Trade Administration <https://www.trade.gov/knowledge-product/japan-liquefied-natural-gas-lng>)

Как видно из табл. 1, поставки из Австралии, Малайзии и Катара составляют около 60 % от общего объема японского импорта СПГ. Таким образом, участие Японии в проекте «Арктик СПГ-2» способствовало бы диверсификации источников поставок СПГ и снижению ее зависимости от крупных поставщиков. Особую роль играет для Японии то обстоятельство, что стоимость добычи газа в Арктике относительно низка и сопоставима с Катаром. В частности, это связано с тем, что в полярных широтах газ дешевле охлаждать до температуры ниже нуля, чем при тридцатиградусной жаре, как на Ближнем Востоке [Ishikawa 2019]. Кроме того, поставки СПГ из российской Арктики, как отмечали представители Министерства экономики и промышленности Японии, повышают уровень ее энергетической безопасности с той точки зрения, что маршрут поставок не проходит через Ормузский пролив¹¹.

Япония с самого начала проявляла интерес к проектам разработки СПГ на Ямале. После принятия 11 октября 2010 г. российским правительством Комплексного плана по развитию производства СПГ на полуострове Ямал японские компании стали участниками проекта «Ямал СПГ». Так, совместное предприятие двух крупнейших японских инжиниринговых компаний JGC и Chiyoda выступило подрядчиком работ по проектированию, поставкам оборудования и строительству для нужд данного проекта. В декабре 2016 г. предприятие получило финансовую поддержку со стороны Японского банка международного

¹¹ <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/natural-gas/093020-japan-eyes-participating-in-kamchatka-lng-reloading-terminal-official> (дата обращения: 15.06.21).

сотрудничества (JBIC), открывшего кредитную линию на реализацию данного проекта на сумму 200 млн евро [Leksyutina 2021, p. 13]. В 2018 г. Японская национальная корпорация по нефти, газу и металлам JOGMEC подписала меморандум о взаимопонимании и возможностях сотрудничества по проектам на полуострове Ямал в Арктике, включая проекты на полуострове Гыдан. Вскоре после этого японская газораспределительная компания Seibu Gas (префектура Фукуока), поставляющая городской газ в северную часть острова Кюсю, подписала меморандум о взаимопонимании с «Новатэком» относительно выхода на рынок конечного потребителя и оптимизации поставок СПГ в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая строительство терминала Хибики в японском порту Китакою¹².

В результате длительных переговоров 29 июня 2019 г. на саммите G20 в Осаке был подписан контракт о покупке японской стороной 10 %-ной доли в проекте «Арктик СПГ-2», дающий ей право на получение 10 % добываемого газа. Чтобы добиться этой сделки, японская корпорация Mitsui & Co и JOGMEC одержали победу в конкурентной борьбе с несколькими международными национальными нефтяными компаниями, включая Saudi Aramco и KOGAS. В проекте, помимо «Новатэка», имеющего в нем 60 %-ную долю, и японских корпораций, принимают участие также французская Total и две китайские государственные корпорации – China National Oil and Gas Exploration and Development Company (CNODC) и CNOOC, получившие по 10 % акций.

Премьер-министр Японии Абэ Синдзо, выступая на саммите в Осаке, высоко оценил подписание соглашения, подчеркнув, что сделка «облегчает усилия России по освоению Арктики и обеспечивает стабильное энергоснабжение нашей страны» [Sassi 2019]. В свою очередь, президент В.В. Путин сообщил на саммите, что общий объем японских инвестиций в проект составит почти 3 млрд долл. США¹³.

Протокол о принятии окончательного инвестиционного решения по «Арктик СПГ-2» был подписан в сентябре 2019 г. на Восточном экономическом форуме во Владивостоке. Mitsui и JOGMEC, доли которых в общем пакете японских инвестиций составили соответственно 25 и 75 %, выступают в проекте через голландское совместное предприятие Japan Arctic LNG B.V.

Большой интерес вызывает схема транспортно-логистического обеспечения ямальских проектов. Единственный возможный канал поставок СПГ – Северный морской путь. Это означает, что танкеры должны быть специализированными перевозчиками СПГ класса 7Arc либо использовать атомные ледоколы сопровождения. В 2020 г. завод «Ямал СПГ» обслуживали около 15 специализированных танкеров ледового класса Arc7¹⁴. Среди них четыре танкера находятся в собственности крупнейшей судоходной компании Mitsui O. S. K Lines (MOL), входящей в группу дочерних компаний Mitsui.

В сентябре 2019 г. MOL, JBIC и «Новатэк» подписали соглашение о сотрудничестве по проектам перевалки СПГ на Камчатке и в Мурманске, а также по строительству плавучих хранилищ для перевалки СПГ с ледокольных на обычные СПГ-танкеры. Планы по созданию перегрузочного хаба СПГ на Камчатке оцениваются в Японии в контексте мер поддержки

¹² <https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/06/20dfaacd91922362.html> (дата обращения: 15.06.21).

¹³ <https://rg.ru/2019/07/01/putin-prinial-uchastie-v-sammite-g20-i-vstretilsia-s-trampom.html> (дата обращения: 15.06.21).

¹⁴ <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/natural-gas/093020-japan-eyes-participating-in-kamchatka-lng-reloading-terminal-official> (дата обращения: 15.06.21).

растущего рынка СПГ в Азии, что отвечает национальным интересам Японии. Ожидается, что камчатский хаб снизит стоимость морских перевозок и сократит сроки доставки в остальную Азию. При этом, в отличие от сложившейся ранее модели торговли СПГ, ориентированной на долгосрочные контракты, арктический СПГ, направляемый на азиатские рынки, будет реализовываться в основном в рамках спотовых сделок. Эти поставки в перспективе позволят сформировать новый спотовый рынок СПГ в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что отвечает интересам Японии, так как появление такого рынка повысило бы возможность ценового маневрирования на фоне неопределенности со спросом на «голубое топливо».

Работа по налаживанию поставок СПГ в Японию с ямальских проектов уже вступила в практическую стадию. В конце июня 2020 г. танкер СПГ ледокольного типа «Владимир Русанов» вышел из порта Сабетта и зашел 23 июля в Токийский залив к терминалу СПГ Огисима, впервые в истории доставив туда СПГ из российской Арктики¹⁵.

Вместе с тем логично задаться вопросами: почему работа над инвестсоглашением заняла несколько лет и почему в нем, в конечном счете, осталась только одна японская частная компания. Первоначально речь шла об участии двух торгово-инвестиционных корпораций, имеющих большой опыт участия в российских энергетических проектах – Mitsui & Co. и Mitsubishi Corp. Однако Mitsubishi отказалась от участия, сочтя условия проекта недостаточно выгодными. По всей видимости, была просчитана неблагоприятная для долгосрочных инвестиций политическая ситуация вокруг России, и прежде всего обостряющийся конфликт России с Западом, который не без оснований был признан долгосрочным и не имеющим видимых перспектив ослабления. В компании приняли во внимание риск стать объектом американских антироссийских санкций в случае их ужесточения в будущем [Brown 2019].

Кроме того, Россия считается в Японии страной высоких страновых рисков, в которой отсутствует независимая судебная система и поэтому главную роль играют неформальные механизмы взаимодействия с властями, которые нередко пробуксовывают. К тому же имеется и неприятная память о политическом давлении на нее, оказанном в 2006 г.: консорциум с участием Mitsubishi был вынужден сократить свою долю в проекте «Сахалин-2», когда «Газпрому» понадобился его контрольный пакет.

Наконец, определенные сомнения вызвала рентабельность проекта с учетом долгосрочных перспектив снижения потребностей страны в углеводородном сырье. Окупаемость подобного проекта занимает десятки лет, а отход от углеродной энергетики постепенно приобретет лавинообразный характер. Трудно понять, какой будет цена на газ и спрос на газ через 20–25 лет – а ведь именно таков должен быть горизонт планирования таких проектов.

В связи с этим уместно обратить внимание на общий тренд на снижение потребностей Японии в углеводородах. По долгосрочным прогнозам, в Японии ожидается некоторое снижение доли газа в электрогенерации, в связи с чем в перспективе трудно ожидать существенного роста спроса на СПГ¹⁶. Следует учитывать и то, что наметившийся после

¹⁵ <https://www.mol.co.jp/en/pr/2020/20038.html> (дата обращения: 15.06.21).

¹⁶ https://www.enecho.meti.go.jp/en/category/special/article/energyissue2019_01.html (дата обращения: 15.06.21).

Фукусимы отход от атомной энергетики несколько замедлился по мере перезапуска заглушенных после аварии АЭС, в результате чего доля атома сократилась не столь значительно, как это предполагалось изначально. Кроме того, Япония как лидер движения против глобального потепления вынуждена отказываться от углеводородов, делая ставку на возобновляемые источники и опять-таки на атом, чтобы выполнить свои обязательства по Парижскому соглашению.

В связи с этим возникает вопрос о том, что же стало основным мотивом для Mitsui для вхождения в проект. По всей видимости, существенную, если не главную, роль сыграли политические соображения. Следует вспомнить, что Mitsui приняла данное решение лишь после того, как японская государственная корпорация JOGMEC предложила профинансировать 75 % сделки, нарушив тем самым свое правило финансировать не более половины от общего объема инвестиций¹⁷. Учитывая высокую политизированность этого решения, можно предположить, что принято оно было в результате неформальной договоренности Mitsui с японским правительством. Не случайно глава представительства компании Mitsui в Москве Мэгуро Хироси в публичном интервью отмечал, что проект «не мог быть реализован без поддержки правительства»¹⁸.

Следует выделить несколько возможных причин активизации политического лоббирования официальным Токио в пользу участия японского капитала в российских арктических проектах. Прежде всего, в период премьерства Абэ свою роль играли ожидания японской стороны в отношении скорого подписания мирного договора и решения проблемы границы. С. Абэ фактически поставил решение этого вопроса на кон своей политической карьеры. Арктика была встроена в программу экономической помощи и была призвана подкрепить серьезность намерений японского премьера решить данный вопрос, создав для России соответствующие экономические стимулы. Иными словами, в Токио считали, что совместные проекты по освоению СМП и разработке природного газа в Арктике помогут сдвинуть с мертвой точки переговоры о пограничном размежевании [Leksyutina 2021, p. 13]. Следует отметить, впрочем, что эти ожидания существенно снизились в последний период премьерства Абэ, а после его ухода в отставку практически сошли на нет.

Причину активной позиции японского правительства можно видеть и в обострении международной конкуренции за долю в крайне привлекательных ямальских проектах. Выше отмечалось, что Япония конкурировала за долю в проекте «Арктик СПГ-2» с саудовской и корейской национальными корпорациями. В свою очередь, французская компания Total смогла получить 16 % акций «Новатэка», а также 20 % акций проекта «Ямал СПГ» и 10 % акций проекта «Арктик СПГ-2». В этих условиях японская государственная компания JOGMEC, получившая в соответствии с принятыми в ноябре 2016 г. поправками право покупать доли в зарубежных активах¹⁹, активизировала свои усилия в борьбе за долю «Новатэка», стремясь не отстать от Total и других соперников.

Особое значение в контексте международной конкуренции за арктические ресурсы приобрел китайский фактор, а именно – стремление Токио не допустить, чтобы Китай чересчур активно действовал в Арктике под патронажем России, получив там односторонние

¹⁷ <https://www.highnorthnews.com/en/japans-mitsui-and-mitsubishi-take-10-percent-stake-novateks-arctic-lng-2> (дата обращения: 15.06.21).

¹⁸ <https://www.hokkaido-np.co.jp/article/508913> (дата обращения: 15.06.21).

¹⁹ <https://www.reuters.com/article/us-japan-jogmec-idUSKBN1360UC> (дата обращения: 15.06.21).

льготы и преимущества. Действительно, Китай существенно опередил Японию в получении значительных долей в арктических проектах, воспользовавшись политико-дипломатической изоляцией Москвы после крымских событий 2014 г. и введением против нее экономических санкций, к которым Япония была вынуждена присоединиться (китайские компании получили 30 %-ную долю в проекте «Ямал СПГ»)²⁰. Важно и то, что введенные против России секторальные санкции предполагали ограничения на участие в проектах разработки природных ресурсов в арктической зоне, в том числе касающиеся технологий и инвестиций, что поставило Японию перед дилеммой: «отдать» Россию Китаю и другим азиатским конкурентам, не участвующим в санкциях, или самой попытаться обойти их, формально оставаясь членом антироссийского санкционного блока.

Можно вспомнить, что в начале 1980-х гг. введенные против СССР санкции в связи с вводом войск в Афганистан никак не помешали Японии продолжить те проекты экономического сотрудничества, которые она считала важными для себя, включая проекты на Сахалине, куда из Японии поставлялись трубы большого диаметра, а также проекты разработки лесных ресурсов Восточной Сибири и Дальнего Востока [Ozawa 2019, p. 413–415]. Эту традицию унаследовала и современная Япония, руководство которой в постбиполярный период неоднократно принимало решения о возобновлении и продолжении проектов ОПР в отношении тех стран, которые оказывались под международными санкциями в связи с нарушениями прав человека и попранием демократических принципов.

Еще одним мотивом для Токио, по всей видимости, явилось осознание необходимости сохранить с Россией стабильные экономические связи, не предъявляя к проектам сотрудничества обязательного требования окупаемости в короткие сроки. В целом в Токио понимают, что экономика поддерживает политику и что экономические связи с Россией могут послужить становлению добрососедских отношений двух стран. И поскольку бизнес мыслит категориями прибыльности и окупаемости, либо строит свою политику на стремлении любой ценой избежать риска, именно государство должно своей политикой скорректировать негативные последствия конъюнктурных и сиюминутных решений. При этом в данном случае под субъектом государственной политики следует понимать не какую-то отдельную бюрократическую структуру, а гибкую и вместе с тем устойчивую систему связей правительства, министерств и бизнес-сообщества, позволяющую мобилизовать административные и материальные ресурсы, а также максимально рационально их использовать [Полхова, Сергунин 2020, с. 121].

Помимо сферы СПГ, еще одним многообещающим направлением сотрудничества с Россией в арктическом регионе становится «зеленая энергетика». Проекты в этой области позволяют Японии достичь цели снижения выбросов парниковых газов в атмосферу. Одним из примеров стал совместный российско-японский проект с участием японских компаний NEDO, Такаока Токо и Mitsui по созданию уникального ветродизельного комплекса в арктическом поселке Тикси (Якутия). 22 декабря 2020 г. с участием официальных лиц из Японии и России там прошла онлайн-церемония, посвященная запуску системы электрогенерации. Помимо установки трех ветряных генераторов, разработанных специально для районов экстремального холода, предполагается также поставка сюда дизель-генераторов и аккумуляторных батарей японского производства для эффективного

²⁰ <https://www.rbc.ru/newspaper/2019/04/26/5cc19b4b9a794744f3d7b676> (дата обращения: 15.06.21).

снабжения региона электроэнергией в течение всего года. Это второй после Камчатки пример внедрения японских ветроэнергетических установок на Дальнем Востоке. «Я думаю, что построенные в сотрудничестве с Японией объекты еще долго будут надежно работать на благо жителей этих мест», — заявил Айсен Николаев, глава Республики Саха (Якутия)²¹.

Безопасность

Арктический компонент неизбежно присутствует и в японо-российских отношениях в сфере безопасности. В Японии пристально следят за развитием военно-политической ситуации в арктическом регионе. Не осталось незамеченным в Токио создание в декабре 2014 г. Россией Объединённого стратегического командования «Север», призванного защитить природные богатства арктического региона и обеспечить безопасность Северного морского пути, а также строительство в регионе шести российских военных баз, завершённое к 2020 г. [Гриняев, Журавель 2020, с. 59].

Наибольшую тревогу в Японии вызывает процесс наращивания Китаем усилий по закреплению своего военного присутствия в Арктике. Еще в 2012 г. из Китая в Арктику через Берингов пролив был направлен ледокол «Сюэлун» («Снежный дракон»). В 2015 г. Китай направил в Арктику еще пять своих судов²². В январе 2018 г. Китай впервые опубликовал Белую книгу по Арктике, в которой СМП был назван «Полярным Шелковым путем» и зафиксирована готовность Китая участвовать в освоении природных ресурсов и развитии транспортных коммуникаций в Арктике. А в сентябре 2018 г. на воду в Шанхае был спущен первый ледокол китайского производства «Сюэлун-2»²³. С учетом намерения Китая ускоренно развивать военно-морскую мощь глубоководного типа и создавать по всему миру портовую инфраструктуру с целью закрепить свои стратегические интересы в том или ином регионе Япония воспринимает китайскую арктическую политику с изрядной долей алармизма.

Следует отметить, что военное присутствие в Арктике увеличивают не только Россия и Китай, но и Америка, а также ее союзники по блоку НАТО, примыкающие к Арктике. США имеют в Норвегии постоянные подразделения морской пехоты, кадровый состав которых обновляется на ротационной основе, строят станции слежения на российско-норвежской границе и т.д. В 2018 г. впервые за 27 лет Вашингтон направил в арктический регион свой авианосец в рамках военных учений НАТО²⁴. При этом в учениях блока НАТО в арктическом регионе стали принимать участие не входящие в блок Швеция и Финляндия.

По мнению японского военного эксперта проф. Ито Тосиюки, в Арктике уже началось соревнование отдельных стран, проявляющееся в символических жестах демонстрации военного присутствия в регионе²⁵. Действуя в рамках этой логики, и Япония в 2020 г. направила в Арктику свое военное судно «Касима» с 310 членами экипажа и стажерами на борту. Выйдя в конце августа из Хиросимы, в начале сентября оно прошло Берингов пролив

²¹ https://www.hokkaido-np.co.jp/article/497749?rct=n_politics (дата обращения: 15.06.21).

²² <https://www.reuters.com/article/us-usa-china-military-idUSKCN0R22DN20150902> (дата обращения: 15.06.21).

²³ <https://www.sankei.com/politics/news/181115/pl1811150001-n2.html> (дата обращения: 15.06.21).

²⁴ <https://www.interfax.ru/world/634200> (дата обращения: 15.06.21).

²⁵ <https://s.japanese.joins.com/JArticle/272541?sectcode=A00&servcode=A00> (дата обращения: 15.06.21).

и провело 8 сентября учения связи с использованием сигнальных флагов совместно с береговой охраной США²⁶.

Поскольку именно Китай признается Токио в качестве основного военно-политического противника, его усилия в военной области воспринимаются в качестве угрозы безопасности Запада в целом и Японии, в частности. Депутат от правящей ЛДП в палате представителей парламента Японии Кобаяси Такаюки отмечал в своем блоге, что активность Китая в Арктике «вызывает опасения в связи с наращиванием китайским флотом своего влияния в Северном Ледовитом океане, Беринговом море и Охотском море, в Северной части Тихого океана». Особую тревогу японского политика вызывает перспектива свободного перемещения по Арктике китайских атомных подводных лодок, результатом которого, по его мнению, станет «резкое ослабление уровня сдерживания Америкой Китая и серьезное нарушение баланса сил в Восточной Азии» [Kobayashi 2015].

В Японии оценивают возможное размещение китайских военных кораблей в Арктике, прежде всего, в контексте угрозы для своего основного союзника – США. Если со стороны территории самого Китая ударная мощь его ВМФ и ракетного потенциала нацелена прежде всего на западное побережье США, то из Арктики в равной степени уязвимым для китайского ракетного удара становится и их восточное побережье. Подобную угрозу в Японии воспринимают и как удар по собственным стратегическим интересам, в связи с чем ставится задача максимально затруднить приход в Арктику китайских военных. В связи с этим нельзя не признать, что в обозримой перспективе американо-японские отношения будут оставаться крупнейшим фактором воздействия на политику Японии в освоении Арктики [Дорошев 2018, с. 159].

Именно это обстоятельство, по мнению некоторой части японских стратегов, повышает значимость диалога с Россией, которую в Японии совсем не хотят видеть в качестве партнера (а тем более «младшего брата») Китая в деле установления правил поведения в Арктике. А подобная угроза, по мнению некоторых японских экспертов, существует в силу ослабления экономической мощи России по сравнению с Китаем. Кроме того, в Японии обращают внимание на постепенное отставание России от Китая по техническому потенциалу, связанное с отсутствием должных ресурсов на модернизацию ее военно-морских сил²⁷, и активно апеллируют к вызовам и угрозам для национальных интересов России, связанным с военным проникновением Китая в Арктику. Япония не хотела бы, чтобы Россия, единственная евроазиатская держава с выходом к морю в Арктике, допустила в этот регион китайский ВМФ [Kobayashi 2015]. Там исходят из предположения, что Россия будет стремиться обеспечивать двусторонний баланс сил с Китаем [Hyodo 2014, p. 868], а поэтому ей следует сотрудничать с Японией с тем, чтобы «контролировать» продвижение Китая в Арктику²⁸.

²⁶ <https://s.japanese.joins.com/JArticle/272541?sectcode=A00&servcode=A00> (дата обращения: 15.06.21).

²⁷ <https://www.sankei.com/politics/news/181115/pl1811150001-n2.html> (дата обращения: 15.06.21).

²⁸ <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Arctic-emerges-as-collaboration-hot-spot-for-Japan-and-Russia> (дата обращения: 15.06.21).

Заключение

Арктическая политика с точки зрения стратегической перспективы позволяет по-новому позиционировать роль Японии в складывающейся в постковидную эпоху геополитической системе координат. Развитие ямальских газовых проектов и введение в мировой транспортно-коммуникационный оборот Северного морского пути, очевидно, позволяют создать новую логистическую связку, которая соединит Россию и Японию с другими странами Индо-Тихоокеанского региона. По обочинам этого торгово-транспортного маршрута располагаются депрессивные в экономическом отношении регионы российской Арктики и тихоокеанского побережья России, развитые регионы постиндустриальной Японии, а также активно растущие в промышленном отношении регионы стран Юго-Восточной и Южной Азии. Такой маршрут позволит соединить российский газ, японские финансы и технологии, трудовые ресурсы и индустриальные мощности стран АСЕАН и Южной Азии в единое целое. Именно морские коммуникации, опоясывающие Евразию с севера, востока и юга, могут стать новой логистической основой для дальнейшего экономического развития не только региональной, но и мировой экономики. В этом смысле российско-японское сотрудничество в Арктике обретает не только региональное, но и глобальное измерение. Проекты сотрудничества могут быть встроены как в японскую концепцию свободного и открытого Индо-Тихоокеанского региона, так и в продвигаемую Россией концепцию Большой Евразии, что позволит обеспечить сопряжение этих двух концепций в форме, отвечающей интересам обеих стран.

Важно и то, что несмотря на конкурентный характер отношений с Китаем арктические проекты создают для Японии уникальную возможность сотрудничества с этой страной на взаимовыгодной основе. Участие Японии в проекте «Арктик СПГ-2» согласуется с декларируемой Японией готовностью перейти от конкуренции к сотрудничеству с Китаем в сфере инфраструктурного развития, прозвучавшей в ходе встреч на высшем уровне, в частности, в ходе визита премьера Абэ в Китай в октябре 2018 г..

От сотрудничества с Японией в Арктике может выиграть и Россия. Это и отход от нежелательного крена экономических связей в направлении Китая, и расширение списка покупателей в Азии. Кроме того, это и возможность расширить доступ к японским технологиям, особенно в области шельфового промысла и иных сфер добычи энергоресурсов [Морозов и Клименко 2015, с.45; Гутенев 2017, с. 81].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Гриняев С.Н., Журавель В.П. Вопросы комплексной безопасности в Основах государственной политики России в Арктической зоне до 2035 г.: предыдущий опыт и перспективы реализации // Арктика и Север. 2020. № 39. С. 52–74. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.52

Гутенев М.Ю. Арктическая политика Токио: история и современность // Вестник Забайкальского государственного университета. 2017. Т. 23. № 9. С. 75–83.

Дорошев А.Ю. Арктическая политика Японии: достижения, вызовы и перспективы дальнейшего продвижения // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2018. № 2. С. 154–162. DOI: <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2018-2/154-162>

Журавель В.П., Назаров В.П. Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета (электронный журнал). 2020. № 2. С. 140–158. <https://vestnik-mgou.ru/ru/Articles/Doc/1010> DOI: 10.18384/2224-0209-2020-2-1010

Курмазов А. Арктическая политика Японии и интересы России // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 3. С. 58–67.

Морозов Ю.В., Клименко А.Ф. Арктика в стратегии НАТО и направления взаимодействия России с государствами Северо-Восточной Азии в этом регионе // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2015. Т. 11. № 17 (302). С. 39–51.

Полхова Е.В., Сергунин А.А. «Арктическое лобби» в Японии: структура, механизмы влияния и роль в развитии сотрудничества с Российской Федерацией // Вестник Московского Университета. Серия XXV. Международные отношения и мировая политика. 2020; 12(4): 99–130. <https://doi.org/10.48015/2076-7404-2020-12-4-99-130>

REFERENCES

Doroshev, A.Yu. (2018). Arkticheskaya politika Yaponii: dostizheniya, vyzovy i perspektivy dal'neishego prodvizheniya [Japan's Arctic Policy: Achievements, Challenges and Prospects for Further Advancement]. *Ojkumena. Regional researches*, 2, 154–162. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2018-2/154-162> (In Russian).

Grinyaev, S.N. & Zhuravel, V.P. (2020). Voprosy kompleksnoi bezopasnosti v Osnovakh gosudarstvennoi politiki Rossii v Arkticheskoi zone do 2035 g.: predydushchii opyt i perspektivy realizatsii [Integrated security issues in the Basic Principles of Russian Federation State Policy in the Arctic to 2035: experience and prospects for implementation]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 39, 52–74. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.39.52> (In Russian).

Gutenev, M.Y. (2017). Arkticheskaya politika Tokio: istoriya i sovremennost' [The arctic policy of Tokyo: history and modernity]. *Transbaikal State University Journal*, 23(9), 75–83. <https://doi.org/10.21209/2227924520172397583> (In Russian).

Kurmazov, A. (2015). Arkticheskaya politika Yaponii i interesy Rossii [Japan's Arctic Policy and the Interests of Russia]. *Problemy Dal'nego Vostoka*, 3, 58–67 (In Russian).

Morozov, Y. & Klimenko, A. (2015). Arktika v strategii NATO i napravleniya vzaimodeistviya Rossii s gosudarstvami Severo-Vostochnoi Azii v etom regione [The Arctic as Part of the NATO Strategy and Paths of Russia's Relationships with the Northeast Asia in the Region]. *National Interests: Priorities and Security Threats and Security*, 17(302), 39–51. (In Russian).

Polkhova, E.V. & Sergunin, A.A. (2020). «Arkticheskoye lobbi» v Yaponii: struktura, mekhanizmy vliyaniya i rol' v razvitii sotrudnichestva s Rossiyskoy Federatsiei [The Arctic Lobby in Japan: Structures, Mechanisms of Influence and the Role in Developing Cooperation with the Russian Federation]. *Moscow University Bulletin of World Politics*, 12(4), 99–130. <https://doi.org/10.48015/2076-7404-2020-12-4-99-130> (In Russian).

Zhuravel, V.P. & Nazarov, V.P. (2020). Severnyi morskoi put': nastoyashchee i budushchee [Northern Sea Route: Present and Future]. *Bulletin of Moscow Region State University (e-journal)*, 2. Retrieved March 10, 2021, from <https://vestnik-mgou.ru/ru/Articles/Doc/1010>. (In Russian).

* * *

Brown, J. D.J. (2019, October 14). Why Japanese Investment in Russian LNG Is an Isolated Deal. *Carnegie.ru*. Retrieved March 10, 2021, from <https://carnegie.ru/commentary/80059>

Holroyd, C. (2020). East Asia (Japan, South Korea and China) and the Arctic. In Coates, K. S. & Carin Holroyd (Eds), *The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics 2020* (pp. 319–332). Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-20557-7>

Hyodo, S. (2014). Russia's Strategic Concerns in the Arctic and Its Impact on Japan–Russia Relations. *Strategic Analysis*, 38(6), 860–871. <https://doi.org/10.1080/09700161.2014.952937>

Ishikawa Ichiyo (2019, June 26). Putin-no hokkyokken kaihatsu-ni nihon-ga sanku-suru igi [The meaning of Japan's participation in Putin's Arctic development projects]. *Toyokezai.net*. Retrieved March 10, 2021, from <https://toyokezai.net/articles/-/288101?page=3> (in Japanese).

Kitagawa Hiromitsu (2013, October 24). Hokkyokukai koro-ga musubu nichiro kankei-no mirai [The future of Japan-Russian relations connected by the Northern Sea Route]. *Nippon.com*. Retrieved March 10, 2021, from <https://www.nippon.com/ja/currents/d00099/#> (in Japanese).

Kobayashi Takayuki (2015, June 26). Hokkyoku kaikoro nado kara mita kongo-no nichiro kankei (Future Japan-Russian relations viewed from the standpoint of the Arctic sea route). *kobayashi-takayuki.jp* Retrieved March 10, 2021, from <https://kobayashi-takayuki.jp/blog/%E5%8C%97%E6%A5%B5%E6%B5%B7%E8%88%AA%E8%B7%AF%E7%AD%89%E3%81%8B%E3%82%89%E8%A6%8B%E3%81%9F%E4%BB%8A%E5%BE%8C%E3%81%AE%E6%97%A5%E9%9C%B2%E9%96%A2%E4%BF%82/>

Leksyutina, Y. (2021). Russia's cooperation with Asian observers to the Arctic Council. *The Polar Journal*, 1–24. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2021.1892833>

Ozawa, H. (2019). Soviet-Japanese Relations and the Principle of the “Indivisibility of Politics and Economics,” 1960–1985. In Dmitry Streltsov and Nobuo Shimotomai (Eds), *A History of Russo-Japanese Relations. Over Two Centuries of Cooperation and Competition* (pp. 403–418). Brill. https://doi.org/10.1163/9789004400856_020

Поступила в редакцию 11.03.2021

Received 11 March 2021