

Арктическая политика Японии и интересы России

© 2015

А. Курмазов

В последние годы заметно усилился интерес Японии к использованию потенциала Арктики. В круг японских арктических интересов входят Северный морской путь, научные исследования Арктики, конкуренция с соседними азиатскими странами по поводу освоения арктических богатств, территориальный вопрос с Россией в эпоху Северного морского пути. Анализ этих направлений показывает стремление Японии повысить свою значимость в Арктическом совете.

Ключевые слова: Арктика, Япония, Россия, Северный морской путь, Арктический совет, научные исследования, разработка ресурсов.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе к Арктике обычно относят территории и пространства Мирового океана, расположенные к северу от 60° с. ш, включая Берингово, Чукотское и другие моря, прилегающие к Северному Ледовитому океану¹.

В северной части Тихого океана, которая в последнее время все больше начинает рассматриваться и с учетом ситуации, складывающейся в арктическом регионе, российская позиция сталкивается с интересами, прежде всего, США и Канады. Эти страны также относятся к арктическим прибрежным государствам и имеют в этом регионе общие морские границы с Россией. Однако в последнее время к Арктике все больший интерес проявляют неарктические страны — Китай, Япония, Республика Корея и др. И с этим также приходится считаться.

Япония не является приарктическим государством, но не желает оставаться в стороне от мировых процессов оценки, разработки и использования разнообразных ресурсов и возможностей арктического региона, используя для этого приобретенный ею статус «наблюдателя» в международном Арктическом совете.

О неподдельном интересе Японии к проблемам Арктики и в первую очередь к Северному морскому пути (СМП) свидетельствует создание в 2012 г. парламентской Лиги за обеспечение безопасности СМП под председательством премьер-министра С. Абэ.² Вялотекущие исследования СМП велись в Японии, начиная с 1995 г. после распада СССР. Их активизация началась после того, как этим вопросом стали плотно заниматься восточноазиатские соседи Японии — Китай и Республика Корея³.

Концентрированный интерес к арктической проблематике, включая возможности использования СМП, исходит и от неправительственных организаций. В частности, со стороны Азиатско-Тихоокеанского форума (АТФ). Практический интерес к проблеме использования СМП проявляет и крупный японский бизнес.

Мониторинг ситуации вокруг арктической проблематики в Японии показывает, что существует несколько достаточно «выпуклых» проблем, которые явным образом ин-

тересуют японское правительство. К таким проблемам по степени важности относятся следующие:

- возможность практического использования Северного морского пути (СМП);
- научные исследования арктических морей для углубления научных знаний в области океанологии, физики и химии вод арктических морей, для получения новых научных данных о морских биологических ресурсах, а также в целях прогнозирования долгосрочных климатических изменений;
- приобретение статуса «наблюдателя» при Арктическом совете Японией и другими странами АТР;
- расширение сотрудничества и одновременно конкуренции России с Китаем и другими азиатскими странами в деле совместной разработки ресурсов Арктики, в первую очередь, месторождений углеводородного сырья;
- обеспечение Россией своих интересов в Арктике военными и техническими средствами.

Не оставили в Японии без внимания и проблему «северных территорий» в свете повышения значимости Арктики для ведущих стран мирового сообщества.

Северный морской путь

Первые сообщения в Японии об успешной проводке по Севморпути танкера с грузом сжиженного газа, которую осуществила российская госкорпорация «Газпром», были опубликованы японскими СМИ в июне 2012 г.⁴. Конечным пунктом доставки был японский порт Кита-Кюсю. Арендованный «Газпромом» норвежский танкер вышел 7 ноября 2012 г. из норвежского порта Хаммерфест и 5 декабря 2012 г. прибыл в точку назначения. В полярных морях России проводку танкера обеспечивал атомный ледокол.

«Газпром» строит планы разработки газовых месторождений на полуострове Ямал, чтобы затем использовать СМП для транспортировки газа в страны АТР и Европу.

После этого японские эксперты стали проявлять повышенное внимание к возможности использования СМП, выделяя такие ключевые моменты, как значительная экономия времени и транспортных расходов. Считается, что Хоккайдо с его портами может стать одним из ворот этой важной транспортной артерии, повышенное внимание стало привлекать обострение противоречий заинтересованных стран по поводу использования пространств и ресурсов Арктики. В мае 2013 г. при поддержке России (как отмечали японские источники⁵) Япония была наделена статусом наблюдателя в Арктическом совете и «получила опору для активизации своей позиции в Арктике»⁶.

Японские аналитики обращают внимание на тот факт, что если в 2010 г. Россия провела по СМП 4 транспортных судна, то в 2011 г. 34 судна, а в 2012 г. уже 46 транспортных судов. Этот флот использовался для каботажных перевозок, но большей частью для транспортировки дизельного топлива и железной руды в основном в Китай и Республику Корея. Тем самым Россия повышала признание действительного потенциала СМП⁷. В 2013 г. темпы роста проводок судов по Севморпути резко выросли до 71 судна⁸.

В апреле 2013 г. правительство Японии на основании решения парламента впервые включило тему освоения Арктики в Морской генеральный план. Министерство государственных земель и транспорта получило отдельный бюджет на исследование экономических и других перспектив и выгод, а также юридических аспектов использования СМП⁹. Из-за значительных различий в законодательствах разных стран, которыми могут регулироваться отношения в связи с использованием Арктики, возникает множество проблем, решение которых не является компетенцией бизнеса. В основном субъектами арктической деятельности могут выступать только государства.

Для проработки, в том числе, и этих вопросов в сентябре 2013 г. в Японии были проведены два международных симпозиума (в Токио и Саппоро) с участием российских, американских и норвежских специалистов по проблемам Северного морского пути¹⁰. То, что часть работы прошла в Саппоро, не случайно. Япония стремится обеспечить себе особую роль в эксплуатации СМП. Речь идет о представлении мировой общественности острова Хоккайдо как ворот в Азию на этом пути. Портом базирования судов, следующих по СМП, Япония предлагает сделать Томакомаи.

В настоящее время Япония обеспечивает себя поставками энергетического сырья с ближневосточного направления, североамериканского и южного — из Австралии. Осталось неосвоенным только северное направление — СМП. Учитывая напряженную обстановку на Ближнем Востоке, диверсификация морских путей доставки углеводородного сырья становится для Японии очень важной задачей¹¹.

Важным шагом в этой связи станет налаживание регулярных поставок сжиженного газа с полуострова Ямал на арктическом побережье Сибири. Линию по доставке газа, добываемого в этом арктическом районе России, будет обслуживать крупнейший японский морской перевозчик «MITSUI O.S.K. Lines Ltd». Газ будет доставляться как в Японию и другие страны Северо-Восточной Азии, так и в европейские страны. Ежегодный объем перевозок сжиженного газа прогнозируется в 3 млн т¹².

В то же время японские аналитики признают наличие проблем, которые устранить трудно, но они будут оказывать влияние на степень эффективности эксплуатации СМП. Это, в первую очередь, суровые климатические условия, из-за которых могут меняться длительность навигации и скорость проводки судов. Кроме того, использование ледокольного флота для сопровождения транспортов значительно удорожает эксплуатацию СМП. Также Японию тревожит безлюдное побережье и слабая инфраструктура российских портов за полярным кругом¹³.

И, наконец, об украинских событиях, в которых также усматривается возможность повлиять на расклад сил в арктической политике. Охлаждение отношений с Европой развернет Россию лицом к Азии. В азиатские страны начнет поступать больше энергоносителей российского производства. И здесь надежды возлагаются на СМП, несмотря на все вскрытые сложности¹⁴.

Научные исследования арктических морей

Научные исследования арктических морей для углубления научных знаний в области океанологии, физики и химии вод арктических морей, а также для получения новых научных данных о морских биологических ресурсах — это именно то направление, на котором Япония могла бы, и уже пытается, внести свой практический вклад в изучение и освоение Арктики. Эта страна позиционирует себя как ближайшее к Арктике азиатское государство и должна этим преимуществом пользоваться. Поэтому необходимо раскручивать не только «хоккайдскую карту азиатских ворот», но и вести научные исследования в арктических районах. В частности, в привязке к проблеме СМП важнейшим вопросом является мониторинг распределения льдов. В настоящее время японские ученые для исследования этого вопроса используют международный ресурс — данные российских съемок и исследований, а также данные спутниковых наблюдений США¹⁵.

Одновременно правительством Японии принято решение о создании необитаемого подводного научно-исследовательского аппарата для изучения условий распределения арктических льдов из толщи воды¹⁶. Необходимость постоянного мониторинга состояния льдов в Арктике, регионе еще мало изученном, в комментариях не нуждается. При проводке судов надводные инструменты наблюдений для обеспечения безопас-

ной навигации в сложных ледовых условиях явно недостаточны. Наблюдения из толщи воды дадут много больше информации для безопасности мореплавания, включая толщину льда и формирование подводных торосов, а также соленость воды, направление течений и многое другое.

Изучение состояния арктических льдов важно еще и потому, что изменения ледяного покрова, особенно если они будут проходить быстро, без сомнений скажутся на подвижках в климате и состоянии экосистем.

Для восполнения пробелов в системе арктических знаний в 2013 г. Япония провела комплексную научную съемку в северной части Берингова моря и в прилегающей к Берингову проливу части Чукотского моря, используя научно-исследовательское судно Хоккайдского университета «Осёро-мару». Проведенные исследования можно расценивать как серьезную заявку на признание Японии полноценным членом «Арктического клуба». Видимо, и правительство Японии рассчитывает именно на подобную оценку.

Даже краткое перечисление пунктов проделанной научной работы показывает масштабность проекта: определение скорости и характера течений, измерение температуры воды, сбор образцов планктона, сбор образцов ихтиофауны, наблюдения за морскими птицами и китообразными, сборы проб для определения содержания микроэлементов в морской воде и ее кислотность, а также некоторые другие наблюдения и сборы проб¹⁷.

Перечисленные работы проведены в рамках пятилетней программы GRENE, сформированной для изучения климатических изменений в Арктике Министерством образования и науки Японии в 2011 г. Данная программа обеспечивается из государственного бюджета, ежегодный размер ее субсидирования равен 600 млрд иен. В исследованиях по данной программе участвуют около 300 ученых из 35 научно-исследовательских институтов и университетов¹⁸.

Основной целью данных работ называют прогнозирование предстоящих изменений в состоянии арктической экосистемы в результате происходящих в настоящее время климато-океанологических перемен. В результате таяния полярных льдов в Чукотском море может произойти взрывное увеличение биомассы планктона, вслед за которым нельзя исключать появление в арктических морях обитателей Берингова моря — минтая и даже лососей.

Уменьшение площади ледового покрова в Баренцевом море может привести к смещению циклонической активности на север, активизации и, главное, расширению сибирского антициклона, что может отразиться на климате Японии, сделав зимы на островах более холодными.

Будущее японских арктических исследований в ближайшие годы может оказаться под большим вопросом. Упомянутое судно «Осёро-мару» в ходе арктических исследований выполнило последний свой рейс и будет списано. Подводный необитаемый аппарат пока еще находится в состоянии проекта. Да и его практическое использование всех проблем не решит.

Научные суда ледового класса есть только у Министерства обороны Японии. Согласно закону «О силах самообороны» это министерство может вести научные исследования только в Антарктике. В этой связи заинтересованные министерства Японии (Министерство науки и образования, Министерство государственных земель и транспорта) приступили к рассмотрению вопроса о строительстве нового научного судна ледокольного класса специально для арктических исследований. Для этого понадобятся средства в размере нескольких сотен миллионов долларов¹⁹.

Судно предназначается для международных исследований и будет принимать на борт иностранных ученых для выполнения международных программ, также будет вести

самостоятельные работы в Северном Ледовитом океане. И то и другое должно подчеркнуть возрастающее присутствие Японии в Арктике²⁰.

Определенную часть рыбных ресурсов Берингова моря для нужд внутреннего рынка Япония получает, ведя промысел в российской части моря и осуществляя закупки рыбного сырья из этого района у России и США. На Алеутских островах действуют дочерние предприятия японских компаний по производству сурими из минтая. Распределение его скоплений в беринговоморской зоне США в последние годы сильно изменилось, промысел сместился в сторону российской зоны на 400–500 км от береговых обрабатывающих баз, что ведет к дополнительным расходам на переходы и транспортировку улова²¹.

Климато-океанологические изменения могут привести к изменениям в распределении и состоянии запасов промысловых объектов, в получении которых заинтересована Япония. В 2008 г. Хоккайдским университетом проведены исследования состояния ледового покрытия в Беринговом море, а также в южной части Северного Ледовитого океана. Такие исследования не проводились Японией в этих районах 15 лет. Новые данные позволили оценить направленность изменений, в том числе и в состоянии рыбных запасов, которые произошли за этот период.

Приобретение Японией и другими странами АТР статуса «наблюдателя» при Арктическом совете

Арктический совет был создан в 1996 г. восемью странами, которые имеют территории за полярным кругом. К этим странам относятся Россия, Финляндия, Дания, США, Канада, Швеция, Исландия, Норвегия. Статус наблюдателей в совете в настоящее время имеют Франция, Голландия, Италия, Германия, Великобритания, Испания, Польша, а также пять азиатских государств — Япония, Индия, Республика Корея, Китай, Сингапур.

Япония получила статус страны-наблюдателя в Арктическом совете одновременно с Китаем и Республикой Корея в мае 2013 г. Китай и Корея подали заявки в Арктический совет в 2006 г., Япония — в 2009 г., что свидетельствует о более позднем пробуждении интереса японского правительства к арктической проблематике по сравнению с другими восточноазиатскими странами. В марте 2013 г. в Японии учреждена должность посла по проблемам Арктики, который стал наводить контакты с представителями стран-участниц Арктического совета²². Страна-наблюдатель не имеет права решающего голоса, но может делать заявления после специального разрешения председателя совета. В целом статус наблюдателя позволяет оценивать ситуацию в совете и направления ее развития.

Рассмотрение заявок стран, которые хотели бы получить статус наблюдателей в совете, откладывалось дважды — в 2009 и 2011 гг. Против увеличения числа наблюдателей резко выступали Канада, а также Россия, которая позднее изменила свою позицию. Эта преграда была преодолена по двум причинам. Во-первых, стали усиливаться протесты против того, что богатейшие ресурсы недр Арктики будут присвоены странами участниками Арктического совета. Во-вторых, Исландия, которая поддерживала увеличение числа наблюдателей, заявила, что она в противном случае будет создавать альтернативную международную организацию по Арктике²³.

Сильного алармизма в японских настроениях по вопросу получения статуса наблюдателя не чувствуется, отмечается лишь факт более позднего выдвижения Японией в сторону Арктики, но ревнивая оценка действий по поводу Арктики своих ближайших соседей прослеживается. Правительственные источники (в отличие от крупного бизнеса)

сообщают лишь о рассмотрении использования СМП, но не касаются проблемы освоения и разработки ресурсов этого региона. Также отмечается, что Япония традиционно проявляла повышенный интерес к исследованию Антарктики, а к Арктике внимание возросло только после того, как Китай и Республика Корея подали заявки в Арктический совет на получение статуса наблюдателей²⁴.

Сотрудничество и конкуренции России с Китаем и другими азиатскими странами в деле совместной разработки ресурсов Арктики

Китай стремится играть собственную, самостоятельную роль в освоении Арктики. КНР пытается наладить контакты по поводу Арктики с североευропейскими странами, в частности, с Арктическим научным агентством, которое создано Данией, Швецией, Норвегией, Исландией и Финляндией. С этим агентством в декабре 2013 г. была достигнута договоренность об учреждении в Шанхае Китайско-Североευропейского арктического научного центра. Основными направлениями работ этого центра станут климатические изменения за полярным кругом, разработка арктических ресурсов и морские арктические пути²⁵.

Свою независимую арктическую позицию Пекин продемонстрировал в 2012 г., успешно осуществив в сотрудничестве с Исландией проводку научно-исследовательского судна не через прибрежные полярные воды России, а через более высокие широты, минуя СМП. В следующем 2013 г. из Китая в Европу через Северный Ледовитый океан было доставлено 20 тыс. т коммерческого груза. При этом планируется, что к 2020 г. этим путем в Европу из Китая будет доставляться до 15% грузов²⁶.

Китай называет опорным портом Северной Европы в начале Северного морского пути исландский Рейкьявик, поэтому с Исландией отношения КНР укрепляются все активнее. Однако своих амбиций как страна базового порта в Азии в конце СМП Китай пока не демонстрирует. Хотя, как считают в Японии, такими портами могли бы стать Далай или Шанхай. Китайские же специалисты на этот счет отвечают, что «в конечном счете, базовый порт для себя определяют судовладелец и грузовладелец, исходя из стоимости транспортировки и скорости». И с этим трудно не согласиться.

В Японии считают, что полярные амбиции России были уязвлены проводкой китайского научно-исследовательского судна, минуя СМП. Коммерческое использование СМП предполагает обязательное использование (разумеется, платное) российских ледоколов, а также сборы за проход по этому пути.

По информации японских СМИ²⁷, в ходе встречи на высшем уровне 29 апреля 2013 г. российская сторона выразила озабоченность активизацией морской деятельности Китая в северных широтах, в Северном Ледовитом океане. Российско-японское совместное отношение к данным действиям Китая, в частности, к его морскому гегемонизму, было отражено в совместном заявлении лидеров двух стран по итогам встречи на высшем уровне в апреле 2013 г.²⁸

Вбивание клина в российско-китайские отношения по поводу Арктики японскими СМИ на этом не заканчивается. Отмечая факт выхода 5 кораблей китайских ВМС через пролив Лаперуза в Охотское море в июле 2013 г., японские аналитики преподносят это событие «как приведшее в ярость российскую сторону», поскольку Россия считает Охотское море своим «санктуарием»²⁹.

В сентябре 2012 г. научную съемку в Северном Ледовитом океане осуществило судно ледового класса «Араон», принадлежащее НИИ полярных исследований Республики Корея³⁰. Пусан и Ульсан — дополнительные и мощные аргументы Республики Ко-

рея в арктической игре в свою пользу. Это удобные и привлекательные со всех сторон порты с точки зрения конечных точек СМП.

В противовес этому японские специалисты выдвигают следующее обоснование для защиты японских экономических интересов. СМП, вероятнее всего, будет открыт для судоходства 5 месяцев в году. Порт Томакомаи находится на таком расстоянии, например, от Мурманска, которое крупные контейнеровозы могут преодолевать за две недели. То есть вполне вероятно осуществить за месяц рейс туда и обратно. Этот японский порт мог бы стать перевалочным пунктом СМП в точке, где северные условия уже не станут ограничителем судоходства. А доставленные грузы могут из этого порта транспортироваться дальше — в южные районы Азии³¹.

Хоккайдо может сыграть в этом вопросе еще одну вспомогательную роль. Порты восточного Хоккайдо Кусиро и Нэмуно смогли бы сыграть роль портов-убежищ на случай сильных штормов.

Японские оценки обеспечения Россией своих интересов в Арктике военными и техническими средствами

Свои планы с использованием арктического потенциала Япония тесно связывает с вопросами безопасности. Японские исследователи арктических проблем выделяют две главные составляющие на этом направлении — военную и ледокольную, иными словами — техническую.

В Японии незамедлительно отреагировали на выступление Президента России В.В. Путина 10 декабря 2013 г. перед представителями Министерства обороны и командным составом Вооруженных Сил, процитировав его в части, касающейся необходимости применения всех возможных средств для обеспечения безопасности и российских государственных интересов в Арктике. Японские СМИ также обратили внимание на указание российского президента сформировать в Арктике специализированные воинские формирования и ускорить оборудование в регионе военных баз.

В практическом плане это означает, в первую очередь, строительство взлетно-посадочных полос и оборудованных причалов на архипелаге Земля Франца-Иосифа и на Новосибирских островах, чтобы обеспечить бесперебойное снабжение арктических воинских подразделений с целью постоянного базирования здесь военной авиации и ВМФ России. В Японии вполне резонно считают, что данными действиями Россия стремится усилить сдерживание нарастающей активности в Арктике со стороны США, Канады и Китая. Как отмечают японские СМИ: «Россия стремится обеспечить себе лидирующие права на освоение Арктики, богатой природными ресурсами. Россия заявляет себя в Арктическом регионе новой «зоной наибольшего влияния», стратегическое значение которой неуклонно возрастает»³².

Достаточное обеспечение морских арктических районов ледокольным флотом — вопрос не менее важный, чем создание военной инфраструктуры. Он напрямую связан с гарантией безопасности транспортных потоков.

В Японии внимательно оценивают ледокольный парк России и планы по его усовершенствованию, отмечая неизбежный выход из строя в скором будущем имеющихся ледоколов, число которых в 2012 г. снизилось с 7 до 6 единиц³³. Рост грузопотоков на СМП увеличивается, активизируются и работы по освоению ресурсов арктического шельфа. Поэтому России не обойтись без мощного ледокольного флота, в том числе с атомными двигательными установками.

В настоящее время флагманом российского атомного ледокольного флота является самый крупный в мире ледокол-атомоход «50-летие Победы». Из трех запланиро-

ванных для постройки атомных ледоколов один станет крупнейшим в мире и превзойдет по параметрам нынешнего лидера этого флота. Он будет способен пробивать путь во льдах толщиной 4 метра.

Российско-японская территориальная проблема в эпоху СМП

Японцы считают началом СМП не север Европы, а Азию и, в частности, Японию. И в этом начале как раз находятся южные Курилы, которые в Японии называют «северными территориями», и Охотское море, к прибрежным государствам которого она себя относит.

По мнению профессора университета Токай Ё Ямада, если СМП действительно заработает, то станет активным движение судов через пролив Екатерины (разделяет острова Кунашир и Итуруп Южно-Курильского архипелага). Через данный проход уже осуществляется транспортировка сжиженного газа с Сахалина в Японию. Судоходство в этом районе становится все более оживленным. Морские акватории, где необходимо поддержание порядка и безопасности со стороны России, расширяются. Обеспечение подобных условий в этом проливе и других смежных акваториях будет большой и трудной задачей для России, поскольку, по мнению японских аналитиков, она не обладает достаточным опытом такой деятельности³⁴. Поэтому Япония в данной ситуации должна предложить совместное управление судоходством в этом морском районе. Углубляя двустороннее сотрудничество на этом участке, можно будет продвигаться и в решении территориальной проблемы. Это дополнительное направление работы дипломатов двух стран³⁵.

В любом случае понимание того, каким образом сформируются новые мировые транспортные потоки, крайне важно для Японии, всецело зависимой от морских торговых путей. Возможно, эти изменения характера морских путей помогут по-другому взглянуть и на проблему «северных территорий», создадут почву для возникновения новых идей ее решения. Этот шанс Япония также не собирается упускать. Какая новая экономическая и логистическая конструкция может возникнуть в этом районе? Этот вопрос сейчас основательно изучается Министерством государственных земель, инфраструктуры и транспорта Японии.

Упомянутая идея ключевых перевалочных портов на Хоккайдо также рассматривается как один из возможных инструментов улучшения общего климата отношений двух стран на экономической почве. Правда, роль дипломатов при этом в определенной степени отодвигается на задний план. На первую по значимости роль выдвигаются коммерческие соображения, связанные с преимуществом снижения расходов при транспортировке грузов с других континентов. Кроме того, важную роль должны сыграть специально подготовленные российские экипажи, имеющие большой опыт проводок судов по Северному морскому пути. Именно они будут обеспечивать доставку значительной части грузов для Азии по СМП.

Единые экологические правила использования потенциала Арктики

Этот вопрос в Японии рассматривают в первую очередь с точки зрения заключения многосторонних конвенций, которые могли бы установить универсальные правила пользования пространствами и ресурсами Арктики.

Правовой режим Арктики кардинально отличается от международно-правового режима Антарктики, поскольку в арктическом регионе пока не действуют универсальные многосторонние договоры, как это имеет место в Антарктике (Договор об Антарктике 1959 г.). Прибрежные государства придерживаются разных подходов к проблеме Арктики.

Отсутствие единых правил является дестабилизирующим фактором в Арктике. Как на один из путей решения данной проблемы Япония смотрит с большой надеждой на способность Арктического совета срочно выработать единые для всех правила с учетом сохранения легкоуязвимой арктической природной среды, которые имели бы «сдерживающую силу»³⁶.

Вполне очевидно, что усиление экономической деятельности в арктическом регионе приведет к дальнейшему таянию льдов или другим пагубным последствиям в результате изменения окружающей среды и состояния экосистем. Сказать свое веское слово и внести вклад, который бы был оценен международным сообществом, Япония намерена на научно-исследовательском поприще. Изучением природы Арктики и другими арктическими проблемами в Японии занимаются не менее 300 ученых, в основном из университетов на Хоккайдо. Их основная цель — разработка методов бережного использования пространственного и ресурсного потенциала Арктики.

В последнее время в Японии наблюдается рост интереса к арктической теме, что проявляется, в частности, в выработке четко очерченных планов использования арктического потенциала.

В основе такого подхода скорее всего лежит экономическая безопасность государства, которая может быть поддержана дополнительными ресурсами.

Круг арктических интересов Японии широк и разнопланов — от Севморпути до возможного появления новых подходов в разрешении территориального вопроса с Россией.

Для России в связи с этим важно использовать в своих интересах повышенное внимание Токио к проблемам Арктики.

-
1. United States Arctic Science Policy. Alaska Council of Science and Technology. 1983. 62 p.
 2. Санкэй симбун. 2012. 2 авг.
 3. Хоккайдо симбун. 2014. 2 авг.
 4. Хоккайдо симбун, 2012. 6 дек.
 5. Хоккайдо симбун, 2013. 23 июля.
 6. Там же.
 7. Хоккайдо симбун, 2013. 23 июля.
 8. Асахи симбун. 2014. 23 янв.
 9. Кокудо коцусэ сэцумэйсирё [Перечень материалов Министерства государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма]. Токио, 2013. 11 с. — URL: <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/sanyo/dai14/siryou3.pdf>. (дата обращения: 21.08.2014).
 10. Хоккёкуайкорё-но дзидзюкутекина риёни мукэта канкёходзэн никансуру тёсакэнкю хококу [Отчет о научных исследованиях, касающихся сохранения условий продолжительного использования Северного морского пути]. Токио: Фонд исследований по морской политике. 2014. Март. С. 74–75.
 11. Нихон кэйдзай симбун. 2013. 16 авг.
 12. Майнити симбун, 2014. 10 июля; Japan Times. 2014. 10 Jul.
 13. Санкэй симбун. 2014. 4 янв.
 14. Хоккайдо симбун. 2014. 3 авг.
 15. Иомиури симбун. 2013. 15 авг. Веч. вып.
 16. Санкэй симбун. 2014. 25 июля.
 17. Хоккайдо симбун. 2013. 14 июня.
 18. Хоккайдо симбун. 2013. 14 авг.
 19. Хоккайдо симбун. 2014. 25 янв. Веч. вып.
 20. Санкэй симбун. 2014. 26 янв.
 21. Хоккайдо симбун, 2008. 9 авг.
 22. Хоккайдо симбун. 2013. 16 мая.

23. Иомиури симбун. 2013. 16 мая.
24. Санкэй симбун. 2014. 4 янв.
25. Там же.
26. Там же.
27. Санкэй симбун. 2013. — 30 апр.
28. Совместное заявление Президента Российской Федерации и Премьер-министра Японии о развитии российско-японского партнерства. URL: http://news.kremlin.ru/ref_notes/1446 (дата обращения: 21.08.2014).
29. Хоккайдо симбун. 2014. 6 авг.
30. Иомиури симбун. 2013. 15 авг. Веч. вып.
31. Хоккайдо симбун. 2014. 2 авг.
32. Санкэй симбун. 2012. 15 авг.; Хоккайдо симбун. 2013. янв. Веч. вып.
33. Санкэй симбун. 2012. 2 авг.
34. *Kitagawa X.* Северный морской путь и будущее российско-японских отношений. URL: <http://www.nippon.com/ru/currents/d00099/> (дата обращения: 22 07 2014).
35. Хоккайдо симбун. 2013. 27 мая.
36. Хоккайдо симбун, 2013. 23 июля.