

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТУСА

РЯБОКІНЬ ЗАХАРІЙ ІГОРОВИЧ

Допускається до захисту:
в.о. завідувача кафедри
міжнародних відносин і зовнішньої політики,
к.і.н., доцент
_____ І.В. Богінська
«_____» _____ 2021 р.

ПОЛІТИКА КРАЇН СХІДНОЇ АЗІЇ З ОСВОЄННЯ РЕСУРСІВ АРКТИКИ

Спеціальність 291 Міжнародні відносини, суспільні комунікації та
регіональні студії

Кваліфікаційна (бакалаврська) робота

Керівник:
Теміров Ю.Т., доцент кафедри
міжнародних відносин і
зовнішньої політики, к.і.н.

Оцінка: _____ / _____ / _____
(бали/за шкалою ECTS/за національною шкалою)

Голова ЕК: _____
(підпис)

Вінниця - 2021

АНОТАЦІЯ

Рябокін З. І. Політика країн Східної Азії з освоєння ресурсів Арктики. Спеціальність 291 «Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії», освітня програма «Міжнародні відносини». Донецький національний університет імені Василя Стуса, Вінниця, 2021.

Робота складається зі вступу; трьох розділів, кожен з яких містить декілька підрозділів; висновків. У першому розділі дається аналіз арктичних стратегій східноазійських країн. Другий розділ містить детальний розгляд інтересів КНР, РК та Японії в Арктиці. Третій розділ присвячений основним напрямкам арктичної діяльності означених держав, спрямованих на освоєння ресурсного потенціалу регіону.

Ключові слова: Арктика, арктична стратегія, циркумполярні держави, зовнішня політика країн Східної Азії.

67 с., 3 дод. Бібліографія: 85 найм.

ABSTRACT

Riabokin Z. East Asian policy on the development of Arctic resources. Specialty 291 «International Relations, Public Communications and Regional Studies», educational program «International Relations». Vasyl Stus' Donetsk National University, Vinnytsia, 2021.

The work consists of an introduction; three sections, each of which contains several subsections; conclusions. The first section provides an analysis of the Arctic strategies of the East Asian countries. The second section contains a detailed discussion of the interests of China, Republic Korea and Japan in the Arctic. The third section is devoted to the main directions of the Arctic activities of these states, aimed at developing the resource potential of the region.

Keywords: Arctic, Arctic strategy, circumpolar states, Foreign policy of East Asian states.

67 p., 3 appendices. Bibliography: 85 items.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІТИКА КНР, ЯПОНІЇ ТА РЕСПУБЛІКИ КОРЕЯ ЩОДО ОСВОЄННЯ РЕСУРСІВ В АРКТИЦІ.....	8
1.1 Арктична стратегія КНР.....	8
1.2 Арктична стратегія Японії	13
1.3 Арктична стратегія Республіки Корея.....	18
РОЗДІЛ 2. ГОЛОВНІ ІНТЕРЕСИ КНР, ЯПОНІЇ ТА РЕСПУБЛІКИ КОРЕЯ В АРКТИЦІ.....	25
2.1 Економічні та екологічні інтереси.....	25
2.2 Стратегічні інтереси.....	32
РОЗДІЛ 3. ОСНОВНІ НАПРЯМКИ АРКТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КНР, РЕСПУБЛІКИ КОРЕЯ ТА ЯПОНІЇ З ОСВОЄННЯ РЕСУРСІВ РЕГІОНУ.....	37
3.1 Діяльність в Арктичній Раді.....	37
3.2 Науково-дослідницький та економічний напрямки діяльності КНР, РК та Японії в Арктиці.....	44
ВИСНОВКИ.....	53
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ПОСИЛАНЬ.....	56
ДОДАТКИ.....	64
ДОДАТОК А.....	64

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

1. АР - Арктичний регіон
2. АТР – Азійсько-Тихоокеанський регіон
3. АркР – Арктична рада
4. АСЕАН – Асоціація держав Південно-Східної Азії
5. АСЕАН+3 – АСЕАН + КНР, Японія та Республіка Корея
6. БС – Близький Схід
7. ДС – Далекий Схід
8. ЗП – Зовнішня політика
9. МА – Міжнародна арена
10. ПМШ – Північний морський шлях
11. ПЗП – Північно-західний прохід
12. ПШШ – Північний шовковий шлях
13. РБЄР – Рада Баренцева/Євроарктичного регіону
14. РДБМ – Рада держав Балтійського моря
15. РЗМ – Рідкоземельні метали
16. РК – Республіка Корея
17. СА – Східна Азія
18. Циркумполярні держави – Арктичні держави, головні члени АркР (США, Канада, Данія, Норвегія, РФ)

ВСТУП

Актуальність теми дослідження.

На початку ХХІ століття дедалі значимим стає регіон Арктики. Унаслідок глобальних кліматичних змін покращуються умови для навігації в цьому регіоні. Починається розвідка та розробка надр Арктики, багатих на родовища різноманітних корисних копалин, зокрема й енергоносіїв. Світ стає уважнішим до екологічних проблем, пов'язаних зі змінами клімату, забрудненням екосистем, таненням льодового покриву, що актуально для Арктики та планети в цілому.

На фоні стрімкого розвитку світової економіки та швидкого вичерпання мінерально-сировинних ресурсів практично недоторканна Арктика притягує інтереси не лише арктичних держав, але й усіх великих світових гравців. Серед цих держав особливий інтерес викликають країни Східної Азії, а саме Китайська Народна Республіка, Республіка Корея та Японія.

Вони, з-посеред інших неарктичних держав, проявляють найбільший інтерес до АР, адже для них 13% нерозвіданих світових запасів нафти та понад 30% нерозвіданих світових запасів природного газу мають стратегічне значення для зростання економічних показників.

Арктичний регіон також багатий на родовища чорних, кольорових та благородних металів, неметалевих корисних копалин. Значну цінність для економік східноазійських держав представляють різноманітні арктичні біоресурси та транзитний потенціал основних транспортних артерій регіону – Північного морського шляху та Північно-Західного проходу. Зростаюча активність КНР, Японії та РК в Арктиці визначає актуальність обраної теми.

На думку автора, серед українських наукових досліджень арктичній тематиці та проблемам освоєння АР приділяється замало уваги. Серед проаналізованих робіт: статті Конишева А.Н. [12] Сергієнко А.[9], які акцентують увагу на регіоні в цілому; книга про наукові дослідження Арктики І.В. Петрачука; монографії Кобзава А.І, Лексітина Я.В.[24], які аналізують

політику КНР та Японії в Арктиці. В цілому, робіт, де б комплексно висвітлювалася політика східноазійських держав щодо освоєння потенціалу АР у доробку українських дослідників небагато.

Мета дослідження:

Визначити зміст та особливості політики держав Східної Азії (КНР, РК, Японія) щодо освоєння ресурсів Арктичного регіону.

Завдання дослідження:

1. Проаналізувати арктичні стратегії держав Східної Азії та виявити їхні особливості;
2. Встановити основні групи інтересів цих держав в Арктичному регіоні, проаналізувавши стан розвитку східноазійських держав та їхні потреби у транспортно-логістичних, енергетичних та природних ресурсах;
3. З'ясувати місце і роль цих держав в Арктичній Раді в контексті міжнародної арктичної співпраці з освоєння Арктики;
4. Розкрити діяльність східноазійських країн в економічних та науково-дослідних проектах Арктичного регіону.

Об'єктом цього дослідження є міжнародна політика в Арктиці.

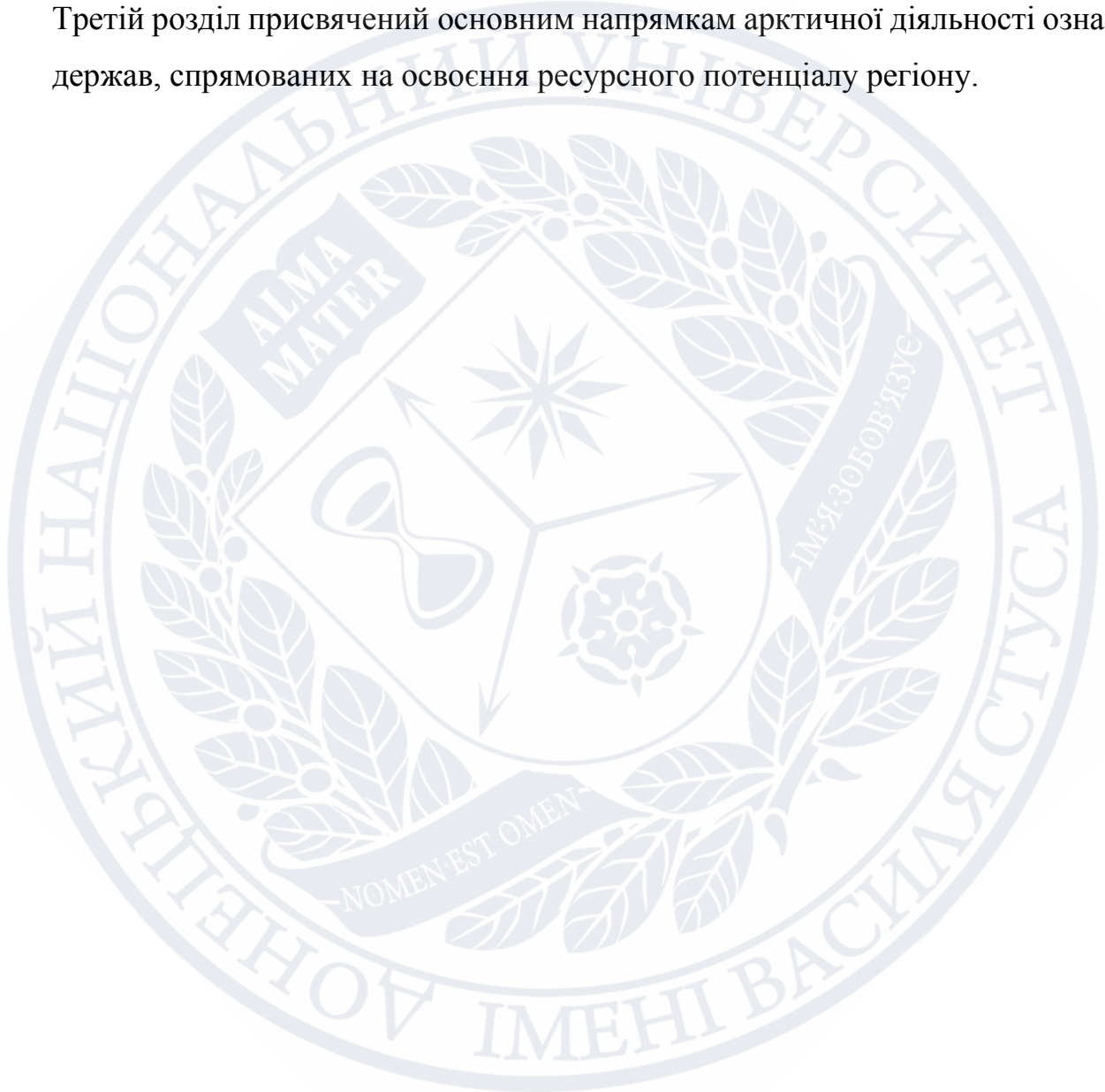
Предметом даної роботи є арктична політика КНР, Японії та РК щодо освоєння ресурсів АР.

Теоретичне значення одержаних результатів полягає у комплексному дослідженні ЗП східноазійських держав, а саме їхнього Арктичного вектору, спрямованого на досягнення національних інтересів цих держав в Арктиці. Результати проведеного дослідження можуть стати базою для подальшого вивчення арктичної політики КНР, РК та Японії.

Апробація результатів дослідження.

На момент завершення виконання даної роботи отримані результати ще не були апробовані.

Структура роботи обумовлена метою та поставленими завданнями цього дослідження. Робота складається зі вступу; трьох розділів, кожен з яких містить декілька підрозділів; висновків; списку використаних посилань та 3-ох додатків. У першому розділі дається аналіз арктичних стратегій східнозайських країн. Другий розділ містить детальний розгляд інтересів КНР, РК та Японії в Арктиці. Третій розділ присвячений основним напрямкам арктичної діяльності означених держав, спрямованих на освоєння ресурсного потенціалу регіону.



РОЗДІЛ 1. НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІТИКА КНР, ЯПОНІЇ ТА РЕСПУБЛІКИ КОРЕЯ ЩОДО ОСВОЄННЯ РЕСУРСІВ В АРКТИЦІ

1.1 Арктична стратегія КНР

Більшість дослідників політики КНР щодо Арктики погоджуються, що дії Китаю обумовлені національними інтересами та прагненням покращити свої позиції на МА.

У першу чергу, активізація діяльності КНР в Арктиці обумовлюється наявністю в цьому регіоні багатих покладів корисних копалин та перспективних морських шляхів, а також необхідністю проведення наукових досліджень, які забезпечують легітимність зростаючого китайського лідерства у світі.

Бурхливе зростання китайської економіки та населення звичайно ж призводить до збільшення енергоспоживання. Нині КНР є найбільшим після США споживачем ресурсів у світі. В цьому контексті інтерес КНР до арктичних нафтогазових ресурсів цілком очевидний.

Китай позиціонує себе як «близькоарктичну» державу з перехідною економікою. Це слугує підставою для отримання доступу до трансарктичних морських шляхів – ПМШ та ПЗП. Транзит китайських товарів з використанням цих шляхів може суттєво знизити тривалість перевезень в Європу. За оцінками, економія може сягнути близько 100-120 млрд дол. на рік [39]. До того ж льодовий покрив на означених маршрутах зменшився на третину, що ще більше сприяє транзитним перевезенням Арктикою.

Один з аргументів на користь освоєння Арктики полягає в тому, що розвиток морських перевезень може покращити виробничу структуру КНР і призвести до відродження промисловості північно-західних провінцій Китаю.

Можна виокремити три концепції, які базуються на теоретичних та стратегічних розробках Китаю та з яких вибудовується офіційна арктична стратегія КНР.

Перша концепція – інтернаціоналізація Арктики. Китайські високопосадовці давно просувають ідею поширення статусу спільної людської

спадщини на Арктику в цілому і конкретно на ПЗП (Канада) та ПМШ (РФ). Пекін хоче, аби прибережні країни Північно-Льодовитого океану при розподілі континентального шельфу враховували інтереси усієї міжнародної спільноти та керувалися нормами міжнародного морського права [16].

Згідно з другою концепцією географічна близькість КНР до АР дає їй особливі права та інтереси в регіоні, відмінні від інтересів решти неарктичних держав. Цей погляд на Арктику посилює китайські економічні інтереси, пов'язані з розвитком трансарктичних морських перевезень.

Третя концепція лежить в основі сучасної ЗП КНР в Арктиці – це концепція «Північного шовкового шляху». Її автори стверджують, що в умовах глобальної перебудови та зміщення світових геополітичних центрів контроль над Арктикою означатиме контроль над всією світовою економікою та доступ до світових ринків. При цьому обидві транспортні артерії – ПЗП та ПМШ – китайці називають «морськими шовковими шляхами» для транспортування товарів з Китаю в Північну Америку та Європу [28].

«Біла книга щодо Арктики» Держради КНР з'явилася в січні 2018 року і стала черговим важливим кроком КНР в напрямку освоєння Арктики після приєднання Китаю до АркР в 2013 р. в якості спостерігача [33]. До цього Китай уже встиг побудувати декілька власних криголамів, відкрити постійно діючу науково-дослідницьку базу на о. Шпіцберген, декілька разів пройшов через центр Арктики, оповістивши таким чином про свої довгострокові наміри в АР.

КНР має намір створити постійний та надійний коридор між своїми і європейськими портами, який проходитиме через Північно-Льодовитий океан, для цього Пекін готовий надавати підтримку своїм та західним компаніям для створення інфраструктури на арктичних шляхах, та для розвитку перевезень і забезпечення безпеки мореплавства.

Китай запустив ініціативу «Полярний шовковий шлях» в рамках більш широкої глобальної програми «Один пояс – один шлях» для розбудови морських шляхів та посилення торгових відносин з приарктичними країнами. Уряд КНР пропонує всім зацікавленим сторонам приєднатися до освоєння і розвитку

Арктики, а також забезпечення миру та екологічної безпеки в регіоні. Окрім розвитку судноплавства Китай бажає розвивати туризм, а також здійснювати видобуток біоресурсів, мінеральних копалин, нафти і газу.

Ключовим державним органом, відповідальним за формування арктичної стратегії Китаю є Державна адміністрація з питань океанів (The State Oceanic Administration – SOA). Вона відповідає як за наукові дослідження, так і за вирішення стратегічних питань. Процес формування державної арктичної політики в КНР можна відносно підрозділити на три рівні: державний, науково-дослідний та приватний.

До державного належать такі структури: SOA, Китайська Арктична та Антарктична адміністрація (Chinese Arctic and Antarctic Administration - CAA), Національна комісія розвитку і реформ (National Development and Reform Commission - NDRC), Міністерство транспорту (The Ministry of Transport - MOT), Міністерство землі та ресурсів (The Ministry of Land and Resources – MLR), Міністерство науки та техніки (The Ministry of Science and Technology - MST), Китайський консультативний комітет полярних досліджень (The Chinese Advisory Committee for Polar Research – CACPR), МЗС КНР.

Науково-дослідницький рівень охоплює: Полярний науково-дослідницький інститут КНР (Polar Research Institute of China - PRIC), Шанхайський інститут міжнародних досліджень (The Shanghai Institute of International Studies - SIIS), Китайський інститут морських справ (The China's Institute for Marine Affairs - CIMA), Китайську академію наук (The Chinese Academy of Science - CAS), Океанський університет КНР, Дальнянський морський університет (Dalian Maritime University - DMU) та інші.

До приватного рівня входять різноманітні енергетичні, суднобудівні та судноплавні компанії. [26, с.17-19]

26 січня 2018 року прес-канцелярія Держради КНР опублікувала «Білу книгу про арктичну політику Китаю»[14], яка є першим офіційним документом, в якому викладені інтереси та напрямки політики Китаю в Арктиці [45]. Прикметним є те, що в цьому документі КНР називає себе «близькоарктичною»

державою, претендуючи на багатства і території АР на рівні з приарктичними державами. Згідно з цим документом, основними цілями КНР в Арктиці являються: «розуміння» Арктики, її захист, розвиток та участь в управлінні цим регіоном, а також забезпечення загальних інтересів всіх країн та міжнародної спільноти і сприяння стійкому розвитку АР.

Аби зрозуміти Арктику, Пекін заявляє, що: буде своєчасно реагувати на зміни клімату, захищатиме унікальне природне середовище та екологічну систему Арктики, сприятиме кліматичній та екологічній сталості регіону; поважатиме різноманітну соціальну культуру та спосіб життя корінного населення.

Для розвитку АР КНР буде: розвивати свої технологічні можливості та інновації; покращувати програми, скеровані на захист довкілля; прагнути раціонального ресурсовикористання та розвитку мореплавних маршрутів Арктикою; а також, намагатиметься вкласти свій внесок в економічний та соціальний розвиток Арктики та покращити умови життя корінного населення [27].

Окрім того, відповідно до цього документу, пріоритетними для КНР сферами діяльності в АР є:

- вивчення біологічного, геологічного, енергетичного потенціалу Арктики, заохочення міжнародної наукової співпраці через різноманітні міжнародні майданчики (такі як Міжнародний Арктичний науковий комітет);
- захист довкілля АР та боротьба зі змінами клімату в регіоні, проведення моніторингу та оцінок теперішнього екологічного стану регіону;
- участь в освоєнні та розвитку арктичних шляхів, просування ініціативи «Полярного шовкового шляху»;
- розробка нафтових, газових, мінеральних та інших енергетичних та природних ресурсів АР;
- розвиток туристичних можливостей АР;

- активна участь в управлінні Арктикою і сприяння міжнародній співпраці через дотримання різних міжнародних договорів та кооперацію з такими потужними регіональними структурами як АркР;
- сприяння миру та стабільності в Арктиці [26].

Китай зосередив значні ресурси на розвиткові наукових досліджень та проведенні наукових експедицій в Арктиці. Зокрема, активно будується криголамний флот. В 2013 р. китайський криголам «Сюелунь» досягнув Північного полюсу. В серпні 2015 р. «Сюелунь» в рамках п'ятої арктичної експедиції КНР пройшов від Чукотського до Баренцевого моря, а потім повернувшись в Норвезьке море до постійної полярної станції «Хуанхе» на Шпіцбергені. Таким чином, відбувся перший в новітній історії прохід китайського корабля по ПМШ, який в КНР прозвали «відкриттям морського шляху з Азії в Європу» [28].

Фінансування арктичної діяльності КНР координує Державна рада КНР – найвищий виконавчий орган Китаю. Міністерство охорони довкілля фінансує та здійснює співпрацю з арктичними державами в області кліматичних змін та охорони довкілля [45].

Також Китай готовий брати участь у виробленні нових міжнародних правил в Арктиці, щоправда на базі діючих правил.

Китайський уряд не заперечує й проти двосторонньої співпраці з арктичними державами. У 2017 р. президент РФ запропонував Китаю спільний розвиток ПМШ як Північного морського шовкового шляху [7]. Росія на даний момент є головним партнером КНР в Арктиці, до того ж, маючи з КНР спільний кордон. Китай, який безсумнівно має передові технології, розвинену промисловість та значні фінансові ресурси є найбільш імовірним та логічним партнером для розвитку ПМШ. Це зрозуміло, враховуючи те, що РФ перебуває під західними санкціями, які вже діють по шельфових проектах в Арктиці.

Проаналізувавши джерела інформації, можна зробити висновок про те, що наміри КНР в Арктиці інституціоналізовані у відповідних державних органах з керування арктичної діяльності Китаю та закріплені в офіційних документах, які

визначають стратегію КНР в Арктиці. До основних сфер інтересів КНР в Арктиці відносяться: 1) економічне освоєння регіону; 2) забезпечення міжнародної безпеки; 3) захист довкілля; 4) здійснення контролю та управління над АР.

1.2 Арктична стратегія Японії

На відміну від арктичних країн Японія сформувала свою офіційну арктичну стратегію доволі пізно. До 16 жовтня 2015 р. у Токіо не було жодного програмного документу, тому протягом довгого періоду про свої інтереси в Арктиці японська влада заявляла через неофіційних неурядових осіб (переважно представників наукового співтовариства), аби не провокувати арктичні держави своєю активністю в регіоні.

Вибудовування японської стратегії щодо Арктики почалося з підписання Шпіцбергенського договору 9 лютого 1920 р., підписантами якого стали 39 держав. Японія отримала певні юридичні права та обов'язки на Шпіцбергені та в його територіальних водах: здійснення прав на риболовлю та полювання, створення метеорологічних станцій, придбання прав власності, дозвіл на здійснення будь-якої судноплавної, промислової діяльності в межах острова та його територіальних вод [39].

На початку ХХІ століття між підписантами договору на о. Шпіцберген виникли певні розбіжності стосовно виключної економічної зони та континентального шельфу біля архіпелагу. МЗС Японії й по сьогодні все ще не сформувало офіційної позиції щодо цієї угоди.

В роки холодної війни Японія проявляла особливий інтерес до ПМШ (додаток А, рис. А.2), а також перспектив його використання радянськими ЗС. Багато висновків щодо російської Арктики, зроблених японськими дипломатами та послами, залишаються актуальними та підтверджуються сучасними японськими дослідженнями в області Арктики [32].

У 1990 р. в Японії було створено Міжнародний арктичний науковий комітет (IASC) – активна міжнародна організація, яка просуває арктичні дослідження.

Утворення IASC, у свою чергу, вплинуло на відкриття Національним інститутом полярних досліджень (NIPR) в 1990 р. Арктичного екологічного дослідницького центру (AERC). AERC у співпраці з Норвезьким полярним дослідницьким інститутом в 1991 році взяв участь у відкритті дослідницької станції в Нью-Олесунні на Шпіцбергені. З'єднавшись з IASC, NIPR почав брати участь в різноманітних національних та міжнародних заходах в Арктиці.[73]

NIPR в основному зосереджується на вивченні наземних екосистем, тоді як Японське агентство досліджень в області науки та технологій моря і землі (JAMSTEC), яке курується міністерством освіти Японії, в 1998 р. ініціювало першу дослідницьку експедицію в Арктику на кораблі «Мірай». На сьогодні у співпраці з США JAMSTEC здійснило понад 10 успішних арктичних експедицій.[49]

Нині на політику Японії щодо АР впливає зростаюча активність сусідів, а саме КНР та РК в цьому регіоні. Поступове нарощування економічної та науково-технологічної присутності цих країн в Арктиці викликає занепокоєння серед японської влади. Другою причиною зростання японської активності стали результати успішної російської наукової експедиції під керівництвом Чалінгарова в 2007 р., під час якої росіяни доволі агресивно помістили прапор РФ на дні океану.[48]

Через це, хвилюючись бути витісненою з Арктики своїми сусідами, Японія стала активніше ставити питання двосторонніх відносин з науково-дослідної співпраці з Норвегією, Данією, Швецією та Фінляндією [25].

У 2013 р. на основі рекомендацій Японського інституту міжнародних відносин (JIPA) уряд Японії прийняв другий «Головний план морської стратегії Японії» (Basic Plan on Ocean Policy), в якому було визначено перелік сучасних стратегічних пріоритетів арктичної політики Японії. Їх можна виразити в трьох основних пунктах:

- дослідження перспектив використання трансарктичних морських магістралей;

- проведення постійних наукових досліджень та спостережень в АР;
- зміцнення міжнародної співпраці в Арктиці [36].

ПМШ викликає жвавий інтерес серед японських ділових кіл. Дискусія про необхідність його використання, а також участь в спільних проектах освоєння корисних копалин в Арктиці ведеться у зв'язці з активністю Китаю. Японія виражає стурбованість щодо діяльності китайського бізнесу та зростання присутності Китаю в регіоні і співпраці з такими країнами як Ісландія, РФ, Данія. З цього приводу ведеться бурхлива дискусія в японських ЗМІ через висловлювання експертних думок про привабливість маршруту ПМШ [28].

Японія підкреслює необхідність наукової співпраці та обговорення на міжнародному рівні проблем розвитку цього напрямку, а також вироблення нормативного урегулювання використання ПМШ іншими державами. Токіо виступає з ініціативою про визначення природних, технічних та економічних можливостей маршруту і початку підготовки до його практичного використання японськими судноплавними компаніями.

Більш конкретні цілі та задачі для реалізації японської арктичної стратегії ставить прийнятий у жовтні 2015 р. управлінням морської політики Японії офіційний документ «Арктична політика Японії» [53]. Взаємодія уряду, промисловості та наукового товариства визначають комплексний характер японської арктичної стратегії.

Вищезгаданий документ ставить наступні практичні завдання: створення мережевого хабу для дослідження Арктики в самій Японії, сприяння розвитку міжнародної співпраці, включаючи організацію міжнародних конференцій в самій Японії та направлення японських вчених на міжнародні форуми за кордоном, висунення ініціатив з проведення двосторонніх конференцій по Арктиці з усіма зацікавленими країнами, а також активізація вкладу Японії в різноманітні міжнародні наукові спільноти з арктичних досліджень. Окрім цього, планується розширення мережі станцій спостереження в арктичних країнах [24, с. 31-32].

До інших важливих завдань, згаданих в оновленій «Арктичній політиці» Японії від 2020 р. можна віднести наступні завдання:

- сприяти забезпеченню безпеки в АР;
- прагнення досягнути гармонії та балансу між соціально-економічною ситуацією та кліматичними змінами в Арктиці;
- враховувати особливості екосистеми АР, для якої властивий високий рівень вразливості внаслідок кліматичних змін;
- максимально використовувати науковий та технологічний потенціал Японії;
- забезпечувати та гарантувати верховенство права в даному регіоні та сприяти міжнародній співпраці мирним способом;
- поважати права корінного населення регіону;
- прагнути досягнення економічних можливостей у сфері освоєння природних ресурсів АР [14].

Екс-прем'єр Японії Сіндзьо Абе заявив, що Японія хоче відігравати важливу роль в освоєнні Арктики і закликав державні та приватні компанії країни включитися в бізнес в АР [29].

В цілому у формуванні японської арктичної політики бере участь так звана «Арктична оперативна група» (Arctic Task Force), яка базується в рамках МЗС Японії. Також окремі питання арктичної політики поділені між різними відомствами та організаціями, які можна умовно підрозділити на три рівні:

1. Міністерський рівень:

- Міністерство закордонних справ Японії (Ministry of Foreign Affairs - MOFA);
- Міністерство землі, інфраструктури, транспорту й туризму (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism - MLIT);
- Міністерство освіти, культури, спорту, науки й технологій (Ministry of Education, Culture, Sports, Science and Technology - MEXT);
- Міністерство оборони (Ministry of Defense – MOD);

2. Дослідницькі організації та незалежні агентства:

- Фонд досліджень океанічної політики (The Ocean Policy Research Foundation – OPRF);
- Національний інститут полярних досліджень (National Institute for Polar Research – NIPR);
- Японський інститут міжнародних відносин (Japan Institute of International Affairs - JIA);
- Японська національна організація нафти, газу та металів (Japan OIL, Gas and Metals Corporation – JOGMEC);
- Японське агентство науки й технологій моря та землі (Japan agency for Marine-Earth Science and Technology - JAMSTEC);
- Інститут фізики низьких температур (Institute of Low Temperature Science – ILTS);
- Японський консорціум з досліджень довкілля в Арктиці (Japan Consortium for Arctic Environmental Research - JCAR);
- Японське агентство аерокосмічних досліджень (Japan Aerospace Exploration Agency - JAXA);

3. Приватні установи: енергетичні та судноплавні компанії. [44]

В цілому, з моменту формування офіційної арктичної стратегії, Токіо прагне розширити коло заходів з питань науково-дослідницької арктичної співпраці, які проводяться в Японії, маючи на меті позиціонування своєї держави як відповідального та важливого гравця в міжнародних арктичних дослідженнях.

Крім того, Японія зацікавлена у виробництві наукових знань для потреб учасників АркР. Яскравим прикладом цього є розробка навігаційної системи «VENUS» – Vessel Navigation Unit Support System. Ця програма надає дані про рівень льоду та погодні умови на певній території в радіусі 1000 км від корабля, що використовує «VENUS» [78].

Також Японія планує створити власний криголам, який може стати новою міжнародною арктичною дослідницькою платформою. Окрім цих прикладів,

цікавим зразком наукової діяльності Японії в Арктиці є дослідницьке судно університету Хоккайдо «Осьоро Мару», яке постійно бере участь в науковому вивченні АР.

Японська науково-дослідницька діяльність в Арктиці в цілому спрямована на збір даних з метою формування глибокого розуміння процесів кліматичних змін в Арктиці. Наявність такої інформації допоможе сформувати правильну стратегію стійкого розвитку регіону, а також розробити сукупність заходів для пристосування до наслідків глобального потепління.

Отже, Японська арктична стратегія, подібно до АС КНР, інституціоналізована та закріплена юридично в офіційних урядових документах. Вона спрямована, в першу чергу, на міжнародну співпрацю з наукового дослідження Арктики та вивчення кліматологічної обстановки АР. Важливим стимулом для арктичної політики Токіо є активізація японських сусідів – КНР та Кореї в регіоні, що викликає конкуренцію у відповідь з боку японської влади. Японія, так само як і КНР, зацікавлена у використанні трансарктичних морських перевезень для скорочення доставки своїх товарів на ринки Європи та Північної Америки. Відчуваючи брак енергоносіїв та інших важливих для розвитку японської економіки ресурсів, Токіо долучається до різноманітних міжнародних кооперацій з диверсифікації джерел енергопостачання, в тому числі забезпечуючи технологічну підтримку арктичним державам з розвідки та видобутку нових родовищ цих ресурсів.

1.3 Арктична стратегія РК в Арктиці

Політика Республіки Корея щодо Арктики, починаючи з 1990-х рр., а особливо з початку нового тисячоліття змінилася з відстороненого спостереження за процесами в АР до вироблення і реалізації довгострокової стратегії на арктичному напрямку.

Причини, які спонукали Сеул визначити свої пріоритети та перейти до активних дій в Арктиці, мають комплексний характер. Перспективи

використання нового полярного транспортного шляху на Захід значною мірою стимулюють дипломатичну й наукову активність РК в регіоні.

Попит на енергетичні ресурси, бажання досягнути розширення джерел вуглеводневих ресурсів, а також мінеральної сировини – ще один вагомий аргумент на користь підвищеної уваги південнокорейської держави та бізнесу до арктичного регіону. Крім того, зростають амбіції й інших держав в Арктиці, що обумовлює їхній інтерес до технологій та конкурентноздатної промислової продукції, які їм здатна запропонувати Корея.

Інші проблеми, які приваблюють увагу південнокорейських політичних еліт, пов'язані з необхідністю пошуку адекватних відповідей на все більш відчутні екологічні виклики. Економічні та екологічні питання на порядку денному мають міжнародний характер. Це неминуче виводить питання арктичної проблематики не лише до сфери національної безпеки, але й до ЗП РК, тобто до тих завдань, які Корея намагається вирішити не тільки на регіональному, але і в глобальному форматі [41].

Формування арктичної політики РК почалося в 1993 р., коли з'явилися перші комплексні дослідження проблем арктичного регіону [59].

В 1999 р. за участі Геологічної служби Японії були проведені перші міжнародні дослідження Чукотського та Берингового морів. У 2000 р. були встановлені робочі контакти РК з російськими дослідниками з Арктичного та антарктичного науково-дослідного інституту. Проте власні полярні дослідження РК розпочалися лише на початку нового століття і були пов'язані зі стартом функціонування у 2002 р. південнокорейської наукової станції «Дасан», розміщеної на території Норвегії, і будівництвом у 2009 р. криголама «Араон» [52].

У 2008 р. РК подала заявку на отримання статусу спостерігача в Арктичній Раді. Для закріплення зацікавленості Південної Кореї в розвитку АР президент Лі Мен Бак відвідав Норвегію та Гренландію.

Адміністрація нового президента Пак Кин Хе у 2013 р. активізувала діяльність на арктичному векторі, поєднавши її зі своєю політикою,

спрямованою на підвищення ролі євразійського напрямку у зовнішній політиці [23].

У травні 2013 р. РК отримала статус спостерігача в Арктичній раді, поряд з КНР, Японією, Індією, Сінгапуром та Італією.

У грудні 2013 р. в урядовому документі «Арктична політика РК» були сформульовані подальші стратегічні завдання корейської політики щодо Арктики. В програмі на 2013-2017 рр. були заявлені чотири цілі, для досягнення яких необхідна координація діяльності державних, наукових та приватних інститутів:

- розвиток наукових досліджень АР;
- зміцнення міжнародної кооперації в Арктиці;
- створення нових можливостей для бізнесу, у тому числі за рахунок активної участі в діяльності АркР;
- забезпечення безпеки функціонування залучених в арктичну стратегію інститутів, у тому числі через вплив на випрацювання правових умов освоєння Арктики [31].

Цей документ визначив заходи для посилення співпраці з арктичними державами в сфері морського судноплавства та розвитку портової інфраструктури (зокрема в розробці будівництва морських нафтових платформ і видобутку ресурсів), а ще встановив необхідність створення Полярного інформаційно-сервісного центру [29].

До реалізації стратегії РК в Арктиці були залучені 6 міністерств, а також провідні профільні наукові центри. Серед них – Корейський інститут океанології, дослідження якого орієнтовані на вивчення потенціалу рибнопромислової галузі та прибережної мінерально-ресурсної бази, Корейський інститут полярних досліджень, Корейський інститут геології та мінеральних ресурсів [9].

Пріоритетом Кореї в міжнародній співпраці з питань АР є налагодження стійких партнерських взаємин з постійними членами АркР, перш за все з

Норвегією, Канадою, США та Росією. У той же час РК прагне відігравати більш самостійну роль в Арктиці, що відповідає загальноприйнятому курсу країни на проведення більш незалежної ЗП. Через це РК може вдаватися до спроб повернути АркР вбік більшої відкритості щодо нерегіональних держав, а в результаті – досягнути участі РК у визначенні правових, технічних та економічних умов освоєння арктичного регіону.

Головною корейською структурою, яка відповідає за створення арктичної програми та організацію арктичних та антарктичних досліджень є створений в 2004 р. Корейський полярний науково-дослідний інститут (Korea Polar Research Institute - KOPRI). Формувний процес південнокорейської арктичної стратегії, як і у випадку з КНР та Японії можна поділити на три рівні:

1. Міністерський:

- Міністерство закордонних справ і торгівлі (The Ministry of Foreign Affairs and Trade - MOFAT);
- Міністерство землі, транспорту та морських справ (The Ministry of Land, Transport nad Maritime Affairs - MLTMA);
- Міністерство освіти, науки та техніки (The Ministry of Education, Science and Technology);
- Міністерство довкілля (The Ministry of Environment – MOE);
- Міністерство економіки та знань (The Ministry of Knowledge and Economy – MOE);

2. Дослідницькі організації, незалежні агентства та відомства:

- Корейський полярний науково-дослідний інститут (Korea Polar Research Institute - KOPRI);
- Корейський інститут океанічних наук та технологій (Korean Institute of Ocean Science And Technology - KIOST);
- Корейський морський інститут (Korea Maritime Institute - KMI);
- Корейське гідрографічне океанографічне управління та інші (The Korea Hydrographic Oceanographic Administration - KHOA);

3. Приватні установи: енергетичні, суднобудівельні та судноплавні компанії [37].

Першим документом, який офіційно окреслив позицію РК в Арктиці, став «План активізації політики відносно арктичних областей», прийнятий Міністерством землі, транспорту і морських справ у листопаді 2012 р [17].

Основні положення цього документу наступні:

- підготовка спеціалістів по Антарктиці та Арктиці;
- створення єдиної інформаційної бази даних щодо ведення арктичних досліджень;
- встановлення співпраці між науково-дослідницькими інститутами, які займаються вивчення Арктичної зони, як всередині Кореї, так і за кордоном;
- формування відповідної юридичної бази та дослідження законодавства провідних арктичних держав стосовно АР;
- державне фінансування та допомога в реалізації проектів досліджень, які пов'язані з освоєнням арктичного регіону та забезпеченням шляхів сполучення з даним регіоном;
- заохочення членів Арктичної Ради до створення спільних проектів та бізнес-моделей освоєння регіону Арктики [28].

Після вступу РК до АркР в якості країни-спостерігача в 2013р. означений вище план отримав подальший розвиток у вигляді «Плана реалізації комплексної політики щодо Арктики» [62], в якому Сеул визначив чотори головні завдання:

1. розвивати необхідну інфраструктуру;
2. просувати міжнародну співпрацю в АР;
3. освоювати енергетичні та природні ресурси Арктики для подальшого розвитку економічних відносин та бізнесу;
4. продовжувати проведення наукових досліджень [54].

У 2018 р. почалася ще одна важлива віха розвитку корейської арктичної політики, адже цього року було розроблено Генеральний план дій в рамках

Арктичної стратегії, який став новішою версією першого Генерального плану [60].

Метою Генерального плану 2018 р. є сприяння стабільному майбутньому Арктики шляхом розширення співпраці з арктичними державами та відповідними міжнародними організаціями в сферах науки, технологій та економіки. Він спрямований на:

- зміцнення міжнародної співпраці;
- створення фундаменту для полярних наукових досліджень;
- створення нових бізнес-напрямків [39].

Цей план слугує основою для випрацювання послідовної політики РК в АР. В Кореї створено спеціальний комітет, який працює над здійсненням трьох вищезгаданих політичних цілей. Генеральний план освоєння Арктики визначає наміри Південної Кореї щодо розвитку співпраці з країнами в арктичному регіоні та участі в міжнародній діяльності з захисту довкілля АР, а також дослідження кліматичних змін та зростаючої економічної цінності Арктики.

Південна Корея демонструє свою економічну зацікавленість в ПМШ. Активне судноплавство на якому забезпечить не тільки коротший час морських перевезень для корейського експорту, але й зможе употужнити корейські морські порти та зміцнити суднобудівельну галузь РК.

В 2019 р. президент Південної Кореї представив «План 9-и мостів» (газ, залізниця, електрика, порти, ПМШ, суднобудівництво, робоча сила, сільське господарство та риболовля), підкресливши важливість розвитку північних трансарктичних морських магістралей [47].

Отже, підсумовуючи, можна констатувати, що стратегічний підхід РК до Арктики склався не раніше 2013 р. і пов'язаний з появою «Плану освоєння Арктики». До 2013 р. всі дослідження Арктики здійснювалися декількома експертами в Корейському інституті полярних досліджень. Однак, попри зростаючу важливість АР, не вистачало й правових підстав для полярних досліджень. На сьогодні не існує спеціалізованої законодавчої бази для

досліджень та інших видів діяльності в АР. Однак, зважаючи на важливість Арктичного регіону та зростаючий інтерес збоку уряду, а також інтереси комерційних структур, можна очікувати, що діяльність урядових та приватних організацій з досліджень Арктики в РК будуть проводитися більш активно. Проте, через географічну віддаленість РК від АР та порівняну нестачу спеціалістів відносно інших арктичних держав, можна спрогнозувати, що переважна частка діяльності корейських організацій в даному регіоні буде відбуватися в рамках співпраці з головними Арктичними державами.

Підсумовуючи, можна сказати, що національні стратегії КНР, Японії та РК в своїх ключових аспектах вельми схожі. Активізація цих неарктичних держав у АР пов'язана головним чином з потребами їхніх економік в доступі до мінерально-сировинних ресурсів регіону, а також в надійних та доступних морських шляхах для доставки експортних товарів та вантажів цих промислово розвинених східноазійських держав.

Проаналізувавши джерела інформації, можна зробити висновок, що основні напрямки та цілі арктичної політики Китаю, РК та Японії - доволі продумані та закріплені в офіційних документах відповідних урядів. До основних сфер інтересів цих країн в Арктиці належать: 1) захист довкілля; 2) економічне освоєння регіону; 3) забезпечення міжнародної безпеки; 4) здійснення контролю та управління над АР. В цілому позиції РК, КНР та Японії можна охарактеризувати як стримані, збалансовані, виважені та засновані на міжнародно-правових нормах.

РОЗДІЛ 2. ГОЛОВНІ ІНТЕРЕСИ КНР, ЯПОНІЇ ТА РЕСПУБЛІКИ КОРЕЯ В АРКТИЦІ

2.1 Економічні та екологічні інтереси

Величезні запаси різноманітних природних ресурсів, передусім нафти й газу, є пріоритетом для найбільш розвинених країн Східної Азії – Японії, Республіки Кореї та КНР – в Арктиці. Всі зазначені країни входять до першої п'ятірки країн-імпортерів нафти та до найбільших споживачів енергоносіїв у світі. Економічне зростання цих країн безпосередньо залежить від сталого імпорту вуглеводневих ресурсів, головним джерелом постачання якого скоро може стати АР.

Вже зараз КНР є 2-м імпортером нафти у світі, 5-м за кількістю споживання газу та найбільшим споживачем вугілля і залізної руди [15].

Південна Корея посідає 5-е місце у світі за імпортом нафти. Величина щоденного вжитку на 2019 р. складала біля 2.942 млн тон [18]. На території РК ведуться розробки нових родовищ таких ресурсів, як урану, газу, антрациту, проте, значних родовищ нафти у Кореї нема. Протягом останніх 30-и років споживання нафти в цій країні постійно зростає, що вимагає постійного пошуку цього ресурсу на зовнішніх ринках, щоб задовільнити зростаючий попит корейської економіки. Сьогодні залежність РК від імпорту газу складає понад 97% проти 77% у 1974 р. [29].

Японія також має величезну потребу в енергоносіях та є найбільшим імпортером газу в світі. Вона посідає 2-е місце після Китаю в імпорті вугілля і 3-е після США з імпорту нафти. Згідно з доповіддю ІАЕ в 2018 р. Японія імпортувала біля 175 млн тон нафти [35].

Диверсифікація джерел імпортування енергоносіїв та знаходження нових каналів їхнього постачання є важливими завдання для всіх трьох країн. Китай, як і решта східноазійських держав, імпортує нафту з країн БС, зокрема Ірану, Ємену та Оману. Зі збільшенням імпорту нафти і газу, енергетичний потенціал Арктики викликає велике зацікавлення в політичних колах КНР. У доповіді, яку

підготував науково-дослідний центр при Академії воєнних наук НВАК в 2014 р., було сказано про бажання перетворити Арктику в ключове джерело енергоносіїв. Також було висловлено припущення, що Арктика може стати «новим Близьким Сходом» та «рятувальним кругом» для КНР [23].

РК теж сильно залежна від постачання енергоносіїв з БС. Частка цих постачань поступово зростає, досягнувши в 2018 р. більше 80% від загального імпорту. Розуміючи нагальність зростаючої енергозалежності, РК бере активну участь в міжнародних проектах з пошуку нових родовищ нафти і газу [13]. Обсяг інвестицій РК в пошук та видобуток цих ресурсів за кордоном постійно зростає, але поки що РК значно відстає від інших промислових гігантів.

Окрім значних запасів енергетичних ресурсів, країни СА, також виявляють інтерес до розвитку, модернізації та експлуатації морських транспортних шляхів, які проходять через АР, зокрема ПМШ.

Їхня зацікавленість може бути пояснена декількома факторами. По-перше, всі три країни є одними з найбільших експортерів різноманітних товарів, а також мають розвинену сферу морських перевезень. Використання ПМШ значно скорочує відстань між європейськими портами та КНР. Протяжність таких найбільш популярних морських напрямків, як Шанхай - Роттердам і Шанхай – Нью-Йорк, можна скоротити на 3800 км, використовуючи морські шляхи Арктики замість Суецького та Панамського каналів [25]. ПМШ є економічно привабливим морським шляхом не тільки для КНР, але й для Кореї. За оцінками корейських дослідників, при використанні ПМШ відстань для перевезень вантажів між Пусаном та Роттердамом скоротиться на 32% (з 23 тис. до 14.9 тис. км) [67]. Щодо Японії, потенційне використання ПМШ зможе скоротити час транзиту вантажів до Гамбургу приблизно на 42% у порівнянні з маршрутом через Суецький канал. [42] Таким чином використання нових арктичних транзитних шляхів допоможе мінімізувати транспортні витрати та збільшити товарообіг між Європою та трьома країнами, економіка яких спирається на експорт.

Китайські та корейські компанії вже здійснили перші пробні рейси на ПМШ. У 2013 р. південнокорейська компанія Hyundai Glovis здійснила експериментальний рейс по ПМШ. Від 1999 р. китайський криголам «Сюелунь» здійснив 5 успішних експедицій вздовж Північного полярного полюсу [28]. Влітку 2013 р. китайська державна компанія China Ocean Shipping Company (COSCO) здійснила перший комерційний рейс з використанням ПМШ. Їхній корабель пройшов відстань від китайського порту Далянь до Роттердаму за 14 днів.

По-друге, успішне освоєння і видобуток енергетичних ресурсів Арктики, їхня подальша доставка на азійські ринки призведуть до зростання значення морських перевезень Арктикою для КНР, Японії та РК з логістичної точки зору. Розвиток таких південнокорейських морських портів, як Пусан, Ульсан і Кваньян посилює зацікавленість Кореї в морських перевезеннях через Північно-Льодовитий океан, через їхню відносну близькість до Арктичного регіону. В 2013 р. 9 з 28 міжнародних рейсів через ПМШ були здійснені за участі РК [19].

РК могла б перетворитися на нафтовий розподільний вузол для АТР. Розміщення Південної Кореї безпосередньо біля ПМШ, КНР, Японії та інших азійських країн робить її ідеальним каналом постачання нафти через Арктику. Для того щоб стати нафтовим хабом, Сеул запланував збільшити в 2020р. обсяг своїх сховищ до 60 млн. барелів нафти. Також береться до уваги і енергетична інфраструктура країни, яка включає в себе 5 великих і сучасних нафтопереробних заводів. У червні 2014 р. влада РК оголосила 2 нафтові термінали в містах Йосу та Ульсан – зонами вільної торгівлі. Це повинно привернути іноземних інвесторів для реалізації національного проєкту Oil Hub Korea Yeosu Co, над яким працює ціла низка корейських НДІ та компаній. До розробки та реалізації цього проєкту також запрошені спеціалісти по Арктиці, зокрема професор університету «Йонган» Вон Сунн [31, с. 23-25].

Японія також сподівається, що о. Хоккайдо з численними портами зможе стати своєрідними «ворітьми» ПМШ. Порт Томакокай може стати його відправною точкою. На думку японських експертів, цей порт може стати

транзитним пунктом перевезень вантажів з Арктики до південних районів Азії [7].

По-третє, окрім економічних перспектив, використання Арктичних морських шляхів може гарантувати зазначеним країнам геостратегічні переваги. Адже ці держави часто зіштовхуються з проблемами під час морських перевезень через Малаккську протоку в Південно-Східній Азії та Аденську затоку на БС, зокрема, через періодичні напади піратів та загрозу закриття цих важливих торгових артерій. Торгові судна КНР, РК та Японії багаторазово атакувалися в Малаккській затоці, через яку здійснюється біля 40% світової торгівлі. Як вказує Лінда Якобсон у своїй праці «China: Potential Benefits of Arctic Melting», коли рівень піратства декілька років тому значно виріс, вартість страхування кораблів, які збиралися курсувати через небезпечні протоки, також піднялася більш ніж на 100% з вересня 2008 р. по березень 2009 р. [37]. Таким чином, трансарктичні морські шляхи в майбутньому можуть стати більш економічно привабливими ще й з огляду на відсутність видимих небезпек нападів піратів.

Окрім плюсів використання Арктики для вантажоперевезень, керівництво РК, КНР та Японії звертає увагу на потенційні негативні сторони, які можуть деструктивно позначитися на ефективності освоєння Арктики. Важкі кліматичні умови Півночі можуть серйозно вплинути на тривалість та швидкість здійснення морських перевезень, у зв'язку з чим зростуть додаткові витрати, а це у свою чергу призведе до значного збільшення вартості експлуатації трансарктичних морських шляхів. Маленьке населення прибережних районів РФ, а також істотна інфраструктурна занедбаність її арктичних портів дуже непокоять керівництво східноазійських держав. Незважаючи на очевидну економію пального, перевізникам все ще необхідно платити високі транзитні збори РФ, паралельно орендуючи високовартісні криголами для супроводу. Також, згідно з російським законодавством, іноземні кораблі мають повідомляти про заплановані транзити за три місяці до їхнього прибуття [26, с.175]. Все це ускладнює морські перевезення вздовж російського приарктичного берега.

Проте, всі ці недоліки можуть бути подолані за рахунок індустріальної могутності КНР, Японії та Кореї, адже ці країни є суднобудівними гігантами. За підсумками 2017 р. на долю цих країн випало 90,3% від усіх замовлень на побудову суден місткістю понад 100 тон [19]. А відтак, ці країни можуть будувати придатні судна для суворих арктичних умов. У 2014 р. корейська корпорація Daewoo Shipbuilding & Maritime Corporation отримала замовлення на будівництво 9 криголамів-газовозів для російського проекту з видобутку газу на Ямал. [43]. А корейська компанія TPI Megaline вже понад 4 роки здійснює перевезення важких вантажів в новий арктичний порт Сабетта на Ямальському півострові [48]. Таким чином, розвиток будівництва арктичних суден та інфраструктури на морських транзитних шляхах в майбутньому призведе до збільшення товарообігу між азійськими та європейськими портами.

Ще однією не менш важливою сферою спільних інтересів східноазійських лідерів в Арктиці є проблеми забруднення довкілля та зміни клімату. Японія, КНР та РК, як великою мірою берегові держави, особливо гостро сприймають загрози, спричинені зміною клімату. Саме через це сьогодні в енергетичних стратегіях цих країн значна увага відводиться розвитку «безпечних» технологій та зниженню рівнів емісії парникових газів. Важливо зазначити, що КНР сьогодні займає 1-е місце у світі за сумарною кількістю викидів парникових газів у атмосферу, спричинених спалюванням великої кількості викопних джерел енергії, а її частка у загальносвітовому рівні викидів парникових газів складає понад 25%. Японія та РК займають відповідно 6-е та 12-е місця [27].

Арктика є одним з регіонів, які найбільш гостро реагують на забруднення довкілля. За даними дослідників з ООН, між 1979 та 2020 рр., товщина льодовикового покриву в Арктичному регіоні поступово зменшувалася на 3,3-4,2% протягом кожних 10-и років - це втричі більший темп, ніж те, що спостерігається в Антарктиці [53].

Головною причиною танення льодовиків вважається значний рівень викидів парникових газів. Згідно з прогнозами, якщо в майбутньому рівень викидів

продовжуватиме зростати, Північно-Льодовитий океан зможе повністю звільнитися від льоду протягом найближчих 40-60 років [64].

Природа в Арктиці надзвичайно чутлива до антропогенного впливу і повільно відновлюється. Гостро стоїть проблема утилізації промислових відходів, які у великій кількості накопичуються навколо підприємств. Існує і небезпека радіоактивного забруднення регіону через незадовільний технічний стан об'єктів зберігання радіоактивних відходів та відпрацьованого ядерного палива.

Незважаючи на той факт, що подібні зміни лише сприятимуть поліпшенню розвитку судноплавства на морських теренах Арктичного регіону, а також освоєнню енергетичних та природних ресурсів арктичного шельфу, глобальне потепління та процес танення льодовиків можуть спровокувати подальше затоплення берегових територій КНР, РК та Японії, а також значне зростання екстремальних погодних феноменів, які супроводжуватимуть швидке переміщення холодного арктичного повітря.

Глобальність екологічних проблем Арктики зумовлює необхідність їхнього вирішення на світовому рівні в рамках міжнародних структур. У 2004 р. за участі КНР, Японії та Південної Кореї було створено Азійський форум полярних досліджень (Asian Forum for Polar Sciences – AfoPS), який функціонує в якості неурядової організації, що сприяє співпраці багатьох азійських країн у сфері наукових досліджень в полярній зоні. Форум складається з 5-и членів: Індійського національного центру антарктичних та океанологічних досліджень, Японського національного інституту полярних досліджень, Корейського інституту полярних досліджень, Китайського інституту полярних досліджень та Малайзійського національного центру антарктичних досліджень. В AfoPS також входять чотири держави-спостерігачі: Індонезія, Таїланд, Філіппіни і В'єтнам. В рамках цього форуму проходять щорічні конференції, які виступають майданчиками для спільних обговорень екологічних проблем [23].

Отже, беручи до уваги вищевикладені проблеми трьох східноазійських країн у сфері енергоспоживання, пов'язаних в першу чергу з браком власних

енергоносіїв та нестабільністю в регіоні БС, країни якого є головними постачальниками цих ресурсів для КНР, Японії та РК, можна дійти висновку, що Арктика має дуже гарний потенціал як нове джерело нафтової сировини для успішного зростання економік цих країн. Їхній інтерес до освоєння ресурсів Арктичного регіона, багатого на запаси вуглеводневої сировини – очевидний. Враховуючи відносну доступність арктичних природних ресурсів, а також важливе завдання диверсифікації каналів постачання нафти й газу, яке стоїть перед урядами цих країн, Арктика в майбутньому може стати головною базою енергопостачання східноазійських економік, ставши, таким чином, вигідною заміною близькосхідних ринків енергоносіїв.

Також, розглянувши логістичні вигоди трансарктичних перевезень, можна зробити висновок, що розвиток та використання ПМШ починають відігравати дедалі важливішу роль в арктичній політиці КНР, Японії та РК. Для всіх трьох країн-учасниць формату АСЕАН+3, які є найголовнішими експортерами товарів в Європу, перевезення яких здійснюється переважно морськими шляхами, нові альтернативи для морських перевезень викликають велику зацікавленість.

Окрім того, можна констатувати високий рівень зацікавленості країн-учасниць формату АСЕАН+3, зокрема – КНР, РК та Японії, в захисті довколишнього середовища і збереженні біологічного багатоманіття Арктики. Ці країни усвідомлюють необхідність моніторингу, оцінки та вчасного запобігання можливих екологічних катастроф, які, в свою чергу, можуть призвести до непоправних кліматичних змін по всій земній кулі. Особливо, кліматичні зміни можуть спровокувати появу серії серйозних небезпек для країн, які безпосередньо мають вихід до моря, до яких входять і КНР, РК та Японія. Уряди цих держав мають розуміти, що, попри появу економічних та стратегічних переваг, до яких може призвести зміна клімату Арктики і танення полярних льодовиків, негативні наслідки цих процесів у довгостроковій перспективі мають набагато істотніше значення. Всі держави мають усвідомити, що, оскільки проблема зміни клімату АР має глобальний характер, вирішити її можливо лише

виключно в межах міжнародних організацій, які можуть забезпечити безперервний діалог і співпрацю країн в сфері захисту довкілля.

2.2 Стратегічні інтереси

Ще донедавна Арктика була цікава лише вченим, які проводили на її території дослідження в області біології, кліматології, океанології та захисту довкілля. Але через процес танення льодовикової шапки Землі, з'явилися можливості для економічного освоєння цих територій, тому тепер Арктика приваблює, окрім вчених, великі світові держави. Сьогодні Арктика все більше перетворюється на нову геополітичну арену міжнародних відносин. Стратегічну важливість цього регіону тепер вже важко недооцінити, зважаючи на всі поклади ресурсів, що приховані в її надрах, та ласі торговельні шляхи, домінування на яких вельми збагатить головну державу. Саме тому в геополітичну гонку за право володіти Арктикою вступають не лише циркумполярні держави, але й ті, що до них не належать, серед них і східноазійські велетні – КНР, РК, Японія.

По завершенню холодної війни між США та СРСР політична світобудова зазнала низки кардинальних змін. Сьогодні в міжнародних відносинах з'являється дедалі більша кількість незалежних акторів, виникає більше число різноманітних міжнародних організацій, інститутів та структур – світ перестає бути однополярним. Автор розділяє погляд, що сучасні реалії такі, що вектор міжнародної взаємодії зміщується від «Захід-Схід» до «Північ-Південь»[56]. Ба більше, відбувається зміщення не тільки осі міжнародних відносин, але й центру світової політики. Багато західних експертів думають, що вже до середини XXI століття центр світової економіки та політики зміститься на Північ, центром якої стане Арктика[74].

Таким чином, потрібно окреслити ряд важливих геополітичних характеристик, які притаманні Арктичному регіону. По-перше, Арктика займає величезні райони Землі, площа яких складає 21млн км кв, що вдвічі перевищує площу Європи. По-друге, ці величезні, багаті ресурсами території досі не мають

остаточно визначеного міжнародно-правового статусу і по-суті є «нічиєю» землею. По-третє, потенційне перетворення Арктики в центр економічної та політичної взаємодії країн через зміну геополітичної осі на «Північ-Південь» обумовлене тим, що сучасні економічні лідери світу, серед них КНР та Японія, розміщені саме в північній півкулі Землі.

Американський дослідник Л. Сміт у своїй праці «The New North: The World in 2050» висловлює ідею того, що світова вісь змінюється не просто з «захід-схід» на «північ-південь» - вона до того ж зміщується на користь Півночі. А отже, Арктика може стати «Північним Римом»[36].

Згідно з китайським дослідником Ван Ч., який проаналізував національні інтереси та стратегії країн в Арктиці, їх можна поділити на декілька категорій:

- держави, які виступають за суверенізацію Арктики (Канада, Данія, РФ);
- держави, що усвідомлюють необхідність інтернаціоналізації регіону, але також виступають за забезпечення своїх національних арктичних інтересів (Ісландія, Фінляндія, США);
- неарктичні держави, що прагнуть глобалізації регіону та ефективної взаємодії з арктичними державами (ФРН, КНР, Франція, Японія, Італія, Корея) [48].

У межах цієї роботи найбільшу актуальність мають країни формату АСЕАН+3 – Японія, РК та КНР. Ці держави неодноразово виступали за глобалізацію Арктики. Весною 2011 р. китайський контрадмірал Ін Чжо заявив, що Арктика належить всьому світу, відтак жоден народ не має повної над нею влади [39, с. 62]. В Кореї та Японії підтримують цю концепцію і вважають, що Арктика, а також Антарктика, являються «спадщиною всього людства». Така позиція очевидно викликає негативні реакції збоку арктичних країн, оскільки згідно з нею, жодна держава не має права реалізовувати свій потенціал над глобалізованою Арктикою, а також ані суверенні права, ані юрисдикцію над регіоном.

Найбільше невдоволення з приводу тенденції до зосередження всієї влади в Арктиці в руках восьми арктичних держав висловлює КНР. Ставши учасницею Арктичної Ради в якості постійного спостерігача, КНР заявила не тільки про свою відданість Конвенції ООН з морського права 1982 р., але й про своє небажання змінювати норми, що здавна існують в даному регіоні, а відтак – зазіхати на суверенітет арктичних держав. Однак, Китай переглянув свою позицію після підписання Ілуліссатської декларації в травні 2008 року з 5-ма державами, які безпосередньо межують з Арктикою (Канада, Данія, Норвегія, РФ, США), без участі трьох інших приарктичних держав-учасниць АркР і організацій корінних народів Арктики [16].

Попри заяви, що «Арктична 5-рка» або А5 не буде прагнути змістити АР, Ілуліссатська декларація яскраво продемонструвала можливі майбутні дебати з приводу того, які держави можна насправді вважати «арктичними», і які з них мають найвагомніше слово в процесі вирішення регіональних питань. Через цю неоднозначну ситуацію, Китай тепер дуже пильно ставиться до будь-яких спроб арктичних держав почати «нарізання арктичного пирога» без його участі. Також КНР непокоять спроби арктичних держав обмежити кількість держав, що мають право брати участь в розробці арктичної політики, до невеликих груп (наприклад А5).

У світлі цієї ситуації, особливо цікавою постає китайська концепція «Полярного шовкового шляху», яка була анонсована в «Білій книзі про арктичну політику КНР» 2018 р. [11]. Суть цієї концепції полягає у створенні морських торговельних шляхів в Арктиці. Як вже зазначалося вище, ПМШ має важливе значення для китайської економіки в перспективі – цей шлях майже вдвічі коротший за альтернативні йому Суецький та Панамський канали, а також є безпечнішим за них з точки зору морських перевезень. Проте, концепція «Полярного шовкового шляху» має не тільки економічний вимір, але й, що більш важливо, вимір стратегічний. Зі слів китайського вченого Лі Чженфу із Дальнянського морського університету, коли запрацює Північно-Західний прохід, він стане новим «осьовим морським шляхом» між Атлантикою та Тихим

океаном; той, хто контролюватиме цю важливу артерію, буде володіти новим коридором у світовій економіці та геополітиці [46]. Таким чином, для КНР ПШШ є не тільки торговельним каналом, але й способом закріпитися в даному регіоні та мати можливість відстоювати свої арктичні інтереси на рівні з вісімкою арктичних держав.

Підбиваючи підсумок, важливо зазначити, що у світлі сучасних тенденцій до зміщення політико-економічного центру світу вбік Арктики такі неарктичні держави, як КНР, Південна Корея та Японія будуть шукати будь-які можливості впливати на процес ухвалення рішень з усіх важливих питань, що стосуються Арктики. Ці країни також прагнуть, в силу своєї географічної віддаленості від Арктики, знайти нові шляхи для закріплення своїх позицій та інтересів у регіоні.

Розглянувши економічні, екологічні та стратегічні інтереси КНР, РК та Японії в АР можна зробити цілу низку висновків.

По-перше, Арктика, унаслідок рясності своїх енергетичних ресурсів стала об'єктом підвищеного інтересу країн, які мають гостру нестачу нафти та газу, необхідних їм для економічного розвитку. АР має всі шанси в майбутньому стати базою сировини, замінивши більш традиційних, але менш надійних постачальників енергетичних ресурсів з БС.

По-друге, як КНР, так і РК з Японією мають величезні плани на можливу експлуатацію головних арктичних морських шляхів. Використання ПМШ та Північно-Західного проходу зможуть принести не тільки економічні переваги за рахунок скорочення відстаней, але й надати порівняно більшу безпеку для проходження китайських, японських та корейських суден.

По-третє, АР має велике значення для екологічної безпеки цих країн. Танення льодовиків через кліматичні зміни впливає на підвищення рівня світового океану, що може призвести до затоплення значних територій прибережних країн, до яких належать КНР, Японія та РК. Ці три держави мають великий інтерес зберегти унікальне біорізноманіття Арктики та не допустити подальші зміни клімату.

Зі збільшенням економічної та геополітичної активності в АР цей регіон набуватиме все більшого значення на міжнародній арені. Китаю, РК та Японії, які воліють бути світовими державами, необхідно не пропустити цей момент і вже зараз шукати нові альтернативні механізми, аби справляти більший вплив на процес ухвалення рішень з важливих арктичних питань.



РОЗДІЛ 3. ОСНОВНІ НАПРЯМКИ АРКТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КНР, РЕСПУБЛІКИ КОРЕЯ ТА ЯПОНІЇ З ОСВОЄННЯ РЕСУРСІВ РЕГІОНУ

3.1 Діяльність в Арктичній Раді

Сьогодні головними механізмами міжнародної кооперації в сфері вирішення арктичних питань є такі різноманітні регіональні структури як Рада Баренцева/Євроарктичного регіону та міжнародний форум «Арктичний круг», який проходить в Ісландії. Але, мабуть, найголовнішою формою міжнародної співпраці в даному регіоні є Арктична рада. АркР (додаток А, рис. А.3) була створена у 1996 р. в якості міжурядового форуму та майданчика для співпраці і координації 8 арктичних держав та корінного населення регіону в сферах захисту навколишнього середовища та збереження багатого біологічного різноманіття регіону Арктики.

Ідея про створення подібного механізму міжнародної взаємодії в Арктиці була вперше озвучена радянським президентом Михайлом Горбачовим у його промові в Мурманську в 1987 р. Наступні зустрічі восьми арктичних держав завершилися підписанням декларації в м. Рованіємі у червні 1991 року, яка затвердила Стратегію охорони довколишнього середовища Арктики (Arctic Environmental Protection Strategy – AEPS) і заклала фундамент для Арктичної Ради [28].

Наразі існує багато дискусій з приводу можливої трансформації АркР з міжурядового форуму в міжнародну організацію та про розширення компетенції АркР до областей міжнародної безпеки та економічної співпраці. Хоча спроби розширити сферу впливу і підвищити статус АркР поки ще не увінчалися будь-яким значним успіхом та не здобули підтримки, даний міжурядовий форум функціонує в якості дійсно дієвої структури, яка ладна вирішувати цілу низку питань арктичної проблематики. Ознакою високої дієвості даної Арктичної організації є серія угод, ухвалених в рамках її роботи, які мають обов'язковий характер для виконання. До їхнього числа варто віднести вже згадану Угоду про співпрацю в сфері готовності реагування на забруднення нафтою акваторій

Арктики в 2019 р.[54], і відносно недавня Угода про зміцнення міжнародної арктичної співпраці, яку було підписано на Міністерській сесії 2020р [65].

Особливої уваги заслуговують учасники Арктичної Ради. Згідно з Оттавською декларацією 1996 р., основоположним документом Арктичної Ради, постійними учасниками АркР є 8 арктичних держав, до переліку яких належать: Канада, Королівство Данія, Фінляндія, Ісландія, Норвегія, Російська Федерація, Швеція та Сполучені Штати Америки [48].

Окрім восьми держав постійними учасниками також є 6 організацій, що виступають представниками інтересів корінних народів Арктики: Міжнародна асоціація алеутів, Арктична рада атабасків, Міжнародна рада гвіччинів, Циркумполярна рада інуїтів, Асоціація корінних малочисельних народів Півночі, Сибіру та Далекого Сходу Російської Федерації та Рада саамів.

Ще до того, коли АР була офіційно створена, серед восьми арктичних держав енергійно обговорювалася ідея можливого включення неарктичних держав до структури форуму, тим паче, що багато європейських держав, які не входять в АР, брали участь в процесі створення Стратегії охорони довколишнього середовища Арктики та виразили бажання продовжувати спільну діяльність в межах цієї структури вже після офіційного створення форуму. Циркумполярні держави, усвідомлюючи небезпеку самоізоляції та перетворення форуму в закритий клуб, обрали курс на стрімке привернення сторонніх учасників до діяльності АркР, тим більше, що проблеми, які стоять перед Радою, мають глобальний характер, і їхнє вирішення неможливе без міжнародної співпраці та кооперації регіональних та позарегіональних держав та структур. Таким чином, для вирішення проблеми участі в організації було створено особливий статус спостерігача при АркР. Відповідно до пункту три Оттавської декларації, цей статус можуть отримати як неарктичні держави, так і міжурядові, міжпарламентські, універсальні, регіональні та неурядові організації, які, на думку членів АркР, можуть вкласти вагомий внесок в її функціонування [54].

Держави, які отримали статус офіційного спостерігача при АркР, мають право брати участь в роботі її засідань, виступати з усними та вносити письмові заяви, робити фінансові внески, а також брати участь у функціонуванні її робочих груп [60].

А отже, високий статус Арктичної Ради, таким чином, приваблює дедалі більшу кількість держав та організацій. Такі країни формату АСЕАН+3 як Сінгапур, КРН, РК та Японія не є винятком. Всі чотири держави отримали статус постійного спостерігача в Арктичній Раді на 8-мому міністерському засіданні Ради, яке відбулося в м. Кіруне (Швеція) у травні 2013р [59].

А відтак, ці країни отримали змогу брати участь в глобальних проектах освоєння та вивчення Арктики, право відвідувати офіційні засідання АР та вносити пропозиції для створення необхідного курсу та розвитку регіону.

Необхідно зазначити, що шлях до статусу постійного спостерігача був не дуже простим. Так, наприклад, запит КНР на отримання статусу спостерігача в АркР був двічі відхилений – в 2009 р. та 2011р. Японія та РК також отримали відмову. Це було зумовлено значною мірою тим, що серед циркумполярних держав-учасниць АркР виникли дебати з приводу істинних намірів трьох держав. Раніше і КНР, і Японія, і РК наголошували, що Арктика повинна, так само як і Антарктика, вважатися «спадщиною усього людства», що суперечить суверенітетові та юрисдикції прибережних арктичних держав: Канади, Данії, Норвегії, РФ та США [43].

Окрім того, дехто з арктичних держав (РФ і Канада) були занепокоєні зростанням числа спостерігачів, кількість яких переважала число постійних членів АР [54]. У свою чергу, Данія, Ісландія та Норвегія були більш прихильними до трьох східноазійських держав, у той час як США займали нейтральну позицію. Зрештою, на зустрічі міністрів в м. Кіруне були розроблені та доповнені офіційні вимоги до країн-спостерігачів, які Сінгапур, Японія, Китай та РК прийняли, не зволікаючи. Третій (неарктичний) країні дозволяється право на участь в діяльності АР зі статусом офіційного спостерігача, якщо вона:

- приймає та підтримує цілі Арктичної Ради, визначені в Оттавській декларації;
- визнає суверенітет, суверенні права та юрисдикцію арктичних держав в Арктиці;
- визнає, що на Північно-Льодовитий океан поширюється велика правова база, включно з, передусім, морським правом, а також що ця правова база складає міцну основу для відповідального управління цим океаном;
- поважає цінності, інтереси, культуру та традиції корінних народів Арктики та інших жителів Арктики;
- продемонструвала політичне волевиявлення, а також фінансову спроможність робити внески в роботу постійних учасників та інших корінних народів;
- продемонструвала наявність конкретного інтересу та спроможність сприяти роботі Арктичної Ради, у тому числі й через партнерство з державами-членами та постійними учасниками, представляючи арктичні проблеми в організаціях, які ухвалюють глобальні рішення;
- продемонструвала свої інтереси в Арктичному регіоні та кваліфікацію, що стосується роботи АркР [63].

Незалежно від злегка настороженого ставлення деяких членів АркР до істинних намірів та цілей КНР, РК та Японії в АР, ці держави були все-таки остаточно прийняті в якості постійних спостерігачів. Не останнім фактором їхнього успішного прийняття до лав постійних спостерігачів при АркР послуговували економічні та стратегічні вигоди від такого рішення. КНР, Японія та РК мають значні наукові, технологічні, економічні ресурси, які вкрай необхідні для освоєння Арктики. Приймаючи ці країни до АркР, держави-учасниці сподівалися привернути їх до проведення спільних економічних та науково-дослідних проектів. І ці сподівання дійсно справдилися – вже через місяць після зустрічі в Кіруне КНР разом з державами Північної Європи

прийняли рішення про відкриття багатостороннього Китайсько-скандинавського арктичного науково-дослідницького центру [28].

Окрім очевидних переваг від інтеграції країн формату АСЕАН+3 циркумполярним державам необхідно було оцінити можливу загрозу своїм стратегічним інтересам в АР. Незважаючи на те, що успішне освоєння АР залежить від рівня взаємодії між державами, арктичним державам також необхідно захищати власні національні інтереси в Арктиці та зберігати стабільність у світі. Саме тому, політика самоізоляції могла б викликати невдоволення неарктичних держав, що порушило б світовий баланс сил.

Потрібно зауважити, що такі східноазійські держави, як РК, Японія та КНР (особливо КНР) дотримуються поглядів про те, що регіон Арктики повинен бути спадщиною усього людства, а не належати виключно групі з восьми арктичних держав.

Неприйняття даних країн до АР могло б підштовхнути їх до інших інститутів, де можливе просування арктичних інтересів, наприклад, до Міжнародної морської організації (International Maritime Organization - ІМО) чи до ООН. Таким чином, КНР, РК та Японія, які, поза сумнівом, є важливими економічними та політичними гравцями на міжнародній арені, могли б не лише вплинути на ситуацію в Арктиці без дозволу арктичних держав, але й виявити спротив їхнім суверенним правам та юрисдикції. Це могло б, окрім вже зазначеного, підірвати привілейований статус арктичних держав як головних політичних акторів в даному регіоні [22].

В результаті, прийняття нових постійних спостерігачів, посилило імідж АркР в якості прозорого, відкритого та орієнтованого на міжнародну співпрацю форуму. Що, у свою чергу, зменшило рівень невдоволення арктичною політикою і в той же самий час легітимізувало національні інтереси та роль арктичних і приарктичних держав в арктичній зоні. Прийняття таких великих світових держав, як Японія, РК та КНР також стало додатковим способом зміцнення легітимності АркР як однієї з провідних міжнародних структур у регіоні.

Також робота АркР здійснюється в рамках 6-и робочих груп: по ліквідації забруднення в Арктиці (АСАР); з реалізації Програми арктичного моніторингу та оцінки (АМАР); зі збереження арктичної флори та фауни (CAFF); з попередження, готовності та ліквідації надзвичайних ситуації (EPPR); із захисту арктичного морського середовища (PAME); зі стабільного розвитку (SDWG) [45].

В 2018р. при АркР було створено нову структуру – незалежний Арктичний економічний комітет (АЕК), покликаний розширити економічну взаємодію в регіоні та привернути увагу інвесторів до регіону. З 2019р. його секретаріат розміщений в Норвегії (м. Тромсьо) [46].

Низка членів АР, зокрема Канада, Норвегія та РФ бачать в АЕК більше, ніж експертний форум для обговорення екологічних проблем Півночі. Вони вважають, що діяльність комітету не повинна зводитися лише до формулювання певних рекомендацій для засідань АркР і висловлювання стурбованостей стосовно екології. Вже зараз органи АЕК мають можливість організовувати та втілювати в життя міжнародні проекти стратегічного характеру, у тому числі й великі інфраструктурні об'єкти, які суттєво змінюють вигляд АР[47].

У жовтні 2015 р. в рамках Арктичної Ради було засновано Арктичний форум берегової охорони. Завданням цієї структури є забезпечення безпеки в Арктиці, зокрема в сфері екології.

У 2016 р. почав діяти «Інструмент підтримки проектів АркР» (ІПП), який фінансує проекти зі скорочення забруднення довколишнього середовища, схвалені Арктичною радою. Засоби надаються членами та спостерігачами Ради, а також іншими зацікавленими сторонами. Розпорядником коштів є Північна екологічна фінансова корпорація (НЕФКО). Ініціативи ІПП активно підтримуються не тільки постійними членами АркР, а й спостерігачами при цій організації. Так, КНР, РК та Японія виділили сумарно понад 18 млн дол. на подолання нафтового забруднення акваторії АР в 2017 р. [43].

Наразі ІПП має біля 16 млн євро резервних коштів, які були надані Ісландією, Норвегією, Фінляндією, КНР, Японією та РК, а також деякими

саамськими парламентами (обрані органи-представництва саамів в країнах їхнього проживання). Фінанси можуть надавати й інші держави та організації [48].

В рамках АркР було підписано 2 юридично обов'язкові документи: договір про авіаційний та морський пошук і порятунк в Арктиці (травень 2013 р.) і угода про співпрацю в сфері реагування на забруднення нафтою моря в Арктиці (травень 2015 р.).

У квітні 2016 р. на міністерській зустрічі в Ікалуїті (Канада) було ухвалено рамковий план співпраці по запобіганню забрудненню нафтою в результаті видобутку вуглеводнів та інтенсифікації судноплавства в Арктичному регіоні, а також рамковий документ зі скорочення викидів сажі та метану. Останній документ пропонує арктичним державам надавати кількісні оцінки таких викидів та інформацію про вживання заходів для їхніх скорочень [50].

У жовтні 2018 р. на засіданні старших уповноважених осіб в американському м. Портленді була схвалена нова стратегія Арктичної Ради з інформаційно-просвітницької діяльності, ціль якої – просування знань у сфері кліматологічних змін і надання допомоги арктичним спільнотам в підготовці до цих змін [26].

Підсумовуючи, арктичні держави і АркР в цілому, ймовірно отримають велику вигоду від визнання деяких світових держав, які не є обов'язково арктичними, надавши їм статус постійного спостерігача, незважаючи на наявність деяких підозр щодо намірів цих країн. КНР, Японія та РК разом із Сінгапуром отримали статус спостерігачів при АркР в 2013 р та долучилися до активної співпраці в цій організації.

Окрім фінансової та технологічної допомоги, які ці країни вкладають в наукові дослідження, а також подолання наслідків гомогенних забруднень та аварій, ці держави також своєрідно збалансовують позиції 8-и арктичних держав, слідкуючи за тим, аби вони здійснювали свою діяльність в рамках міжнародно-правового поля.

Вступивши до лав АрР, Китай, РК та Японія намагаються брати найактивнішу участь в прийнятті рішень цієї організації, тим самим зміцнюючи своє становище в АР. Внаслідок відсутності географічних кордонів, які б безпосередньо межували з регіоном Арктики, а відповідно і прав на експлуатацію його багатств, ці держави бачать єдиний для себе вихід – посилення відносин та зв'язків з арктичними державами в рамках спільних економічних, торговельних, науково-дослідницьких проєктів. Освоєння гігантських ресурсів АР потребує значних капіталовкладень, а Китай, Японія та РК, як держави, що володіють потужними фінансами та технологіями, здатні та готові сприяти арктичним країнам. У відповідь, лідери цих держав сподіваються отримати вже в найближчому майбутньому підтримку своїх геополітичних та економічних інтересів у регіоні.

3.2 Науково-дослідницький та економічний напрямки діяльності КНР, РК та Японії в Арктиці

У світлі підвищеного інтересу світових держав до розподілу та освоєння ресурсів АР не дивно, що такі держави, як Китай, РК та Японія намагаються не пасти задніх та підвищити значимість свого положення в регіоні. Через свою значну географічну віддаленість від Арктики, ці країни звісно ж не мають суверенних прав, на відміну від арктичних держав, тому вони змушені шукати інших механізмів закріплення в Арктичному регіоні. Одним із вкрай важливих механізмів є співпраця з арктичними та приарктичними державами у сферах науково-технологічного та економічного освоєння АР.

У КНР початок активних арктичних досліджень можна умовно приурочити до першої пішої експедиції до Північного полюсу в 1995 р. Перша морська експедиція на борту єдиного китайського наукового криголама «Сюелун» (Сніговий дракон) була здійснена в 1999 р. [28].

Перша китайська наукова станція «Хуанхе» в Нью-Олесунн на Шпіцберген розпочала свою роботу у 2004 р. за активної підтримки Норвегії, яка, згідно зі згаданим в цій роботі Шпіцбергенським договором 1920 р., надала КНР

територію та технічну підтримку [31]. Щороку Китай інвестує понад 73 млн дол в арктичні дослідження, що перевищує затрати таких країн, як США та Росія. [39].

Окрім цього, китайські вчені беруть участь в роботі Міжнародного арктичного наукового комітету (IASC), та безпосередню участь в різноманітних науково-дослідних програмах та форумах, наприклад, в програмах проекту 2007-2008 р. Міжнародний полярний рік (International Polar Year Programme – IPYP) та в Недельному науковому арктичному саміті (Arctic Science Summit Week – ASSW), присвячених проблемам довкілля Арктики [47].

Китайські науково-дослідні центри взяли участь в організації Китайсько-російського арктичного форуму 2016 р. і китайсько-американського арктичного форуму в 2018 р. [50]. У грудні 2013 р. в Шанхаї відкрився «Китайсько-скандинавський центр арктичних досліджень», на базі якого проводяться спільні зі скандинавськими країнами проекти з дослідження клімату та ресурсів Арктики [63]. У роботі центру беруть участь такі північноєвропейські інститути: норвезький інститут ім. Фрітьофа Нансена і Полярний інститут, Арктичний центр в Рованіємі (Фінляндія), шведський Секретаріат полярних досліджень, ісландський Науково-дослідницький центр, Північний інститут азійських досліджень (Данія); а також ціла низка китайських наукових центрів: Центр полярних та океанічних досліджень Університету Тунцзі, Дослідницький інститут полярного права і політики Китайського океанічного університету, Шанхайська академія міжнародних досліджень та відділу стратегічних досліджень Інституту полярних досліджень КНР [64].

У РК умовною датою початку полярних досліджень прийнято вважати 1987 р., коли в Корейському університеті дослідження та освоєння світового океану було створено Центр полярних досліджень. В подальшому цей Центр було трансформовано в Корейський полярний науково-дослідницький інститут. У квітні 2002 р. Південна Корея приєдналася до IASC і почала здійснювати арктичні дослідження на науково-дослідницькій станції «ДАСАН» в Нью-Олесунн. У листопаді 2009 р. було побудовано перший корейський криголам

«Араон» вартістю в 1 млрд дол, який здійснює науково-дослідницьку діяльність в Північно-Льодовитому океані [67].

РК звертає підвищену увагу на наукові дослідження Арктики, беручи участь в різних науково-технічних проектах разом з такими інститутами, як: британська Антарктична служба, китайський Інститут полярних досліджень в Шанхаї, німецький Інститут полярних та морських досліджень імені Альфреда Венегара, російськими Арктичним та антарктичним науково-дослідницьким інститутом в Санкт-Петербурзі та інститутом океанології імені Ширшова, французьким Інститутом полярних досліджень імені Поля-Еміля Віктора, японським Національним інститутом полярних досліджень, Північним (Арктичним) федеральним університетом М.Ломоносова в РФ. РК також стала ініціатором Арктичного наукового саміту, проведеного в Сеулі в 2018 р., за підтримки ІАС [27].

Японія має чи не найпротяжнішу історію полярних досліджень, які розпочалися ще в 1957 р., коли Японія підписала договір про Антарктику. Активне дослідження Арктики розпочалося з 1990-х рр, коли було засновано ІАС [40].

Головним науковим центром Японії є Національний інститут полярних досліджень (National Institute of Polar Research – NIPR), до реалізованих проектів якого належать – вивчення нижніх шарів атмосфери в полярних широтах, проблем магнітної сфери та сонячних променів у полярних широтах, міграції льодовиків у арктичному басейні, екосистемні зміни Арктики і т.і. [48].

Японське агентство науки та технології моря й землі (JAMSTEC) реалізує цілу низку океанічних досліджень АР, у тому числі спільно з США. У 1998 р. японський океанографічний корабель «Мірай» здійснив свою першу світову експедицію в Північно-Льодовитому океані. У подальшому JAMSTEC провело понад 12 наукових експедицій в Арктиці [68].

У квітні 2020 р. Японія стала ініціаторкою Тижня арктичної науки, в ході якого головною подією порядку денного стали кліматичні зміни в Арктиці та їхні негативні наслідки для всього світу.

В межах державної програми GRENE, створеної для детального вивчення та моніторингу кліматичних змін в Арктичному регіоні, з 2012 р. по 2018 р. Міністерством освіти і науки Японії проводилися дослідження майбутніх змін екологічної ситуації в АР [59].

Всі три східноазійські держави також здійснюють цілий ряд різноманітних економічних проектів спільно з циркумполярними державами. Серед головних партнерів КНР, РК та Японії можна виділити Норвегію та Ісландію.

У жовтні 2013 р. було підписано угоду між Китайською національною шельфовою нафтовою компанією (CNOOC) та ісландською енергетичною компанією Еукоп про спільні розробки родовищ нафти й газу в Північно-Західному регіоні Північної Атлантики – регіоні Дрек [18]. Після бажання Еукоп зайнятися розробками родовищ корисних копалин в даному регіоні, Ісландська національна енергетична компанія висловила думку, що Еукоп знадобиться іноземний партнер для реалізації досліджень. Врешті-решт Еукоп обрала CNOOC, зробивши її першою китайською компанією, яка працювала на далекій Півночі. Також восени 2013 р. до угоди приєдналася Норвегія в якості третього партнера, яким стала норвезька компанія Petoro.

Перші розробки повинні були розпочатися всередині 2014 року, проте, після найретельнішої оцінки наявних в регіоні ресурсів, старт проекту було перенесено на кінець 2020 р., самі ж розробки повинні стартувати влітку 2021 р. [29].

Окрім вищезазначеного, в липні 2015 р. було оголошено, що Китайська шельфова нафтова будівельна компанія (COOEC) та норвезька будівнича компанія будуть розвивати спільні проекти в області нафтових будівельних проектів [49].

Японська національна організація нафти, газу та металів (JOGMEC) у 2012 р. розмістила заявку на право розробки родовищ нафти біля узбережжя Гренландії. 24 січня 2014р. компанія отримала це право [56]. JOGMEC об'єдналася з найбільшими японськими нафтовими компаніями INPEX, JAPEX, JX, Mitsui Oil Exploration, щоб досліджувати морський шельф загальною площею

5000 квадратних кілометрів. Це був спільний проект з Chevron і Shell, найбільшими енергетичними компаніями США [26].

Ще одним важливим економічним та стратегічним партнером КНР, РК та Японії серед циркумполярних держав є Канада. КНР розширює співпрацю з канадською стороною у сферах освоєння та видобутку енергетичних ресурсів за рахунок активної експансії в енергетичний ринок Канади.

З 2010 по 2019 рр. Китай придбав долі в таких канадських сировинних компаніях, як DaylightEnergy, Teck Resources, ConocoPhillips. У лютому 2015 р. CNOOC придбала канадську енергетичну фірму Nexen, попри значні внутрішні дебати в канадському уряді. Угода вартістю 16 млрд дол дала КНР право на освоєння потенційно прибуткових районів північної Альберти, в яких, за оцінками, знаходиться біля 86% нафтомістких пісків світу [67]. До 2018 р. КНР інвестувала понад 50млн дол в канадську енергетичну індустрію.

У листопаді 2011 р. канадські та японські вчені провели успішний експеримент по видобутку газу з відкладів гідратів метану на березі моря Бофорта [69]. Вченим вдалося здійснювати видобуток газу впродовж 6-и днів, що, на думку експертів, стало дуже хорошим показником. Хоча промисловий рівень видобутку газу з гідратів метану в Арктиці, на думку дослідників, може бути досягнутий не раніше, аніж за 10-15 років, від моменту написання цієї роботи, експеримент ще раз довів, наскільки багатим є ресурсний потенціал АР.

РФ також є важливим партнером КНР, РК та Японії в Арктичному регіоні. У березні 2014 р. під час поїдки політичного лідера КНР президента Сі Цзіньпіня до Росії було підписано біля 15 документів щодо сфер енергетики, охорони довкілля, металургії, сільського господарства, безпеки та туризму [62].

Також було підписано угоду згідно з якою КНР буде отримувати від російської нафтової компанії ОАО «Роснефть» 620,000 барелей нафти щоденно, а також візьме участь у будівництві газопроводу в КНР [66].

Окрім цього Роснефть разом з зусиллями китайської національної нафтогазової корпорації (CNPC) будуть спільно досліджувати води північного російського узбережжя в морі Баренцева, а також в Печерському морі [59].

У травні 2015 р. було укладено ще вигіднішу угоду між CNPC і ОАО «Газпром» про купівлю CNPC 20% акцій «Ямал СПГ» [53].

У цьому проекті планується будівництво заводу по виробництву скрапленого газу потужністю в 16,5 млн тон на рік на базі Південно-Тамбейського родовища. Щоправда будівництво йде дуже повільними темпами через нестабільну ситуацію РФ унаслідок західних санкцій, а також природними ускладненнями. Станом на зараз вдалося розвинути виробничу потужність лише в 1,25 млн. тон скрапленого газу на рік, а будівництво заводу продовжується дуже повільно [69].

Також КНР готова вкладати фінанси в будівництво Архангельського морського торговельного порту і залізничної магістралі Белкомур, яка на 800 км скоротить шлях з Сибіру до Білого Моря. Вантажообіг даної ділянки порту гіпотетично складатиме 30млн тон в рік. Будівництво цієї анонсованої магістралі також не увінчалось якимось визначеним результатом, адже вона поки що залишається непобудованою [16].

У травні 2013 р. японська енергетична компанія Inpex Corporation підписала угоду з російською компанією «Роснефть» про спільне відкриття нафтових родовищ в Охотському морі [28].

Також у 2014 р Японський банк міжнародної співпраці погодився допомогти Росії, профінансувавши новий російський проєкт по видобутку скрапленого газу та його доставки, реалізація якого була скасована внаслідок західних санкцій [34]. Японський банк встиг внести лише 400 млн дол в проєкт загальною вартістю в 27млрд дол.

РФ цікава для РК в першу чергу як ринок збуту для своєї технологічної продукції, не в останню чергу суднобудівної. Такі південнокорейські суднобудівні компанії, як Hyundai Heavy Industries, Samsung HI, Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME) є одними із найбільш конкурентноспроможних у світі у сфері будівництва криголамів та інших високотехнологічних транспортних та науково-дослідних кораблів.

У березні 2014р. DSME отримала від російської судноплавної компанії «Совкомфлот» замовлення на будівництво 9 танкерів для перевезень скрапленого газу за проектом «ЯМАЛ СПГ». Сума контракту склала майже 3 млрд дол [29].

Саме DSME спроектувала газовоз льодового класу ARC-7 спеціально для пересування по ПМШ. Також російський морський реєстр судноплавства уклав договір з південнокорейською компанією Samsung HI Co про технічний моніторинг проектування і будівництва нової серії арктичних нафтоналивних суден 42K «Arctic Shuttle Tanker» дедвейтом біля 42000 тон [71].

Найбільша газовидобувна компанія Російської Федерації «Новатек» планує новий масштабний проект під назвою «Арктик СПГ-2», який буде спрямований на видобуток приблизно 18млн тон природного газу щороку [61].

Перші операції на заводі заплановані на 2023 р. Голова правління ПАО «Новатек» Л. Міхельсон виразив бажання бачити Японію, КНР та Корею в якості спільних партнерів на кожному з етапів реалізації проекту – від видобутку газу аж до будівництва та керування заводами скраплення газу та подальшої реалізації скрапленого газу.

Зі слів російської сторони було ясно, що якщо Токію піде на співпрацю, то японські підприємства можуть розраховувати на певну частку продукції [52].

Проте, з огляду на поведінку РФ на МА та її підсанкційність, японські компанії навряд чи наважаться на санкції Вашингтона в обмін на ресурс, який вони можуть знайти деінде.

До інших дуже важливих арктичних партнерів азійських входять Данія та США. У червні 2012 р. Данію відвідав китайський генсек Ху Цзіньтао. Це був перший візит такого високого рівня в історії відносин двох країн. Раніше КНР уклала договір в сфері енергетики на суму 740 млн дол. Зацікавленість КНР Ісландією за великим рахунком обумовлена данською національною «Стратегією освоєння Арктичного регіону до 2025 рр», в якій важливий пункт відводиться активному залученню іноземних інвесторів [42].

Данія, у свою чергу, очікує залучити КНР до спільного освоєння природних надр Гренландії, з яких КНР найбільш зацікавлена у рідкоземельних металах так необхідних для високотехнологічної продукції. За оцінками науковців, доля запасів РЗМ Гренландії становить 20% від світових [43].

Китайська компанія Sichuan Xinye Mining Investment Co стала головним інвестором масштабного міжнародного гірничодобувного проєкту на гренландському залізнорудному родовищі Ісуа, а інша китайська компанія, Jianxi Union Mining, є інвестором в розробках родовищ міді в центральній частині Гренландії.

В 2015 р. японська компанія JOGMEC брала участь в технологічних випробуваннях з видобутку та розвідки природного газу з метану. Тест проходив в районі бору Норт-Слоуп на Алясці. Цей проєкт курувався американською компанією ConocoPhillips та отримував фінансування від Міністерства енергетики США [49].

Підбиваючи підсумки виконаної роботи, можна зробити висновок, що КНР, РК та Японія вкрай зацікавлені в науково-технічному та економічному освоєнні Арктики, у тому числі і разом з арктичними та приарктичними державами. Ці країни володіють значними фінансовими, технологічними та науковими ресурсами, які можуть бути використані для вивчення та моніторингу екологічного становища АР, визначення енергетичного потенціалу Арктики та акваторії Північно-Льодовитого океану, а також для розвитку арктичних морських шляхів.

Окрім названих цілей, КНР, Японія та РК також прагнуть забезпечити свої стратегічні інтереси шляхом активної присутності в регіоні через спільні з циркумполярними державами проєкти, кількість та якість яких буде стрімко зростати.

Розглянувши основні напрямки арктичної діяльності цих країн, можна зробити декілька важливих висновків. По-перше, на даний момент всі три держави точно визначилися зі своїми цілями в АР та механізмами їхнього досягнення, закріпивши свої арктичні стратегії у вигляді офіційних стратегій-

дороговказів. Також можна відзначити, що, за великим рахунком, арктичні інтереси цих країн схожі.

По-друге, АркР є головним міжнародним механізмом, що забезпечує діалог держав та пошук рішень для важливих арктичних проблем. Але реалізація цих рішень часто стає під великий знак питання без суттєвого фінансування. Тому, незважаючи на цілу низку суперечностей та протиріч в позиціях щодо того, кому ж по-справжньому належить АР і в якому геополітичному руслі цей регіон повинен розвиватися, КНР, РК та Японія – країни з величезними ресурсними можливостями, залишаються серед найважливіших партнерів держав-учасниць АркР.

По-третє, КНР, Корея та Японія в даний період не тільки реалізують велику кількість науково-технічних досліджень, але й залучені в цілу низку спільних з приарктичними країнами проєктів. При цьому, оскільки всі сторони даної кооперації отримують вигоди та переваги, можна очікувати посилення міжнародних контактів на всіх рівнях і розширення сфер взаємодії арктичних держав та КНР, РК та Японії.

ВИСНОВКИ

У ході проведеного дослідження встановлено цілу низку висновків, які викладено нижче.

По-перше, через особливу економічну привабливість Арктичного регіону зростає кількість неарктичних держав, які бажають долучитися до вивчення Арктики та освоєння її ресурсів, до них належать і КНР, Японія та РК. Ця тенденція, окрім переваг, які полягають в розвитку та освоєнні АР, розвитку його економічної, транспортно-логістичної, науково-дослідницької інфраструктур, може призвести до суттєвих розходжень інтересів, що стане конфліктогенним фактором в регіоні та у світі в цілому. У зв'язку з цим, збереження балансу сил в Арктиці необхідно зробити пріоритетом для міжнародної політики.

По-друге, під час дослідження Арктичних стратегій КНР, Японії та РК встановлено, що арктична політика цих держав має визначений, інституціоналізований та закріплений в офіційних програмних документах характер.

По-третє, можна зробити висновок, що національні стратегії КНР, Японії та РК в своїх ключових аспектах вельми схожі. До головних пріоритетів цих країн в Арктиці належать: 1) захист довкілля; 2) господарське освоєння регіону; 3) забезпечення міжнародної безпеки; 4) здійснення контролю та управління над АР. В цілому позиції РК, КНР та Японії можна охарактеризувати як стримані, виважені та засновані на міжнародно-правових нормах.

По-четверте, в ході опрацювання арктичних стратегій означених держав визначено та систематизовано основні групи їхніх інтересів:

- економічні інтереси полягають в освоєнні енергетичних ресурсів регіону та розвитку морських трансарктичних шляхів, які суттєво пришвидшать перевезення експортних товарів досліджуваних країн;
- екологічні інтереси стосуються передусім кліматичних змін в АР і того як це вплине на економічну ситуацію КНР, РК та Японії;

- стратегічні інтереси, пов'язані зі збільшенням значущості Арктики у міжнародній політиці та бажанням цих неарктичних держав збільшити та закріпити свою присутність в ньому.

По-п'яте, особливим етапом з освоєння Арктики для цих країн став їхній вступ до Арктичної Ради в якості постійних спостерігачів у 2013 р. Унаслідок цього вони розширюють сферу своїх контактів та зв'язків з арктичними державами. Держави АркР зацікавлені в науково-дослідницькому та фінансовому потенціалі КНР, РК та Японії, оскільки освоєння Арктики потребує великих ресурсів, які ці країни можуть надати. В обмін на співпрацю у цих сферах країни Східної Азії хочуть отримати ще один вагомий механізм посилення своїх позицій в АР.

По-шосте, у ході дослідження головних напрямків діяльності КНР, РК та Японії в Арктиці з метою освоєння її ресурсів, з'ясовано: оскільки ці держави є географічно віддаленими від регіону, то єдиним можливим способом освоєння ресурсів Арктики для них є співпраця з арктичними державами. Проаналізувавши систему двосторонніх відносин КНР, Японії та РК з арктичними державами, встановлено ряд особливостей:

- основні інтереси країн – економічні, що означає співпрацю на всіх рівнях та активну взаємодію з усіма учасниками АркР;
- хоча КНР, РК та Японія не претендують на Арктику, в цих країнах домінує погляд про глобальність Арктики та надання їй статусу «світової спадщини», однак це суперечить інтересам арктичних держав, адже відбирає у них велику частину їхнього суверенітету;
- незважаючи на певні розбіжності в поглядах, КНР, РК та Японія прагнуть зміцнювати співпрацю з кожною арктичною державою;

Встановлено, що КНР, Корея та Японія в даний період не тільки реалізують велику кількість науково-технічних досліджень, але й залучені в цілу низку спільних з приарктичними країнами проєктів. При цьому, оскільки всі сторони даної кооперації отримують вигоди та переваги, можна очікувати

посилення міжнародних контактів на всіх рівнях і розширення сфер взаємодії арктичних держав та КНР, РК та Японії.



СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ПОСИЛАНЬ

1. Арктика и мир. Обновлённая Арктическая стратегия Норвегии. РСМД. URL: <https://russiancouncil.ru/blogs/svfu-experts/obnovlennaya-arkticheskaya-strategiya-norvegii-1>
2. Арктика ставит вопросы. Кто даст на них ответы? ФГБУ «ЦДУ ТЭК». URL: <http://www.cdu.ru/catalog/mintop/infograf/022019/>
3. Арктическая политика Японии в Арктике: комплексная стратегия развития региона. РСМД. URL: <https://russiancouncil.ru/blogs/arctic/2301/>
4. Арктический совет. Досье. ТАСС. URL: <https://tass.ru/info/4244655>
5. Арктический совет: общая информация. Arctic council. URL: <https://arctic-council.org/index.php/ru/about-us>
6. Арктическая политика Японии. Главное управление по морской политике. Cabinet Office, Government of Japan, 2020, October 16th. URL: https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/arcticpolicy/pdf/japans_ap.pdf
7. Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы. Доклад № 26/2018. [Т. А. Махмутов и др.]; [гл. ред. И. С. Иванов]. Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2018. 56 с.
8. Антюшина Н. М. Страны-новички Арктического совета открывают для себя крайний Север. *Арктика и Север*. 2019. №24. С. 80–95.
9. Александров О.Б. Перспективы стратегического альянса России и Китая в Арктике. *Россия – XXI век*. 2015. № 2. С. 24—35.
10. Бурдина А. Хребет преткновения. The Arctic. URL: <https://ru.arctic.ru/analitic/20181115/804531.html>
11. Вызовы и угрозы национальной безопасности в Российской Арктике. Научно-аналитический доклад под науч. ред. В. С. Селина, Т. П. Скуфьиной, Е. П. Башмаковой. Апатиты: КНЦ РАН, 2017. 53 с.
12. Гольцов.А. Сучасна геополітика Російської Федерації в Арктичному регіоні. *Наукові праці МАУП*. 2016. Вип. 49(2). С. 5–12.

13. Гольцов А. Арктична геостратегія РФ: проблеми та її перспективи. *Наукові праці МАУП*. 2017. 21 с.
14. Гутенев М. Ю. Арктическая политика Токио: история и современность. *Вестник Забайкальского государственного университета*. 2017. Т.23. №9. С. 75–83.
15. Додин Д. Д. Устойчивое развитие Арктики. Проблемы и перспективы. М.: Наука, 2016. 283 с.
16. Дмитриева Т. «Китайский фактор» Севморпути. *Морской флот*. 2019. №3. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=23735>
17. Договор о Шпицбергене от 9 февраля 1920 г. АО «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/902038168>
18. Жудро И. С. Международно-правовой режим дна Северного Ледовитого океана. Проблемы разграничения. *Вестник Санкт-Петербургского университета*. 2015. Сер. 4. №4. С. 4–19.
19. Журавель В. П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность. *Арктика и Север*. 2016. №24. С. 112–144.
20. Международно-правовой статус Арктики. Досье. ТАСС. URL: <https://tass.ru/info/895685>
21. Итоги «Арктики-2007» должны лечь в основу решения по шельфу – Путин. РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20070807/70526260.html>
22. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. UN. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf
23. Казаков М. А., Лысцев М. С. Арктический регион в политике североамериканских государств: история и современность. *Вестник Кемеровского государственного университета*. 2019. №2. С. 44–49.
24. Карлусов В. В. Арктика в системе глобальных приоритетов Пекина: взгляд из России. *Вестник МГИМО-Университета*. 2018. №5(26). С. 24–32.
25. Ковалёв А. А. Международно-правовой режим Арктики и интересы России. *Индекс безопасности*. 2009. №3–4 (90–91). Т. 15. С. 115–124.

- 26.Подкомиссия ООН подтвердила принадлежность территорий по заявке России на шельф в Арктике. ТАСС. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6290153>
- 27.Программы исследования Арктического региона. Официальный сайт Министерства образования, культуры, спорта, науки и технологий Японии. URL: http://www.mext.go.jp/component/a_menu/science/micro_detail/___icsFiles/afieldfile/2015/02/27/1355404_1_1.pdf
- 28.Развитие нефтегазового комплекса в России за 2014 год. Национальное Рейтинговое Агентство. URL: http://www.ranational.ru/sites/default/files/other/neftegaz_2014.pdf
- 29.Рябокін З.І. Сучасна арктична стратегія РФ на початку ХХІ ст. Курсова робота. Вінниця. Донецький національний університет ім. Василя Стуса, 2018. 41 с.
- 30.Рябокін З.І. Явище м'кої сили у зовнішній політиці КНР на початку ХХІ століття. Курсова робота. Вінниця: Донецький національний університет ім. Василя Стуса, 2019. 32 с.
- 31.Рябокін З.І. Сучасна арктична політика КНР. Курсова робота. Вінниця: Донецький національний університет ім. Василя Стуса, 2019. 30 с.
- 32.Сокращение ледовой поверхности на море. Активизация интереса к коммерческому использованию СМП. Кахокусимпо, 24 июля 2015. URL: http://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201507/20150724_22037.html
- 33.A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower. Newport, 2016. United States Navy [Official website]. URL: <http://www.navy.mil/maritime/>
- 34.Abe's Nordic Tour and Japan's Arctic Ambitions. URL: <http://www.thediplomat.com/2017/07/abes-nordic-tour-and-japans-arctic-ambitions>
- 35.Arctic Policy of the Republic of Korea. Arctic Portal Library. URL: http://library.arcticportal.org/1902/1/Arctic_Policy_of_the_Republic_of_Korea.pdf
- 36.Arctic and Antarctic. URL: <https://www.mofa.go.jp/policy/other/bluebook/2018/html/chapter3/c030202.html>
37. Arctic Strategy. URL: media.defense.gov/2019/Jun/06/2002141657/-1/-1/1/2...

38. Arctic Governance and Japan's Diplomatic Strategy. The Japan Institute of International Affairs, 2018. URL: http://www2.jiia.or.jp/en/research/2012_arctic_governance.php
39. Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic. USGS. URL: <https://energy.usgs.gov/GeneralInfo/EnergyNewsroomAll/TabId/770/ArtMID/3941/ArticleID/713/Assessment-of-Undiscovered-Oil-and-Gas-in-the-Arctic.aspx>
40. BP Statistical Review of World Energy 2018. BP. URL: <https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf>
41. Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future. Canada's Northern Strategy. URL: <http://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns-eng.asp>
42. Chater A. What is Japan Arctic interest? The Polar connection. PRPI, December 6, 2018. URL: <http://polarconnection.org/japan-arctic-interest/>
43. China-Nordic Arctic Research Center inaugurated. Arctic Center. Electronic data. Arctic Center, 2017. URL: <http://www.arcticcentre.org/news/ChinaNordic-Arctic-Research-Centerinaugurated/9666/63c5d540-dedc-4697-b6e5-11f620c5f600>
44. Chumakov M. Interests of Asian countries in the Arctic in the context of cooperation with Russia and precedents for their implementation. URL: <https://delonovosti.ru/analitika/3995-interesy-stran-azii-v-arktike-vkontekste-trudnichestva-s-rossiey-i-precedenty-ih-realizacii.html>
45. Circum-Arctic Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of Arctic Circle. U.S. Geological Survey. USGS Fact Sheet, 2017. URL: <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>
46. Japan's Foreign Policy to Promote National and Global Interests. *Diplomatic Bluebook* 2018. World Resource Institute, 2019. URL: <http://www.wri.org/blog/2017/04/interactive-chart-explains-worlds-top-10-emitters-and-how-theyve-changed>
47. Gutenev M. Y. Arctic in US foreign policy. *Oecumene. Regional studies*. 2019. № 2. P. 169-175.
48. Grzela J. Japan's Arctic policy. Electronic data. Kielce: Jan Kochanowski

- University in Kielce, 2015. URL: https://www.academia.edu/9676965/Japan_s_Arctic_policy
49. Green Network of Excellence. Green Arctic Climate Change Research Project. URL: <https://www.nipr.ac.jp/grene/e/>
50. Hough P. International Politics of the Arctic: Coming in From the Cold. *Political Studies Review*. 2019. URL: https://www.academia.edu/7503866/Book_Review_International_Politics_of_the_Arctic_Coming_in_from_the_cold_by_Peter_Hough_Political_Studies_Review
51. India 2006. New Delhi, Indian Government: publications Division, 2006. 779 p.
52. Ivanov S., Zhuravel V. Development of the Arctic by the States of the Asia-Pacific Region. *Foreign military review*. 2017. № 8. P. 297-301.
53. Ivanov G. Japan and the Arctic : directions for the 21st century. The World Outline, 2013. URL: <http://theworldoutline.com/2017/08/japan-the-arctic/>
54. Taisaku I. Japan's role as an Asian observer state within and outside the Arctic Council's framework. *Polar Science*. Vol. 10. Issue 3. P. 458-462.
55. Yang H. Development of China's Polar Linkages. *Canadian Naval Review*. 2019. Vol. 8. №3. URL: <http://www.navalreview.ca/wp-content/uploads/public/vol8num3/vol8num3art7.pdf>
56. Japan's Arctic Policy. Adopted in Tokio 16.10.15. The Government of Japan. The Headquarters for Ocean Policy. 2015. URL: http://www8.cao.go.jp/ocean/english/arctic/pdf/japans_ap_e.pdf
57. JOINT STATEMENT The Second Trilateral High-Level Dialogue on the Arctic Ministry of Foreign Affairs of Japan. Tokyo. June 8, 2017 https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjbxw/P020170614645306549315.pdf
58. Jakobson L., Lee S.H. The North East Asian States' Interests in the Arctic and Possible Cooperation with the Kingdom of Denmark. Report prepared

- for the Ministry of Foreign Affairs of Denmark. SIPRI, 2013. URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/NEAsia-Arctic-130524.pdf>
59. Jakobson L. China: Potential Benefits of Arctic Melting. Electronic data. University World News, 2010. URL: <http://www.universityworldnews.com/article.php?story=20100528190101228>
60. Kossa M. South Korea's Positioning in the Arctic. World Policy. URL: <https://worldpolicy.org/2021/03>
61. Lanteigne M. China's emerging Arctic Strategies. Economics and Institutions. Institute of international affairs. The center for Arctic policy studies. R.: University of Iceland, 2016. URL: http://ams.hi.is/wpcontent/uploads/2014/11/ChinasEmergingArcticStrategiesPDF_FIX2.pdf
62. Lasserre F. China and the Arctic: Threat or Cooperation Potential for Canada. Canadian International Council. China Papers No. 11. Toronto: Canadian International Council, 2010. URL: <http://www.worldcat.org/title/china-and-the-arctic77threat-or-cooperation-potential-for-canada/oclc/685237391>
63. Nguyen C. Selling Energy to China: Chinese Energy Politics in the Arctic. Department of Culture Studies and Oriental Languages (IKOS). Oslo: University of Oslo, 2017. URL: <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/45568/NGUYENmasterthesis.pdf?sequence>
64. National Security Presidential Directive 66, Homeland Security Presidential Directive NSPD-66, HSPD-25. The White House Office, 2020. URL: <https://www.cia.gov/library/Publications/the-world-factbook/geos/ks.htm>
65. Ohnishi F. The Process of Formulating Japan's Arctic Policy: From Involvement to Engagement. *East Asia-Arctic relations: boundary, security and international politics*, East Asia-Arctic Paper No. 1. CIGI, 2016. URL: https://www.files.ethz.ch/isn/174278/no1_5.pdf
66. Pachauri R.K., Meyer L., Plattner G.-K.r, Stocker T. (eds.). Climate Change. URL: <http://www.worldcat.org/title/china-and-the-arctic77threat-or-cooperation-potential-for-canada/oclc/685237391>

67. Park Y.K. Arctic Prospects and Challenges from a Korean Perspective. *East Asia – Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics*. East Asia-Arctic Paper No. 3. CIGI, 2013. URL: <https://www.cigionline.org/publications/arctic-prospects-and-challengeskorean-perspective>
68. Rainwater S. Race to the North. China's Arctic strategy and its implications. *Naval War College Review*. 2013. Vol. 66. № 2. URL: <https://www.usnwc.edu/getattachment/31708e41-a53c-45d3-a5e4ccb5ad550815/Race-to-the-North--China-s-Arctic-Strategy-and-Its.aspx>
69. Rosen M., Thuringer C. Unconstrained Foreign Direct Investment: An Emerging Challenge to Arctic Security. Washington: CNA corp., 2017. 98 p. https://www.cna.org/cna_files/pdf/COP-2017-U-015944-1Rev.pdf
70. 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Geneva: IPCC, 2014. URL: https://www.ipcc.ch/pdf/assessmentreport/r5/syr/SYR_AR5_FINAL_full_wcover.pdf
71. Strategic Energy Plan. Agency of Natural resources and Energy, Japan. Electronic data. 2018. URL: http://www.enecho.meti.go.jp/en/category/others/basic_plan/pdf/4th_strategy_c_energy_plan.pdf
72. Smith L.C. The New North: the World in 2050. London: Profile Books. 2011. 230 p.
73. Sang Y. Praise for China's Xuelong icebreaker 8th Arctic expedition. *China Plus*. 02.11.2017. URL: <http://chinaplus.cri.cn/news/china/9/20171102/47130.html>
74. Sorensen C., Klimenko E. Emerging Chinese-Russian cooperation in the Arctic. Stockholm: SIPRI, 2017. 56 p. <https://www.sipri.org/publications/2017/sipri-policy-papers/emerging-chinese-russian-cooperation-arctic>
75. Sun K. China and the Arctic: China's Interests and Participation in the Region. *East Asia Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics*. Waterloo: Centre for International Governance Innovation, 2014. URL: <https://www.cigionline.org/publications/china-and-arctic-chinas-interests-and-participation-region>

- 76.Sun Y. The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation. Stimson Center, 2018 / <https://www.stimson.org/content/northern-sea-route>
- 77.Sinclair J. Japan and the Arctic: not so Poles apart. JOGMEC Washington Office. Analysis No. 2. 2014. URL: https://oilgasinfo.jogmec.go.jp/pdf/5/5225/201403_039a.pdf
- 78.Streltsov D.V. Japan's arctic policy. *Comparative Politics Russia*. 2017. № 1. P. 93-103.
- 79.The Third Basic Plan on Ocean Policy. Cabinet Office, Government of Japan. May 15, 2021. URL: https://www8.cao.go.jp/ocean/english/plan/pdf/plan03_gaiyou_e.pdf
- 80.The World Factbook. Central Intelligence Agency. CIA, 2020. URL: https://www8.cao.go.jp/ocean/english/international/kobe2018/pdf/kouen_outline_e.pdf
81. United Nations Environment Programme. China is Outpacing Rest of World in Natural Resource Use. UNEP. 2018. URL: <https://www.unep.org/news-and-stories/press-release/china-outpacing-rest-world-natural-resource-use>
- 82.Vice Foreign Minister KONG Xuanyou Attends Press Conference on the White Paper Titled China's Arctic Policy and answers questions from journalists. January 26, 2018 (In Chin.) URL: <http://www.fmprc.gov.cn/chn/pds/ziliao/zyjh/t1529358.htm>
83. Willis M., Depledge D. How We Learned to Stop Worrying About China's Arctic Ambitions: Understanding China's Admission to the Arctic Council, 2004-2016. The Arctic Institute, Centre for Circumpolar Security Studies, 2019. URL: <http://www.thearcticinstitute.org/2014/09/092214-China-arctic-ambitionsarctic-council.html>
- 84.World Energy Outlook: Executive Summary. International Energy Agency. Electronic data. P., IEA Publications, 2019. URL: <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/WEO2018.pdf>
85. Zhang Yi. Science vessel returns from Arctic. *China Daily*. 11.10.2020. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-10/11/content_33100110.htm/30/south-koreas-positioning-in-the-arctic/





Рисунок А.2 - Північний морський шлях та Північно-західний прохід



Рисунок А.3 - Постійні члени та спостерігачі Арктичної Ради



Рисунок А.3 (завершения)