

DOI: 10.48015/2076-7404-2020-12-4-99-130

Е.В. Полхова, А.А. Сергунин*

**«АРКТИЧЕСКОЕ ЛОББИ» В ЯПОНИИ:
СТРУКТУРА, МЕХАНИЗМЫ ВЛИЯНИЯ
И РОЛЬ В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА
С РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ**

*Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования*

*«Санкт-Петербургский государственный университет»
199034, Санкт-Петербург, Университетская набережная, 7/9*

*Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования*

*«Московский государственный институт международных отношений (универ-
ситет) Министерства иностранных дел Российской Федерации»
119454, Москва, пр-т Вернадского, 76*

Японская арктическая стратегия уже не раз становилась предметом рассмотрения как в российских, так и в зарубежных научных исследованиях. При этом в фокусе внимания чаще всего оказывались ее геополитические и экономические аспекты, в то время как механизмы и особенности ее формирования остаются сравнительно менее изученными. Отчасти восполнить этот пробел и призвана данная статья, для чего в ней предпринимается попытка проанализировать феномен японского «арктического лобби». Выявлены ключевые группы интересов, выступающие за активизацию арктической политики Японии и, в частности, за развитие в этой связи сотрудничества с Российской Федерацией. К их числу авторы прежде всего относят представителей энергетического сектора, которые стремились принять участие в строительстве заводов по производству сжиженного природного газа (СПГ). Присоединение Токио к антироссийским санкциям серьезно ударило по этим планам. Однако принятие С. Абэ в 2016 г. плана «8 пунктов» по развитию сотрудничества с Россией в области экономики открыло

* Полхова Екатерина Владимировна — аспирант кафедры теории и истории международных отношений факультета международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета (e-mail: polkhovez08@yandex.ru); Сергунин Александр Анатольевич — доктор политических наук, профессор кафедры теории и истории международных отношений факультета международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета; профессор кафедры мировых политических процессов факультета управления и политики МГИМО МИД России (e-mail: sergunin60@mail.ru).

новые возможности и для реализации арктических проектов. В укреплении двусторонних контактов заинтересованы еще две влиятельные японские группы интересов — судоходные и судостроительные компании, которые также пострадали от введения антироссийских санкций. Японский бизнес активно включился в реализацию проектов по строительству перегрузочных СПГ-терминалов около Мурманска и на Камчатке. Неуклонно растет интерес к Арктике еще одного влиятельного сектора японской экономики — рыболовной отрасли. Укрепление сотрудничества с Россией расширяет возможности Токио по включению в процесс выработки правового режима рыболовства в центральной части Северного Ледовитого океана. Наконец, авторы останавливаются на еще одном важном элементе японского «арктического лобби» — региональных элитах. В этой связи проанализирована деятельность губернаторства Хоккайдо по подключению к освоению Северного морского пути. Подробно рассмотрены основные инструменты и каналы, используемые японским «арктическим лобби» для воздействия на органы государственной власти, включая разнообразные бизнес-ассоциации, СМИ, научно-исследовательские центры. Отдельно освещены механизмы государственно-частного партнерства. Авторы заключают, что хотя «арктическое лобби» само по себе не в состоянии заставить правительство полностью отменить антироссийские санкции, разработка точечной, селективной стратегии сотрудничества с японским бизнесом позволила бы укрепить двусторонние отношения и открыла бы дополнительные возможности для освоения богатств Крайнего Севера и развития Русской Арктики.

Ключевые слова: Япония, Россия, Арктика, группы интересов, лоббизм, «арктическое лобби», российско-японское арктическое сотрудничество, Северный морской путь, сжиженный природный газ, государственно-частное партнерство.

Несмотря на то что Япония является относительно новым и далеко не самым влиятельным игроком в Арктике, ее политика на Крайнем Севере уже привлекла значительное внимание мирового научно-аналитического сообщества и породила довольно обширную историографию.

В основном исследователи изучали интересы этого, казалось бы, далекого от Арктики государства в данном регионе — экономические, геополитические, научные [Азиатские игроки в Арктике, 2016; Гребенщикова, 2017; Коньшев, Сергунин, 2011, 2012; Панов, 2007: 125–126; Преодолевая холод, 2017: 256–290; Chater, 2016; Мое, Stokke, 2019; Ohnishi, 2015]. После получения Токио статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете (май 2013 г.) и принятия официаль-

ной японской арктической стратегии (октябрь 2015 г.) ученые стали обращать больше внимания на конкретные направления арктической политики Страны восходящего солнца в рамках как двусторонних отношений с полярными державами, так и международных организаций и институтов [Гребенщикова, 2017; Гутенёв, 2017; Журавель, 2016; Курмазов, 2016; Мое, Stokke, 2019; Motomura, 2018; Ohnishi, 2015; Otsuka et al., 2018; Tonami, Watters, 2012; Usami, 2016].

В то же время такой важный аспект данной темы, как процесс формирования японской стратегии на Крайнем Севере, пока фактически остается за пределами внимания академического сообщества. Можно буквально по пальцам пересчитать работы, посвященные этой проблеме [Колегова, 2016; Полхова, 2017; Стрельцов, 2017; Ohnishi, 2013]. Но даже в этих исследованиях основное внимание уделяется лишь видимой стороне «айсберга», который представляет собой механизм выработки арктической политики Японии. В указанных работах речь идет в основном о роли правительственных учреждений и научно-экспертных организаций, которые отвечают за конечный результат процесса формирования арктической стратегии страны. Истинные же «авторы» японских арктических инициатив (группы интересов), как правило, «остаются за кадром». Японский «арктический лоббизм» — практически неизученная проблема как в отечественной, так и в зарубежной историографии.

Научная новизна данного исследования заключается в том, что в нем впервые в российской международно-политической науке предпринята попытка проанализировать, какие группы интересов стоят за японской арктической стратегией и как они влияют на позицию Токио в отношении российско-японского сотрудничества в Арктике.

Теоретически данное исследование основано на так называемом институциональном подходе к изучению феноменов групп интересов и лоббизма. Суть этого подхода заключается в понимании групп интересов как неотъемлемого компонента (института) политической системы общества и механизма выработки политики — как внутренней, так и внешней [Павроз, 2006; Baumgartner et al., 2009]. Лоббизм наряду с другими формами политической деятельности (например, партийной) является одним из важнейших инструментов групп интересов в плане оказания влияния на органы государственной власти в нужном этим группам направлении.

Лоббизм обладает как формальной (профессиональные лоббистские организации), так и неформальной (отдельные влиятельные лица, различные учреждения, корпорации, СМИ, «встроенные лобби» в органах исполнительной и законодательной власти, участвую-

щие в лоббистских кампаниях на временной, непрофессиональной основе) структурами, которые активно используются группами интересов для оказания воздействия на государство [Павроз, 2006; Baumgartner et al., 2009]. Специфика современного лоббизма (особенно японского) заключается в том, что компоненты его неформальной структуры часто выступают не только в собственном качестве, но и как инструменты или каналы лоббистского воздействия на объект влияния.

В данной статье изучаются особенности организации японского лоббизма в области арктической политики, что также является элементом научной новизны настоящего исследования.

Японские группы интересов

Поскольку один из основных геоэкономических интересов Японии (как и многих других стран) в Арктике — доступ к богатейшим природным (прежде всего углеводородным) ресурсам этого региона, важнейшими игроками в сфере японской арктической политики являются энергетический сектор страны и те отрасли промышленности, которые связаны с ним. Так, одно из наиболее привлекательных направлений сотрудничества с Россией в Арктике для японской стороны — проекты по строительству заводов по производству сжиженного природного газа (СПГ) с его последующей транспортировкой по Северному морскому пути (СМП) [Sassi, 2019; Usami, 2016].

Первым таким проектом стало строительство завода «Ямал СПГ» по освоению Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения, оператором которого является ПАО «Новатэк». Проект был начат в 2010 г. Ряд японских компаний (Japan Gasoline Co. и Chiyoda)¹ внесли свой значительный вклад сначала в проектирование, а затем и в строительство первой технологической линии завода на Ямале. С компанией Yokogawa Electric было заключено соглашение на поставку интегрированных систем управления и безопасности для проекта. Эти компании рассчитывали на строительство и последующих технологических линий. У них также существовали планы стать акционерами этого предприятия. Однако все эти планы были нарушены решением официального Токио присоединиться (хотя и

¹ Роснефть и Газпром планируют реализацию совместных проектов с японскими компаниями // Neftegaz.Ru. 06.05.2016. Доступ: <http://neftegaz.ru/news/view/148933-Rosneft-i-Gazprom-planiruyut-realizatsiyu-sovmestnyh-proektov-s-yaponskimi-kompaniyami> (дата обращения: 26.09.2020).

в ограниченном масштабе) к западным санкциям против России, введенным в 2014 г. после присоединения Крыма к РФ и начала военных действий на юго-востоке Украины. К большому сожалению японских бизнесменов, им пришлось уйти из этого весьма выгодного проекта. Вторая и третья линии завода сооружались уже без участия японских компаний. Строительство четвертой производственной линии ведется вообще на основе только российских технологий, а в качестве инвесторов пришли Китайская нефтегазовая корпорация и китайский же Фонд Шелкового пути. Эти события были серьезным ударом не только по экономическим интересам, но и по самолюбию японского бизнес-сообщества².

С принятием тогдашним премьер-министром С. Абэ «8 пунктов» в 2016 г., предусматривавших развитие экономических отношений с Россией, включая ее Дальний Восток, японское энергетическое лобби получило недвусмысленный сигнал от правительства о возможности возобновления сотрудничества с Москвой в Арктике.

В этой связи в последнее время активно обсуждается проект ПАО «Новатэк» по разработке месторождения «Утреннее» на Гыданском полуострове, в рамках которого запланировано строительство завода по сжижению природного газа «Арктик СПГ-2». Под давлением энергетического лобби японская сторона приняла решение об оказании финансовой поддержки проекту. Объявленный размер кредита составил 400 млн долл., о чем официально заявил Тадаси Маэда, исполнительный директор Японского банка международного сотрудничества (Japan Bank for International Cooperation, JBIC)³. В качестве основных компаний, изначально обозначивших свой интерес к «Арктик СПГ-2», были The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Sumitomo, Mitsui и Mizuho Corporate Bank⁴.

17 июля 2019 г. после продолжительных переговоров состоялось подписание соглашения ПАО «Новатэк» с Japan Arctic LNG (совместное предприятие Mitsui и Japan Oil, Gas and Metals National Corporation (JOGMEC)) на полях саммита G20 в Осаке о получении японскими компаниями 10%-й доли в проекте «Арктик СПГ-2». На-

² Мнение высказано во время встречи одного из авторов с менеджментом компании Japan Gasoline Co., Йокогама, Япония, 29 января 2015 г.

³ Кредит в обход санкций // Новости и обзоры нефтегазохимической отрасли. 06.09.2016. Доступ: <http://rcc.ru/article/kredit-v-obhod-sankciy-56405> (дата обращения: 26.09.2020).

⁴ Участие японских компаний в проектах «Роснефти» перспективно // Информационно-аналитический портал «Нефть России». 10.05.2016. Доступ: <http://www.oilru.com/news/514702/> (дата обращения: 26.09.2020).

чало производства СПГ запланировано на 2023 г. С завода газ будет поставляться в страны Европы и Азии преимущественно по СМП. Доли в совместном предприятии принадлежат: JOGMEC — 75%, Mitsui — 25% (распределение голосов акционеров: Mitsui — свыше 50%, JOGMEC — менее 50%). Таким образом, в «Арктик СПГ-2» 60% принадлежит российскому «Новатэку», 10% — Japan Arctic LNG, по 10% — китайским компаниям CNPC (China National Petroleum Corporation) и CNOOC (China National Offshore Oil Corporation), 10% — французской Total [Sassi, 2019]⁵. При этом японская компания Mitsubishi, которая также планировала присоединиться к «Арктик СПГ-2», в итоге от участия в проекте отказалась.

Таким образом, японский энергетический сектор явно решил взять реванш за поражение в случае с заводом «Ямал СПГ», решившись с позволения правительства даже нарушить пресловутую «западную солидарность» в вопросе о санкциях против России. Впрочем, подобное изменение в политике Токио объясняется не только соображениями конкуренции с другими потребителями СПГ (прежде всего с Китаем и Южной Кореей), но и вполне прагматическими мотивами: Токио находится в постоянном поиске источников сырья. СПГ же считается одним из наиболее «чистых» в экологическом отношении углеводородных видов сырья, и потому ему отдается приоритет.

Заинтересованность в источниках сырья, расположенных на большом удалении от потенциального потребителя, диктует необходимость создания следующего звена в технологической цепочке — средств доставки этого сырья до места потребления. В нашем случае речь идет о необходимости вовлечения еще двух японских групп интересов — судоходных компаний и судостроительного бизнеса (если отсутствует флот, соответствующий требованиям доставки СПГ из Арктики). Первой компанией, заявившей о готовности своего участия в освоении СМП, стала Mitsui O.S.K. Lines. В июле 2014 г. она объявила, что с 2018 г. сможет начать транспортировку СПГ с Ямала в Европу и Азию по арктическому маршруту. Путь из Японии до Европы должен был стать короче на 10 дней в сравнении с морскими перевозками через Суэцкий канал. Согласно первоначальному замыслу предполагалось, что поставки в Европу будут

⁵ Арукутику LNG 2 пуродзэкуто, JOGMEC я Мицуи буссан надо э-но дзигё: кэнэки байкяку га канрё [Завершена сделка по продаже доли в «Арктик СПГ-2» JOGMEC и Mitsui & Company] // JETRO. 23.07.2019. Доступ: <https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/07/f39c5a2586e21f15.html> (дата обращения: 10.04.2020). (Яп).

осуществляться круглогодично, а в Северо-Восточную Азию — только летом. В проект по строительству танкеров СПГ, которые должны были находиться в совместной собственности с китайской China Ocean Shipping Group (COSCO)⁶, предполагалось вложить 100 млрд иен⁷.

Поскольку на момент строительства завода «Ямал СПГ» отсутствовали танкеры СПГ ледового класса, было решено построить флот из 16 судов класса Arc7, т.е. способных осуществлять транспортировку СПГ по СМП фактически круглогодично без ледокольного сопровождения. Первоначально планировалось заказать 10 танкеров японским и 6 — южнокорейским судостроителям⁸. Однако из-за упомянутых санкций все заказы ушли к корейской Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd. (DSME), и японские судостроители остались ни с чем⁹. Кстати, этот российский заказ фактически спас DSME, находившуюся на грани банкротства из-за ошибок менеджмента и коррупционных скандалов¹⁰. Таким образом, еще одна влиятельная японская группа интересов потерпела поражение в конкурентной борьбе из-за политизированной позиции своего правительства.

Однако, как и в случае с японскими корпорациями, специализирующимися на строительстве заводов СПГ, судоходные компании дали понять, что они не намерены сдаваться и полностью уступить рынок перевозок СПГ своим китайским и южнокорейским конкурентам. Например, они активно поддержали идею строительства перегрузочных хабов — комплексов плавучих СПГ-терминалов около Мурманска и на Камчатке. Создание таких хабов считается

⁶ Mitsui O.S.K. Lines и COSCO создали совместное предприятие, в котором каждой из компаний принадлежало по 50%.

⁷ Mitsui O.S.K. to pioneer Arctic route for LNG // Kyodo. 09.07.2014. Available at: http://www.japantimes.co.jp/news/2014/07/09/business/corporate-business/mitsui-o-s-k-pioneer-arctic-route-lng/#.WAYPo_mLTIU (accessed: 26.09.2020).

⁸ Интервью одного из авторов с менеджментом судоходной компании Nippon Yusen Kaisha, Токио, 29 января 2015 г.

⁹ Daewoo wins tender to build 16 LNG carriers for Yamal LNG project // ShipTechnology. 04.07.2013. Available at: <https://www.ship-technology.com/uncategorised/newsdaewoo-wins-tender-to-build-16-lng-carriers-for-yamal-lng-project/> (accessed: 24.09.2020).

¹⁰ Park K. Daewoo shipbuilding told by exchange to improve financials // Bloomberg. 29.09.2016. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-09-28/daewoo-shipbuilding-told-by-exchange-to-improve-financials> (accessed: 24.09.2020); Daewoo shipbuilding // Global Security. Available at: <https://www.globalsecurity.org/military/world/rok/daewoo.htm> (accessed: 24.09.2020).

наиболее эффективным в части транспортировки СПГ. Предполагается, что танкеры ледового класса будут курсировать между заводами — производителями СПГ и плавучими терминалами за пределами СМП, откуда уже обычные СПГ-танкеры (не имеющие ледового подкрепления) будут забирать груз и доставлять непосредственному заказчику, что поможет компании «Новатэк» существенно сократить транспортные издержки¹¹. 23 октября 2017 г. ПАО «Новатэк» и правительство Камчатского края подписали соглашение о строительстве СПГ-терминала на полуострове.

Практически сразу после принятия данного решения к переговорам по строительству данного терминала были подключены японские компании. 28 ноября 2017 г. в Москве Marubeni Corporation и Mitsui O.S.K. Lines подписали «Меморандум о взаимопонимании» с ПАО «Новатэк» о присоединении к проекту¹². В сентябре 2018 г. банк JBIC подписал с Marubeni Corporation и Mitsui O.S.K. Lines соглашение о строительстве перегрузочного терминала на Камчатке. В октябре 2018 г. японская сторона подтвердила свое участие в строительстве двух перегрузочных комплексов плавучих СПГ-терминалов неподалеку от Мурманска (на Кольском полуострове) и на Камчатке вместимостью 360 000 куб. м, заход в которые будет возможен с двух сторон, а также одновременно можно будет осуществлять погрузку и выгрузку топлива¹³.

26 сентября 2019 г. ПАО «Новатэк», JBIC и Mitsui O.S.K. Lines подписали соглашение о строительстве перегрузочных СПГ-терминалов около Мурманска и на Камчатке¹⁴. В феврале 2020 г. проект строительства терминала на Камчатке в бухте Бечевинской был официально одобрен Главгосэкспертизой. Строительство предполагается завершить в пять этапов, мощность терминала по приему и отгрузке газа составит 22 млн т в год, а возможность обслуживания — около

¹¹ Мотомура Масуми Росиа: 2018 нэн-но Хоккёкукэн сэкию гасу кайхацу-но сэйка [Россия: результаты освоения нефти и газа в Арктике] // JOGMEC. 19.02.2019. С. 11. (Яп.)

¹² Marubeni, Mitsui O.S.K. Lines and NOVATEK sign a memorandum of understanding for an LNG transshipment and marketing project in the Kamchatka area // Marubeni. 28.22.2017. Available at: <https://www.marubeni.com/en/news/2017/release/00019.html> (accessed: 14.04.2020).

¹³ Мотомура Масуми Росиа: 2018 нэн-но Хоккёкукэн сэкию гасу кайхацу-но сэйка [Россия: результаты освоения нефти и газа в Арктике] // JOGMEC. 19.02.19. С. 11. (Яп.)

¹⁴ MOL, JBIC, and NOVATEK sign cooperation agreement for LNG transshipment projects in Kamchatka and Murmansk // Mitsui O.S.K. Lines. 27.09.2019. Available at: <https://www.mol.co.jp/en/pr/2019/19063.html> (accessed: 14.04.2020).

657 СПГ-танкеров в год¹⁵. Даже пандемия COVID-19 не помешала реализации этих проектов.

В дополнение к ним компания Mitsui O.S.K. Lines стала первым обладателем СПГ-танкера ледового класса «Владимир Русанов» совместно с COSCO. Строительство было завершено в декабре 2017 г. В марте 2018 г. состоялась первая СПГ-загрузка судна в порту Сабетта на Ямале¹⁶. СПГ был доставлен из порта Сабетта в Хоннингсвог (Северная Норвегия), где была выполнена его перевалка на танкер «Псков» с более низким ледовым классом, которая успешно завершилась 24 ноября. Доставка грузов с Ямала в Западную Европу обычно занимала более двух недель, однако за счет перевалки груза борт в борт в Хоннингсвоге срок поставки может сократиться до одной недели. В результате подобной технологии ледокольные свойства танкера будут использованы именно на том участке маршрута, где они нужны. Кроме того, благодаря перевалке СПГ может увеличиться количество транспортировок, которое способен совершить «Владимир Русанов»¹⁷.

Таким образом, японские судоходные компании начали постепенно отвоевывать свои утерянные ранее позиции в борьбе за перевозки СПГ как по СМП, так и в прилегающих акваториях.

Интерес к Арктике проявляет и такой влиятельный сектор японской экономики, как рыболовная отрасль. Пока еще рано говорить о ее серьезном воздействии на формирование стратегии Токио в регионе. Однако в связи с таянием полярной ледовой «шапки» в центральной части Северного Ледовитого океана (СЛО) и перемещением рыбных запасов в эту часть акватории, находящуюся за пределами исключительных экономических зон прибрежных государств, многие страны с глобальными рыболовными интересами начинают всерьез анализировать перспективы своей деятельности в этой «ничейной» зоне.

¹⁵ Одобрен проект строительства перегрузочного СПГ-терминала НОВАТЭКа на Камчатке // Neftegaz.ru. Доступ: <https://neftegaz.ru/news/spg-szhizhennyu-prirodnyy-gaz/523435-odobren-proekt-stroitelstva-peregruzochnogo-spg-terminal-novateka-nakamchatke-sostavit-22-mln-t-god/> (дата обращения: 10.04.2020).

¹⁶ Россия ямару LNG пуродзэкуто-мукэ сайхё: LNG-сэн «Vladimir Rusanov» га сэйти сабэтта минаго-дэ хацу нияку о дзисси [СПГ-танкер ледового класса «Владимир Русанов», принявший первую партию газа с завода «Ямал СПГ» в порту Сабетта, запущен в работу] // Mitsui O.S.K. Lines LTD. 29.03.2018. Доступ: <https://www.mol.co.jp/pr/2018/18022.html> (дата обращения: 10.04.2020). (Яп.)

¹⁷ Мотомура Масуми Россия: 2018 нэн-но Хоккёкукэн сэкию гасу кайхацу-но сэйка [Россия: результаты освоения нефти и газа в Арктике] // JOGMEC. 19.02.2019. С. 10–11. (Яп.)

Система регулирования рыбной ловли в центральной части СЛО еще только складывается [Governing marine living resources in the Polar regions, 2019: 92–108]. С 2011 г. пять официальных арктических держав (Дания, Канада, Норвегия, Россия и США) начали переговоры о выработке правового режима рыболовства в этой зоне, которые закончились принятием декларации о запрете здесь нерегулируемого рыболовства (Осло, 2015 г.)¹⁸. Поскольку декларация имела рекомендательный характер и охватывала далеко не всех претендентов на биоресурсы СЛО, «арктическая пятерка» решила расширить круг участников переговоров. В них были приглашены все основные игроки с глобальными интересами в сфере рыболовства: ЕС, Исландия, Китай, Южная Корея и Япония.

Страна восходящего солнца, исходя из интересов своего «рыболовецкого лобби», в апреле 2016 г. стала полноправным участником второго раунда переговоров по рыболовству в Вашингтоне¹⁹. Данное направление соответствовало ключевым принципам политики Японии в Арктике и в области освоения биоресурсов СЛО, которое должно происходить в сотрудничестве с прибрежными государствами и вносить вклад в обеспечение ее продовольственной безопасности²⁰.

Следующим этапом стали переговоры в Дании 29 ноября — 1 декабря 2016 г. в Торсхавне. Между участниками сохранялись разногласия относительно режима, регулирующего проведение научных исследований в центральной Арктике и возможности экспериментального промысла без предварительных научных данных по оценке рыбных запасов²¹. Это несколько сдерживало интерес представителей рыболовной отрасли Японии, для которой данный регион ценен с точки зрения коммерческого промысла. Финальная

¹⁸ Canada, Denmark, Norway, Russia and the United States of America. Declaration Concerning the Prevention of Unregulated High Seas Fishing in the Central Arctic Ocean (Oslo, 16 July 2015). Available at: <https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/folkerett/declaration-on-arctic-fisheries-16-july-2015.pdf> (accessed: 25.02.2019).

¹⁹ Рыболовство в Арктике: от дипломатии к науке // Fishnews. 05.05.2016. Доступ: <http://fishnews.ru/news/28583> (дата обращения: 10.04.2020).

²⁰ Вагакуни-но хоккёку сэйсаку [Арктическая стратегия Японии]. 16.11.2015. С. 5. (Яп.)

²¹ «Арктическая пятерка» договаривается о мерах по предотвращению ННН-промысла в центральной части Северного Ледовитого океана // Федеральное агентство по рыболовству. 05.12.2016. Доступ: <http://fish.gov.ru/press-tsentr/novosti/16106-arkticheskaya-pyaterka-dogovarivaetsya-o-merakh-po-predotvrashcheniyu-nnn-promysla-v-tsentralnoj-chasti-severnogo-ledovitogo-okeana> (дата обращения: 10.04.2020).

черта была подведена 3 октября 2018 г. в Илулиссате подписанием Соглашения о предотвращении нерегулируемого промысла в открытом море в центральной части СЛО. Подписавшие документ участники (Россия, США, Канада, Дания, Норвегия, Исландия, Япония, Китай, Республика Корея и ЕС) договорились не начинать коммерческий рыбный промысел до тех пор, пока не будет собрано достаточное количество данных об экосистеме Арктики, на основании которых будут выработаны итоговые положения, направленные на ее сохранение и регулирование²². Соглашение было заключено сроком на 16 лет. Участие в нем в условиях жесткой конкуренции в регионе помогает Японии приобщиться к созданию правил, определяющих будущее рыбного промысла, который имеет большое значение для Токио. В целом сам факт подключения Японии, являющейся всего лишь наблюдателем в Арктическом совете, а не его полноправным членом, к выработке правового режима рыбной ловли в той части СЛО, которая находится за пределами национальной юрисдикции прибрежных государств, может быть расценен как значительная победа и японского «рыболовецкого лобби», и официальной дипломатии Токио.

Наконец, еще одна категория групп давления, проявляющих интерес к Арктике, — это японские регионы. Яркий пример — губернаторство Хоккайдо. Наиболее полно его арктические интересы отражает документ «Стратегия освоения СМП», выпущенный в 2016 г. правительством губернаторства. Концептуально Хоккайдо в документе представляется воротами в Азию, соединяющими ее с Европой через СМП, благодаря которому наиболее удаленный азиатский регион теперь стал ближе всех к Европе²³. В документе указаны основные ресурсы, находящиеся в распоряжении местного правительства: 1) развитая транспортная инфраструктура в виде большого количество аэропортов и портов, соединяющих Хоккайдо не только с остальными регионами, но и с другими государствами; 2) промышленный потенциал, который можно развивать за счет интеграции в цепь поставок через СМП²⁴; 3) аккумулятивное

²² Agreement to Prevent Unregulated High Seas Fisheries in the Central Arctic Ocean (3 October 2018). Available at: <http://www.dfo-mpo.gc.ca/international/arctic-arctiqueeng.htm> (accessed: 25.02.2019).

²³ Хоккёкукай коро:-но рикауё:-ни мукэта хо:син [Курс в отношении Северного морского пути]. Хоккайдо. 2016. С. 16. (Яп.)

²⁴ Ряд отраслей (связанных с обслуживанием судов и производством некоторых экспортных товаров) будут развиваться вблизи транспортных хабов Хоккайдо,

исследовательского потенциала²⁵; 4) возможности для обучения экипажей судов, выполняющих рейсы через Арктику²⁶.

Опираясь на перечисленные ресурсы, авторы документа выделили шесть основных перспективных направлений участия Хоккайдо в освоении СМП:

1) возможность получения доступа к новым источникам сырья и энергии за счет арктических месторождений, что влечет за собой диверсификацию этих источников (также СМП становится альтернативным маршрутом поставок сырья, предоставляя большой выбор транспортным компаниям);

2) использование потенциала Хоккайдо как транзитной базы для контейнерных перевозок из Восточной Азии в страны Европы и Северную Америку (хотя в настоящее время эта возможность оценивается японскими и международными экспертами лишь как гипотетическая, в отдаленной перспективе (при определенных условиях) СМП как более короткий и безопасный маршрут может быть востребован для транспортировки контейнерных грузов в указанные регионы);

3) развитие туристического потенциала Хоккайдо в рамках организации круизов в Арктику на лайнерах;

4) создание опорной базы для навигации судов, их ремонта и поставок необходимого оснащения;

5) создание базы для исследовательских судов, направляющихся в Арктику;

6) учреждение тренировочного центра для обучения членов экипажей, направляющихся в Арктику, а также специалистов, обслуживающих промышленное оборудование в условиях Крайнего Севера²⁷.

Согласно разработанным планам Хоккайдо может стать одним из важнейших звеньев СМП. Этого можно достичь путем сотрудничества национального, губернского и муниципального правительств, исследовательских институтов и частного сектора. Было предложено несколько инструментов. Во-первых, формирование исследовательской группы при Университете Хоккайдо. Группа призвана не только аккумулировать информацию, связанную с Арктикой, но

в результате чего ожидаются промышленная кластеризация, создание новых рабочих мест и развитие губернаторства.

²⁵ В 2015 г. при Университете Хоккайдо был открыт Центр по изучению Арктики (Arctic Research Center), призванный стать национальным центром Японии по изучению вопросов, связанных с Арктическим регионом.

²⁶ Хоккёкукай коро:-но рикауё:-ни мукэта хо:син. Хоккайдо. 2016. С. 16–18. (Яп.)

²⁷ Там же. С. 19–24. (Яп.)

и изучать позиции заинтересованных участников и доносить результаты до широкой общественности. Во-вторых, осуществление международных обменов для роста взаимопонимания, в частности, с Мурманской областью (конечная цель — налаживание сообщения с Европой). В-третьих, объяснение широкой общественности Японии, какое значение будет иметь СМП как транспортный маршрут для Хоккайдо в целом и развития его портовой инфраструктуры. Особо подчеркивалась необходимость демонстрации выгод для Хоккайдо от эксплуатации СМП. В-четвертых, тесное взаимодействие с национальным правительством по вопросам наиболее эффективного использования СМП, выделения бюджета и формирования правил, регулирующих мероприятия по сохранению окружающей среды в зоне прохождения СМП и поддержанию системы безопасности.

Таким образом, губернаторство, его деловые и научные круги весьма заинтересованы в освоении Арктики в целом и СМП в частности, поскольку последний открывает возможности для использования имеющейся транспортной инфраструктуры в целях развития региона и его интеграции в сеть поставок, а также развития судоходства, туризма и исследовательского потенциала. Фактически все возможности, которые кроет в себе Арктика, так или иначе могут стать надежной опорой для развития Хоккайдо, считают региональные элиты.

Помимо Хоккайдо ряд других японских префектур проявляют интерес к сотрудничеству с Россией в Арктике: Токио, Тиба, Аомори, Ниигата, Канагава, а также регион Кансай, включая входящие в него префектуры Осака, Киото и Хёго.

Инструменты и каналы лоббистского воздействия на органы государственной власти

В отличие от лоббистской практики США или России, где группы интересов часто действуют довольно прямолинейно, японские лоббистские группировки стараются продемонстрировать, что они ориентированы не только на продвижение своих узкокорыстных интересов, но также на заботу об общественном благе, будь то муниципальный, региональный или общенациональный уровень. По этой причине они делают особый акцент на использовании неформальной структуры лоббизма, включающей не профессиональных лоббистов, а лиц и организации, участвующих в лоббистских кампаниях на временной основе. Для этих целей они привлекают таких «лоббистов на час», как разные бизнес-сообщества, представители общественности,

СМИ, научные круги, и лишь на последнем этапе задействуют свое «встроенное лобби» в государственных учреждениях.

Рассмотрим механизм воздействия различных японских групп интересов на процесс формирования арктической стратегии Токио в целом и российско-японского сотрудничества на Крайнем Севере в частности.

Бизнес-ассоциации. Японский бизнес хорошо организован как по отраслевому, так и по региональному принципу. Например, в 2014 г. к вопросу о развитии портовой инфраструктуры Хоккайдо была подключена экономическая ассоциация предпринимателей этого губернаторства. В итоге в региональной стратегии промышленного развития было заявлено о намерениях губернаторства переоснастить свои порты для увеличения их конкурентоспособности и благоприятной интеграции в СМП [Преодолевая холод, 2017: 260]. Кроме того, этот документ представлял собой также своего рода «запрос» региона (и регионального бизнес-сообщества) центральному правительству на интеграцию в процесс освоения Арктики.

И всё же центральную роль среди лоббистских объединений японского бизнеса играет Кэйданрэн (Федерация бизнес-организаций). Созданная в августе 1946 г., т.е. сразу после окончания Второй мировой войны, ныне она объединяет 1412 крупнейших корпораций Японии, 109 национальных промышленных ассоциаций и 47 региональных экономических организаций²⁸. В политическом плане ее симпатии принадлежат Либерально-демократической партии, которой она выделяет значительные финансовые пожертвования. Деятельность Кэйданрэн затрагивает широкий спектр экономических вопросов, которые Федерация продвигает как внутри страны, так и на международной арене [Полхова, 2016, 2017]. Согласование японских политических и экономических интересов на разных уровнях и по сей день происходит при содействии Федерации.

Распространяется эта тенденция и на вопросы, связанные с освоением Арктики, обсуждаемые региональными и национальными властями совместно с Кэйданрэн. Так, в августе 2014 г. состоялось собрание в рамках Проекта по развитию Мицу–Огавара (Mitsui–Ogawara Development Project) при участии вице-губернатора префектуры Аомори Сасаки Икуо и председателя совета директоров компании Mitsui O.S.K. Lines Омия Хидэаки. В ходе встречи была

²⁸Annual Report 2019 // Keidanren. Available at: https://www.keidanren.or.jp/en/profile/Keidanren_Annual_Report2019.pdf (accessed: 23.04.2020).

подчеркнута важность развития СМП как логистического маршрута, соединяющего Европу и Азию²⁹. Фактически Кэйданрэн приняла активное участие в формировании площадки, где японские энергетические, судоходные и судостроительные компании могли бы получить значительные прибыли.

Более того, Кэйданрэн рассматривает Арктику как одно из направлений сотрудничества с Россией. В своей «Базовой политике в отношении российско-японских экономических отношений» от 7 декабря 2015 г. Японо-российский комитет по экономическому сотрудничеству, одно из структурных подразделений Кэйданрэн, четко обозначил ключевые интересы деловых кругов Японии. Первоочередная роль в освоении Арктики отведена разведке природных ресурсов и эксплуатации СМП, за которыми стоят компании нефтегазового сектора, а также представители судостроительной отрасли³⁰. Таким образом, можно отметить, что Кэйданрэн поддерживает политику Японии в Арктике как в целом, так и в рамках двустороннего сотрудничества с Россией. Это отражает наличие некой компромиссной позиции по Арктике внутри Федерации, а также договоренностей с правительством Японии.

Научно-аналитическое сообщество. Как уже отмечалось, для японских лоббистских групп важно облечь свои интересы и действия в наукообразную форму и тем самым легитимизировать их.

Так, еще в 1990-е годы японские судоходные и судостроительные компании поддержали две научные программы: 1) Международную программу по Северному морскому пути (The International Northern Sea Route Program, INSROP), совместный исследовательский проект Института имени Фритьофа Нансена (Норвегия), Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота (РФ) и Ship and Ocean Foundation при поддержке Nippon Foundation (Япония), реализованный в 1993–1999 гг.; 2) непосредственно японский проект — Японскую программу по Северному морскому пути (The Japanese Northern Sea Route Program, JANSROP), завершённую в 2006 г.

²⁹ Аомори кэн-но сасаки фуку тидзи кара дзинио: гэнсё: саякай ни окэру тиики кайхацу-но арикаата кики [Вице-губернатор префектуры Аомори о «возможностях развития территорий в условиях снижения численности населения»] // Action (кацудо:) сю: кан кэйданрэн таймусу. No. 3189. 28.08.2014. Доступ: http://www.keidanren.or.jp/journal/times/2014/0828_06.html (дата обращения: 10.04.2020). (Яп.)

³⁰ Базовая политика в отношении японо-российских экономических отношений. 07.12.2015. С. 7.

Программы реализовывались в несколько этапов, в них довольно детально были просчитаны возможности освоения СМП [The Northern Sea Route, 2000: 1–2]. По итогам международной исследовательской программы INSROP была доказана возможность круглогодичного использования СМП. В рамках JANSROP были собраны данные о ресурсах, особенностях окружающей среды, изменениях арктических льдов, технологиях для судов, наиболее оптимальных для навигации через СМП, и совершена экспериментальная экспедиция, проложившая по СМП путь между японской Йокогамой и норвежским Киркенесом. Несмотря на признанный вклад программ в изучение Арктического региона, в то время идея об освоении СМП для коммерческого использования не получила развития с японской стороны из-за медленного таянья арктических льдов. Японское бизнес-сообщество было заинтересованно в подобных проектах, но риски оставались высокими, а потенциальные выгоды — недостаточно определенными. Это привело к некоторому ослаблению внимания японских бизнес-кругов к СМП и Арктике в целом в тот момент.

Новый виток интереса японского делового сообщества к Арктическому региону возник несколько позже. Он был обусловлен по крайней мере двумя факторами. Во-первых, японский бизнес почувствовал, что уступает в «битве» за арктические ресурсы Китаю, который в 2013 г. запустил глобальную геоэкономическую инициативу «Нового шелкового пути» (или «Один пояс — один путь»). Она предусматривала в числе прочего развитие южного и северного морских маршрутов из Восточной Азии в Европу [Преодолевая холод, 2017: 258, 280; Humpert, 2013; Sergunin, Konyshev, 2016: 85]. Как следствие, накопленный ранее Японией ресурс в виде результатов исследования СМП и его коммерческого потенциала позволял надеяться, что Токио сможет достаточно быстро интегрироваться в международный диалог по вопросам Арктики и экономические проекты в регионе.

Следующая предпосылка связана с повышением экономической привлекательности региона с точки зрения пересечения сразу двух сфер интересов Японии: СМП и энергетики. Как отметил главный научный сотрудник JOGMEC³¹ Масуми Мотомура, для Токио

³¹ JOGMEC — корпорация, созданная при поддержке правительства Японии, к одной из основных функций которой относится поддержка японских компаний в энергетических нефтегазовых проектах за рубежом.

важной вехой стала доставка СПГ-груза в 2012 г. из норвежского Хаммерфеста СПГ-танкером «Река Обь» по СМП в японский регазификационный терминал Тобата для компании Kyushu Electric Power. Транспортировку СПГ с месторождения Снёвит осуществляло дочернее общество группы компаний «Газпром» Gasprom marketing and trading. Доставка завершилась 5 декабря 2012 г. и заняла в общей сложности 29 дней, тем самым сделав СЛЮ «ближе к Японии» [Мотомура, 2013], что давало ей осязаемые экономические выгоды.

Не менее примечательно и то, какую роль еще в 2013 г. М. Мотомура отводил Японии в системе регионального порядка в Арктике. Аналитик отмечал, что обязательства, сопряженные с освоением природных ресурсов в виде инвестиций, создания новых рабочих мест, правил, нацеленных на сохранение окружающей среды, распространяются не только на государства, где эти месторождения находятся, но и на другие страны, соединенные с ними посредством транспортной инфраструктуры. Именно этот подход должен был позволить более эффективно осваивать ресурсы и добиваться получения прибыли в долгосрочной перспективе. Таким образом, участие Японии в процессах, связанных с Арктикой, представлялось исследователю закономерным. М. Мотомура также отмечал важность регионального порядка, обеспечивавшего освоение природных ресурсов и основанного на консенсусе и достижении выгод для всех. Эксперт подчеркивал, что Япония должна как можно скорее включиться в формирование этого порядка.

Указывая на важность получения преимуществ для Японии, М. Мотомура выделял две причины интеграции в международный диалог по Арктике. Во-первых, этот регион мог бы стать одним из направлений ресурсной дипломатии Токио. Во-вторых, участие в создании регионального порядка Арктики связывалось с большей вовлеченностью Японии в международные процессы в целом [Мотомура, 2013]. Так, наличие возможностей для использования СМП в обозримой перспективе подкрепляется потребностью Токио в выстраивании институциональных опор, которые помогут реализовать национальные политические и экономические интересы. Именно интеграция в региональные диалоги, в частности по вопросам Арктики, — главный инструмент, позволяющий принять участие в формировании «правил игры» и обеспечить национальным компаниям благоприятные условия для работы.

Справедливо отметить, что в то время не все исследователи одинаково оценивали возможности присоединения японского бизнеса к региональным площадкам. Например, научный сотрудник Японского института международных отношений, директор Института Окадзаки Канэда Хидэаки разделял точку зрения о необходимости для Токио активного участия в формировании международных правил освоения Арктики, в том числе СМП, поскольку процветание экономики Японии зависит от моря. Однако, в отличие от М. Мотомуры, исследователь ставил под сомнение эффективность региональных площадок, в частности Арктического совета, и предлагал продвигать национальные интересы Токио в Арктике через США как «официальное» арктическое государство. При этом К. Хидэаки признавал, что подобный курс не означает отказа от получения статуса наблюдателя в Арктическом совете, который Японии надлежало использовать, заняв активную позицию в таких сферах, как проведение спасательных операций и оказание гуманитарной помощи [Хидэаки, 2013]. В итоге в мае 2013 г. Япония получила статус наблюдателя в Арктическом совете наряду с другими пятью государствами (КНР, Республика Корея, Сингапур, Индия и Италия).

В контексте рассмотрения механизмов продвижения интересов японского бизнес-сообщества нельзя оставить без внимания *специализированные исследовательские организации*. Поскольку японским компаниям необходимы подробная информация и расчеты относительно возможностей и рисков ведения дел в Арктике, а они еще остаются недостаточно изученными, деятельность научных организаций приобретает особое значение. К главным из них относятся Национальный институт полярных исследований (National Institute of Polar Research, NIPR), Японское агентство морских наук и технологий (Japan Agency for Marine-Earth Science and Technology, JAMSTEC) и Японское агентство аэрокосмических исследований (Japan Aerospace Exploration Agency, JAXA).

Существует также ряд исследовательских центров, непосредственно работающих на японские корпорации и изучающих потенциал Арктики на предмет извлечения прибыли для них. Так, Информационный центр по добыче и производству нефти по заказу Японской национальной корпорации нефти, газа и металлов дал оценку запасов углеводородов в Арктике (2015). Японский центр нефтяной энергетики также исследует Арктику с точки зрения разработки ее природных ресурсов. Институт глобальных стратегических

исследований компании Mitsui O.S.K. Lines изучает политику России в Арктике, уделяя основное внимание ее экономическим аспектам [Преодолевая холод, 2017: 267].

Наиболее же показательным является пример такого «мозгового центра», как Фонд по исследованию океанической политики. Он лоббирует интересы судостроителей, а также иных смежных отраслей. Основное внимание фонд уделяет СМП [Tonami, Watters, 2012: 94–95]. Этот «мозговой центр» внес существенный вклад в разработку японской стратегии и политики в Арктическом регионе. С 2010 г. фонд инициировал проведение конференций, посвященных Арктике, на которых собирались эксперты из разных научных областей — от международного права до судостроения. По итогам конференции 2012 г. перед японским правительством была поставлена задача сформулировать политическую повестку страны в Арктике, а одна из рекомендаций указывала на необходимость разработки принципов диалога России и Японии в регионе [Ohnishi, 2013: 3–4]. Пример сотрудничества судостроительной отрасли с научно-исследовательскими центрами иллюстрирует наличие важной системы контактов, которая не ограничивается сугубо взаимодействием между миром политики и деловыми кругами, а распространяется гораздо шире. В данном случае изучение Арктики — неотъемлемая составляющая планирования работы компаний и целых отраслей.

Другой пример — взаимодействие между Ассоциацией руководителей корпораций префектуры Кансай и Центром по изучению полярного сотрудничества при Университете Кобе. По заказу Ассоциации Центр провел ряд исследований, касающихся международно-правового режима Арктики и, в частности, СМП [Хоккёку кокусайхо, 2018]. Центр также консультирует МИД Японии по вопросам морского права, проводит ежегодную международную конференцию по проблемам полярного права.

Система научных центров при Университете Хоккайдо также демонстрирует тесную кооперацию между крупным бизнесом, региональными властями, формирующими местное «арктическое лобби», и академическим сообществом. Еще со времен «холодной войны» арктическая стратегия СССР/России изучалась в рамках Института славянских исследований, переименованного в 2014 г. в Центр славянских и евразийских исследований. Примером его научной продукции, созданной по заказу японского бизнеса, может служить коллективная монография, изданная по итогам совместного

проекта с финскими учеными, который был посвящен анализу энергетического сектора Российской Арктики [Russia's Far North, 2018]. В 2015 г. на базе университета был создан междисциплинарный Центр арктических исследований, объединивший в своем составе представителей естественных, инженерно-технических и социальных наук. Характерно, что в его структуре существует рабочая группа по связи с промышленностью, а заместителем директора является профессор Нацухико Оцука, долгое время работавший в сфере консалтинга по вопросам судостроения, судоходства и портовой инфраструктуры³².

Существование в Японии развитого и хорошо институционализированного трехстороннего диалога между представителями делового мира, научными кругами и обществом отмечают и российские исследователи. Гармонизированное взаимодействие этих субъектов внутриполитического пространства представляет собой первооснову стратегии Токио в Арктике и движущую силу для ее реализации [Колегова, 2016: 84; Стрельцов, 2017].

Органы государственной власти. Как уже отмечалось, японские группы интересов имеют «встроенное арктическое лобби» в органах государственной власти. Оно формируется из числа лиц, работавших до прихода на госслужбу в частном бизнесе, бизнес-ассоциациях, а также тех «профессиональных бюрократов», которые по роду своей деятельности тесно связаны с предпринимательскими кругами. Разумеется, наличие «агентов влияния» бизнеса в органах власти не означает полного контроля предпринимательских групп интересов над государственными учреждениями, но факт влияния бизнес-общества на арктическую политику правительства очевиден.

В настоящее время в основе деятельности Токио в регионе лежит Арктическая стратегия Японии (Japan's Arctic Policy)³³, подготовленная Штабом по океанической политике и анонсированная 16 октября 2015 г. Стратегия была разработана при непосредственном участии групп интересов, представляющих энергетический, судоходный, судостроительный и рыболовный секторы японской экономики, а также ряд регионов (прежде всего Хоккайдо) [Стрельцов, 2017; Ohnishi, 2013; Tonami, Watters, 2012; Usami, 2016]. Неслучайно в

³² Industry-government-academia collaboration supporting team // Hokkaido University Arctic Research Center. Available at: <https://www.arc.hokudai.ac.jp/en/organization/intlcollabo/industry-government-academia-collaboration-team/> (accessed: 25.09.2020).

³³ Вагакуни-но хоккёку сэйсаку [Арктическая стратегия Японии]. 16.11.2015. С. 4. (Яп.)

этой стратегии подчеркивается, что ведущим принципом участия Японии в освоении Арктики должно стать государственно-частное партнерство.

Поскольку Штаб по океанической политике находится на самом верху правительственной «пирамиды», непосредственные контакты с японским бизнес-сообществом осуществляют государственные структуры, находящиеся на более низких ступенях власти. К ним относятся прежде всего Министерство земель, инфраструктуры, транспорта и туризма, а также Министерство образования, культуры, спорта, науки и технологий (Ministry of Education, Culture, Sports, Science and Technology, MEXT). Именно эти ведомства, а также смежные с ними структуры обеспечивают институциональную платформу для компаний, обладающих интересами в Арктике. Через эти учреждения осуществляются легитимация арктических инициатив лоббистских группировок и придание им вида проектов общенационального значения [Стрельцов, 2017; Мое, Stokke, 2019: 30; Ohnishi, 2013: 3; Tonami, Watters, 2012: 99–100]. Характерно, что именно указанные министерства финансируют исследовательские проекты в арктических центрах при университетах, а также в NIPR.

Не последнюю роль играет и Министерство иностранных дел, в задачи которого входит продвижение интересов японского бизнеса на международной арене и в структуре которого имеется немало лиц, тесно связанных с крупным бизнесом. Характерно, что первая публичная презентация Арктической стратегии Японии для международного сообщества была сделана послом Японии по делам Арктики Сираиси Кадзуко на 3-й ассамблее Форума «Полярный круг» (Рейкьявик, октябрь 2015 г.), в которой приняли участие представители дипломатических, деловых и научных кругов как арктических стран, так и других государств, имеющих интересы на Крайнем Севере.

В октябре 2018 г. тогдашний министр иностранных дел Японии Коно Таро, кстати, до начала своей политической карьеры успевший поработать в частном бизнесе (компаниях Fuji Xerox и Nippon Tanshi), впервые официально представил Страну восходящего солнца на этом авторитетном форуме. В своем выступлении министр озвучил, что Токио в своей политике в Арктическом регионе основывается на принципах сотрудничества и концепции «Идеальной Арктики», которая зиждется на трех «столпах»: 1) проведение научных исследований в целях изучения особенностей окружающей среды

региона; 2) осуществление хозяйственной деятельности без ущерба для экосистемы и интересов коренных народов; 3) международное сотрудничество в регионе, основанное на принципе «верховенства закона»³⁴. Само по себе участие министра иностранных дел Японии в этом крупном форуме, включавшем и представителей бизнес-сообщества, свидетельствует о том, что ее интерес к Арктике неизменно продолжает расти.

Следует отметить, что японское правительство пытается осуществлять (по крайней мере, на уровне деклараций) государственно-частное партнерство в Арктике на основе продуманного и сбалансированного подхода, а не фаворитизма. В этом плане весьма показательной является озвученная С. Кадзуко позиция правительства о том, что помощь частному сектору будет оказываться в том случае, если компании выдвинут конкретные и хорошо обоснованные проекты в Арктике³⁵. Такая линия была не в последнюю очередь обусловлена рисками, удерживающими японские деловые круги от активных действий в регионе. Установленные российской стороной транзитные тарифы, нехватка точных данных относительно ледовой обстановки, неразвитость портовой инфраструктуры СМП — всё это до сих пор служит барьером для участия японских компаний в активном освоении региона [Азиатские игроки в Арктике, 2016: 45–46; Otsuka et al., 2018].

В дополнение к этому стоит упомянуть и проблемы более глобального характера, вызывающие беспокойство у мирового сообщества в целом и у Токио в частности: сохранение окружающей среды и влияние ее изменений, прежде всего связанных с добычей полезных ископаемых, на жизнь коренных народов; обострение конкуренции между различными региональными и нерегиональными игроками за доступ к природным ресурсам Арктики и контроль над ними; наметившаяся тенденция ремилитаризации Крайнего Севера [Коньшев, Сергунин, 2011, 2012; Табата, 2018; Motomura, 2018; Tokunaga, 2018]. Кроме того, ряд экспертов отмечают некоторые недостатки институциональной структуры в виде отсутствия межминистерского объединения, которое специально занималось бы вопросами

³⁴ Speech by H.E. Mr. Taro Kono, Minister for Foreign Affairs of Japan at the Arctic Circle 2018 Opening Session 19 October 2018, Reykjavik, Iceland. P. 3–4. Available at: <https://www.mofa.go.jp/files/000410409.pdf> (accessed: 25.09.2020).

³⁵ Специальный представитель Японии по делам Арктики Кадзуко Сираиси: арктическая стратегия Японии // Иносми. 11.04.2016. Доступ: <http://inosmi.ru/politic/20160411/236086699.html> (дата обращения: 10.04.2020).

Арктики [Ohnishi, 2013, 2015; Tonami, Watters, 2012: 94]. Впрочем, есть основания полагать, что именно из-за отсутствия жесткой централизации арктической политики Японии была сформирована гибкая и вместе с тем устойчивая система связей правительства, министерств и бизнес-сообщества, позволяющая мобилизовать административные и материальные ресурсы, а также максимально рационально их использовать.

В сентябре 2018 г. при Штабе по океанической политике была создана проектная группа по изучению вопросов экологии в Арктике, а также возможностей СМП. Среди прочих задач она должна была проанализировать следующие вопросы: строительство судов ледового класса для обеспечения круглогодичной навигации по СМП; введение международных правил безопасного судоходства; обучение моряков, которые будут хорошо ориентироваться на маршруте СМП; развитие и расширение спасательных и ремонтных баз, расположенных вдоль побережья; обеспечение высокой точности маршрутных карт и пр.³⁶ Такое решение представляется логичным ввиду интеграции новых СПГ-танкеров ледового класса компании Mitsui O.S.K. Lines в СМП, для эффективной работы которых необходимо аккумулирование больших объемов данных.

Однако внимание Токио было сконцентрировано не только на технической стороне вопроса. Японское правительство также создало специальную информационную платформу для транслирования своей позиции относительно Арктики международному сообществу. Например, Токио было объявлено, что на веб-странице правительства теперь будет размещаться вся информация по арктической политике. Поскольку таяние арктических льдов увеличивает сезон навигации, делая возможной более длительную эксплуатацию СМП, по мнению официального Токио, это неизбежно приведет к обострению конкуренции в регионе. В сложившейся ситуации правительство Японии решило привлечь внимание международного сообщества к своей политике и интересам в Арктике, разместив данные о технологических разработках своих регионов и компаний на английском, китайском и русском языках. Таким способом Токио хочет продемонстрировать свои возможности для подклю-

³⁶Танака С. Сэйфу: кайё: сэйсаку хонбу, коккёкукай ко:ро кацүё: э РТ нэндомцу икэн со матомэ [К концу года проектная группа при Штабе по океанической политике правительства подготовит мнение относительно использования Северного морского пути] // Logistics.Jp. 03.09.2018. Доступ: <http://logistics.jp/media/2018/09/03/2653> (дата обращения: 10.04.2020). (Яп.)

чения к международным технологическим проектам³⁷. Подобные инициативы японского правительства свидетельствуют о том, что его интересы в Арктике возрастают и у него есть предложения, направленные на поддержку своих компаний. Кроме того, Токио демонстрирует готовность расширять пространство для диалога и включиться в переговоры с Россией и Китаем, важными партнерами для дальнейшего участия в арктических проектах.

* * *

Как показывает углубленный анализ процесса формирования японской арктической стратегии (включая ее «российский компонент»), за большинством инициатив Токио в этой области стоят вполне конкретные группы интересов. К их числу относятся прежде всего деловые круги этой страны: энергетический, судоходный, судостроительный и рыболовный бизнес. Спецификой Японии является формирование региональных комплексов, заинтересованных в реализации арктических проектов (наиболее ярким примером может служить губернаторство Хоккайдо). Такого рода комплексы представляют собой «сплав» не только бизнес-сообществ, но также научно-аналитических и образовательных структур, сферы услуг и региональных властей.

Японское «арктическое лобби» создало достаточно сложный, многоуровневый, разветвленный и вместе с тем эффективный механизм воздействия на выработку и реализацию политики Японии на Крайнем Севере. Этот механизм включает региональные и отраслевые бизнес-ассоциации, а также организации общенационального масштаба (Кэйданрэн). Интересы большого бизнеса обслуживают многочисленные научно-исследовательские структуры, чьи арктические проекты щедро финансируются как частным сектором, так и государством. Деятельность японского бизнеса и органов власти в Арктике благосклонно освещается ведущими СМИ страны. Наконец, группы интересов наладили устойчивые рабочие связи с ведущими японскими министерствами и ведомствами, отвечающими за выработку и имплементацию арктической стратегии страны, и даже сформировали в них своего рода «встроенные лобби».

³⁷ Сэйфу, хоккёку сэйсаку-но дзё:хо: о итигэнка НР дэ хассин-э [Правительство объединяет информацию об арктической политике на своей странице] // The Sankei News. 07.11.2018. Доступ: <https://www.sankei.com/politics/news/181107/pl1811070005-n1.html> (дата обращения: 10.04.2020). (Яп.)

Конечно, перечисленным в статье группам интересов удастся достичь далеко не всех целей в Арктическом регионе. Главным препятствием на пути к успеху является участие (хотя и умеренное) Токио в ряде экономических санкций против России, введенных западными странами после событий на Украине. Неурегулированность территориального вопроса и отсутствие мирного договора между РФ и Японией также не способствуют созданию благоприятного климата для их экономического и научного сотрудничества в Арктике. Несмотря на все усилия «арктического лобби», Токио по-прежнему отстает в деле освоения региона от своих традиционных конкурентов — Китая и Южной Кореи, которые сумели более грамотно выстроить свое сотрудничество с Россией на Крайнем Севере.

Конечно, было бы наивно надеяться на то, что «арктическое лобби» Японии может стать союзником России и заставить официальный Токио полностью отменить санкции против нашей страны (включая запрет на реализацию нефтегазовых проектов на арктическом шельфе). Крупный бизнес предпочитает не ссориться со своим правительством. К тому же многие крупные японские корпорации, заинтересованные в освоении Арктики, имеют давние и устойчивые связи с американскими и европейскими компаниями и банками и ради арктических проектов не готовы ими рисковать. Однако если бы Москва смогла разработать точечную, «селективную» стратегию сотрудничества с японскими партнерами в тех сферах, которые не затронуты санкциями или где есть возможность грамотно их обойти, то это позволило бы более активно вовлечь Японию, обладающую огромным технологическим, научным и финансовым потенциалом, в освоение богатств Крайнего Севера и обустройство Русской Арктики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы. М.: Российский совет по международным делам, 2016.
2. Гребенщикова К.Н. Япония как форпост в Арктику // Вестник научной ассоциации студентов и аспирантов исторического факультета Пермского государственного гуманитарно-педагогического университета. Серия: *Studis historica juvenum*. 2017. № 1 (13). С. 382–387.
3. Гутенёв М.Ю. Арктическая политика Токио: история и современность // Вестник Забайкальского государственного университета. 2017. Т. 23. № 9. С. 75–83.

4. Журавель В.П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 112–144. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.24.112.

5. Колегова Е.А. Япония: планы общества и деловых кругов в отношении Арктики // Россия и АТР. 2016. № 1 (91). С. 83–95.

6. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Ремилитаризация Арктики и безопасность России // Национальная безопасность. 2011. № 3 (14). С. 55–67.

7. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Стратегии стран Восточной Азии в Арктике // Проблемы Дальнего Востока. 2012. № 6. С. 35–48.

8. Курмазов А.А. Приоритеты современной арктической политики Японии // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2016. № 2 (75). С. 3–10.

9. Мотомура М. Хоккёкукай-но энэруги: сигэн то вага куни-но якувари [Энергетические ресурсы Арктики и роль Японии] // Хоккёку-но габанансу то нихон-но гайкоку сэньяку [Система управления в Арктике и дипломатическая стратегия Японии]. Нихон кокусай мондай кэнкюдзё, 2013. С. 22–33. (Яп.)

10. Павроз А.В. Группы интересов и лоббизм в политике. СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета, 2006.

11. Панов А.Н. Россия и Япония: становление и развитие отношений в конце XX — начале XXI века (достижения, проблемы, перспективы). М.: Известия, 2007.

12. Полхова Е.В. 70 лет после окончания Второй мировой войны: новые вызовы и возможности для российско-японского сотрудничества // Россия и Восточная Азия через 70 лет после окончания Второй мировой войны: доклады, представленные на III международной конференции молодых востоковедов в Институте Дальнего Востока РАН (Москва, 11–12 ноября 2015 г.) / Совет молодых ученых ИДВ РАН. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 75–80.

13. Полхова Е.В. Особенности подхода федерации экономических организаций Кэйданрэн к диалогу с Россией // Азиатско-Тихоокеанский регион: новый центр мировой политики и экономики? (Мировое развитие. Вып. 17) / Отв. ред. К.Р. Вода, А.А. Невская, П.П. Тимофеев. М.: ИМЭМО РАН, 2017. С. 143–149.

14. Преодолевая холод. Интересы и политика стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Арктике: вызовы и возможности для России / Под ред. В.Л. Ларина, С.К. Песцова. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2017.

15. Стрельцов Д.В. Политика Японии в Арктике // Сравнительная политика. 2017. Т. 8. № 1. С. 93–103. DOI: 10.18611/2221-3279-2017-8-1-93-103.

16. Табата С. Россия хоккёкуики-но кэдзай хаттээн о кангаэру [Размышляя об экономическом развитии российской Арктики]. Japan Polar Research Association. 2018. Доступ: http://kyokuchi.or.jp/?page_id=7807 (дата обращения: 10.04.2020). (Яп.)

17. Хидзаки К. Хоккёкукай то вагакуни-но бо:эй [Арктика и оборона Японии] // Хоккёку-но габанансу то нихон-но гайкоку сэньяку [Система

управления в Арктике и дипломатическая стратегия Японии]. Нихон кокусай мондай кэнкюдзё, 2013. С. 53–67. (Яп.)

18. Хоккёку кокусайхо: тицудзё-но тэмбо: кагану, канкё, кааё [На пути к созданию международного правового порядка в Арктике: наука, экология и океан] / Под ред. О. Инагаки, А. Сибата. Кобе: Тосиндо, 2018. (Яп.)

19. Baumgartner F.R., Berry J.M., Hojnacki M. et al. Lobbying and policy change: Who wins, who loses, and why. Chicago: University of Chicago Press, 2009.

20. Chater A. What is Japan's arctic interest? // The Polar Connection. 06.12.2016. Available at: <https://polarconnection.org/japan-arctic-interest/> (accessed: 23.04.2020).

21. Governing marine living resources in the Polar regions / Ed. by N. Liu, C.M. Brooks, T. Qin. Northampton: Edward Elgar Publishing, 2019.

22. Humpert M. The future of Arctic shipping: A new Silk Road for China? Washington, D.C.: The Arctic Institute, 2013.

23. Moe A., Stokke O.S. Asian countries and Arctic shipping: Policies, interests and footprints on governance // Arctic Review on Law and Politics. 2019. Vol. 10. P. 24–52. Available at: <http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v10.1374> (accessed: 23.04.2020).

24. Motomura M. Perspectives on oil and gas developments in the Russian Arctic // Russia's Far North. The contested energy frontier / Ed. by V.-P. Tynkkynen, S. Tabata, D. Gritsenko, M. Goto. Abingdon: Routledge, 2018. P. 27–42.

25. The Northern Sea Route. The shortest sea route linking East Asia and Europe. Tokyo: The Ship and Ocean Foundation, The Sasakawa Peace Foundation, 2000.

26. Ohnishi F. Does the Sun also rise in the Arctic? Three pillars of Japan's Arctic policy // Arctic Yearbook 2015. Akureyri: The Northern Research Forum, 2015. P. 410–411.

27. Ohnishi F. The process of formulating Japan's Arctic policy: From involvement to engagement // East-Asia Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics. 2013. No. 1. Available at: <https://www.cigionline.org/sites/default/files/no1a.pdf> (accessed: 23.04.2020).

28. Otsuka N., Tamura T., Furuichi M. Northern Sea Route (NSR) shipping, current status, and feasibility // Russia's Far North. The contested energy frontier / Ed. by V.-P. Tynkkynen, S. Tabata, D. Gritsenko, M. Goto. Abingdon: Routledge, 2018. P. 43–64.

29. Russia's Far North. The contested energy frontier / Ed. by V.-P. Tynkkynen, S. Tabata, D. Gritsenko, M. Goto. Abingdon: Routledge, 2018.

30. Sassi F. Japan in the Russian Arctic // The Diplomat. 07.08.2019. Available at: <https://thediplomat.com/2019/08/japan-in-the-russian-arctic/> (accessed: 23.04.2020).

31. Sergunin A., Konyshov V. Russia in the Arctic. Hard or soft power? Stuttgart: Ibidem-Verlag, 2016.

32. Tokunaga M. Russian Arctic development and environmental discourse // Russia's Far North. The contested energy frontier / Ed. by V.-P. Tynkkynen, S. Tabata, D. Gritsenko, M. Goto. Abingdon: Routledge, 2018. P. 129–148.

33. Tonami A., Watters S. Japan's Arctic policy: The sum of many parts // Arctic Yearbook 2012. Akureyri: The Northern Research Forum, 2012. P. 93–103.

34. Usami T. Impacts of using the Northern Sea Route on the macroeconomy and on liquefied natural gas import diversification of Japan // Scientific prescription for sustainable development / Ed. by K. Hatoyama, Yu. Mazurov. Tokyo: Tokyo University Press, 2016. P. 141–148.

E.V. Polkhova, A.A. Sergunin

**THE ARCTIC LOBBY IN JAPAN:
STRUCTURES, MECHANISMS OF INFLUENCE
AND THE ROLE IN DEVELOPING COOPERATION
WITH THE RUSSIAN FEDERATION**

*St. Petersburg State University,
7-9, Universitetskaya emb., St. Petersburg, 199034*

*Moscow State Institute of International Relations (University)
76 Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454*

Japan's Arctic strategy, particularly its geopolitical and economic aspects, has been thoroughly reviewed by both Russian and foreign experts. However, the structures and mechanisms behind this strategy remain somewhat obscure. This paper is intended to partially fill this gap by resorting to the study of the Japanese Arctic lobby. The authors identify the key interest groups which stand for an active Arctic policy and for cooperation with the Russian Federation in that regard. These include, in particular, the energy sector representatives that sought to take part in the construction of liquefied natural gas (LNG) plants. The decision of the Japanese government to join the Western anti-Russian sanctions disrupted these plans. However, the adoption of S. Abe's 8-points plan in 2016 opened up new opportunities for the Russia-Japan Arctic cooperation. Yet another two groups of interest are equally interested in strengthening bilateral relations — shipping and ship-building industries. They also suffered from anti-Russian sanctions but now they are actively engaged in the construction of the LNG jetties near Murmansk and in Kamchatka. There is also a growing interest towards the Arctic region within the fishery industry — a very important sector of Japan's economy. Cooperation with Russia increases Tokyo's capacity to participate in the creation of international legal regime of fisheries in the Central Arctic ocean. Finally, the authors identify another important element of the Japanese Arctic lobby — regional elites. In that regard, they examine activities of

the Hokkaido prefecture to engage in development of the Northern Sea Route. The paper examines the key mechanisms used by the Arctic lobby to influence the authorities, including sectoral, regional and national business associations, research and educational centers and mass media, as well as 'built-in lobby' in relevant ministries and agencies responsible for making and implementing Tokyo's Arctic policies. The authors conclude that, although the Arctic lobby is unable to persuade the Government to remove anti-Russian sanctions altogether, elaboration of a selective strategy of cooperation with the Japanese business community could strengthen bilateral relations and provide new opportunities for exploiting natural resources of the Far North and developing the Russian Arctic.

Keywords: Japan, Russia, the Arctic, interest groups, lobbyism, the Arctic lobby, Japan-Russia Arctic cooperation, the Northern Sea Route, liquefied natural gas, public-private partnership.

About the authors: *Yekaterina V. Polkhova* — PhD Candidate at the Chair of International Relations Theory and History, School of International Relations, St. Petersburg State University (e-mail: polkhovez08@yandex.ru); *Alexander A. Sergunin* — Doctor of Sciences (Political Science), Professor at the Chair of International Relations Theory and History, School of International Relations, St. Petersburg State University; Professor at the Chair of World Politics, School of Governance and Politics, MGIMO University (e-mail: sergunin60@mail.ru).

REFERENCES

1. *Aziatskie igroki v Arktike: interesy, vozmozhnosti, perspektivy* [Asian players in the Arctic: Interests, opportunities, prospects]. 2016. Moscow, Russian International Affairs Council Publ. (In Russ.)
2. Grebenshchikova K.N. 2017. Yaponiya kak forpost v Arktiku [Japan as an Arctic outpost]. *Vestnik nauchnoi assotsiatsii studentov i aspirantov istoricheskogo fakul'teta Permskogo gosudarstvennogo gumanitarno-pedagogicheskogo universiteta. Seriya: Studis historica juvenum*, no. 1 (13), pp. 382–387. (In Russ.)
3. Gutenev M.Yu. 2017. Arkticheskaya politika Tokyo: istoriya i sovremennost' [The Arctic policy of Tokyo: History and modernity]. *Vestnik Zabaikal'skogo gosudarstvennogo universiteta*, vol. 23, no. 9, pp. 75–83. (In Russ.)
4. Zhuravel' V.P. 2016. Kitai, Respublika Koreya, Yaponiya v Arktike: politika, ekonomika, bezopasnost' [China, Republic of Korea, Japan in the Arctic: Politics, economy, security]. *Arktika i Sever*, no. 24, pp. 112–144. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.24.112. (In Russ.)
5. Kolegova E.A. 2016. Yaponiya: plany obshchestva i delovykh krugov v otnoshenii Arktiki [Japan: Plans of the society and business groups in relation to the Arctic]. *Rossiia i ATR*, no. 1 (91), pp. 83–95. (In Russ.)

6. Konyshev V.N., Sergunin A.A. 2011. Remilitarizatsiya Arktiki i bezopasnost' Rossii [Remilitarization of the Arctic and Russia's security]. *Natsional'naya bezopasnost'*, no. 3 (14), pp. 55–67. (In Russ.)

7. Konyshev V.N., Sergunin A.A. 2012. Strategii stran Vostochnoi Azii v Arktike [Strategies of the East Asian Countries in the Arctic Regions]. *Far Eastern Affairs*, no. 6, pp. 35–48. (In Russ.)

8. Kurmazov A.A. 2016. Priorityty sovremennoi arkticheskoi politiki Yaponii [Priorities for the current Arctic policy of Japan]. *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*, no. 2 (75), pp. 3–10. (In Russ.)

9. Motomura M. 2013. Hokkekukai-no enerugi: sigen to vaga kuni-no yakuvari [The Arctic energy resources and Japan's role]. In *Hokkeku-no gabanansu to nihon-no gaikoku senryaku* [Arctic governance and Japan's diplomatic strategy]. *Nihon kokusai mondai kenkyudze*, pp. 22–33. (In Japanese)

10. Pavroz A.V. 2006. *Gruppy interesov i lobbizm v politike* [Interest groups and lobbying in politics]. St. Petersburg, St. Petersburg State University Press. (In Russ.)

11. Panov A.N. 2007. *Rossiya i Yaponiya: stanovlenie i razvitie otnosheniy v kontse XX — nachale XXI veka (dostizheniya, problemy, perspektivy)* [Russia and Japan: The emergence and development of relations in the late 20th — early 21st century (achievements, problems, prospects)]. Moscow, Izvestiya Publ. (In Russ.)

12. Polkhova E.V. 2016. 70 let posle okonchaniya Vtoroi mirovoi voyny: novye vyzovy i vozmozhnosti dlya rossiysko-yaponskogo sotrudnichestva [70 years after the Second World War: New challenges and opportunities of Russia–Japan cooperation]. In *Rossiya i Vostochnaya Aziya cherez 70 let posle okonchaniya Vtoroi mirovoi voyny* [Russia and East Asia. 70 years after the end of the World War II]. Moscow, Institute of the Far East RAS Publ., pp. 75–80. (In Russ.)

13. Polkhova E.V. 2017. Osobennosti podkhoda federatsii ekonomicheskikh organizatsii Keidanren k dialogu s Rossiey [Approach of Japan Federation of Economic Organization Keidanren towards dialogue with Russia]. In Voda K.R., Nevskaya A.A., Timofeev P.P. (eds.). *Aziatsko-Tikhookeanskiy region: novyi tsentr mirovoi politiki i ekonomiki?* [Asia-Pacific: A new center of global politics and world economy? (Global Development, iss. 17)]. Moscow, IMEMO RAS Publ., pp. 143–149. (In Russ.)

14. Larin V.L., Pestsov S.K. (eds.). 2017. *Preodolevaya kholod. Interesy i politika stran Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona v Arktike: vyzovy i vozmozhnosti dlya Rossii* [Breaking the cold. Interests and policies of the Asia-Pacific countries in Arctic: Challenges and prospects for Russia]. Vladivostok, IIAE DVO RAS Publ. (In Russ.)

15. Strel'tsov D.V. 2017. Politika Yaponii v Arktike [Japan's Arctic policy]. *Comparative Politics*, vol. 8, no. 1, pp. 93–103. DOI: 10.18611/2221-3279-2017-8-1-93-103. (In Russ.)

16. Tabata S. 2018. Rosiya hokkekuiki-no kedzai hatteen o kangaeru [Thinking about the Russian Arctic's economic development]. *Japan Polar*

Research Association. Available at: http://kyokuchi.or.jp/?page_id=7807 (accessed: 10.04.2020). (In Japanese)

17. Hideaki K. 2013. Hokkekukai to vagakuni-no boei [The Arctic and Japan's defense]. In *Hokkeku-no gabanansu to nihon-no gaikoku senryaku* [Arctic governance and Japan's diplomatic strategy]. Nihon kokusai mondai kenkyudze, pp. 53–67. (In Japanese)

18. Inagaki O., Shibata A. (eds.). 2018. *Hokkeku kokusaiho: titsudze-no tembo: kaganu, kanke, kaae* [Towards an international legal order for the Arctic: Science, environment and the ocean]. Kobe, Tosindo Publ. (In Japanese)

19. Baumgartner F.R., Berry J.M., Hojnacki M. et al. 2009. *Lobbying and policy change: Who wins, who loses, and why*. Chicago, Chicago University Press.

20. Chater A. 2016. What is Japan's Arctic interest? *The Polar Connection*. Available at: <https://polarconnection.org/japan-arctic-interest/> (accessed: 23.04.2020).

21. Liu N., Brooks C.M., Qin T. (eds.). 2019. *Governing marine living resources in the Polar regions*. Northampton, Edward Elgar Publishing.

22. Humpert M. 2013. *The future of Arctic shipping: A new Silk Road for China?* Washington, D.C., The Arctic Institute.

23. Moe A., Stokke O.S. 2019. Asian countries and Arctic shipping: Policies, interests and footprints on governance. *Arctic Review on Law and Politics*, vol. 10, pp. 24–52. Available at: <http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v10.1374> (accessed: 23.04.2020).

24. Motomura M. 2018. Perspectives on oil and gas developments in the Russian Arctic. In Tynkkynen V.-P., Tabata S., Gritsenko D., Goto M. (eds.). *Russia's Far North. The contested energy frontier*. Abingdon, Routledge, pp. 27–42.

25. *The Northern Sea Route. The shortest sea route linking East Asia and Europe*. 2000. Tokyo, The Ship and Ocean Foundation, The Sasakawa Peace Foundation.

26. Ohnishi F. 2015. Does the Sun also rise in the Arctic? Three pillars of Japan's Arctic policy. *Arctic Yearbook 2015*. Akureyri, The Northern Research Forum, pp. 410–411.

27. Ohnishi F. 2013. The process of formulating Japan's Arctic policy: From involvement to engagement. *East-Asia Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics*, no. 1. Available at: <https://www.cigionline.org/sites/default/files/nola.pdf> (accessed: 23.04.2020).

28. Otsuka N., Tamura T., Furuichi M. 2018. Northern Sea Route (NSR) shipping, current status, and feasibility. In Tynkkynen V.-P., Tabata S., Gritsenko D., Goto M. (eds.). *Russia's Far North. The contested energy frontier*. Abingdon, Routledge, pp. 43–64.

29. Tynkkynen V.-P., Tabata S., Gritsenko D., Goto M. (eds.). *Russia's Far North. The contested energy frontier*. Abingdon, Routledge.

30. Sassi F. 2019. Japan in the Russian Arctic. *The Diplomat*. Available at: <https://thediplomat.com/2019/08/japan-in-the-russian-arctic/> (accessed: 23.04.2020).
31. Sergunin A., Konyshov V. 2016. *Russia in the Arctic. Hard or soft power?* Stuttgart, Ibidem-Verlag.
32. Tokunaga M. 2018. Russian Arctic development and environmental discourse. In Tynkkynen V.-P., Tabata S., Gritsenko D., Goto M. (eds.). *Russia's Far North. The contested energy frontier*. Abingdon, Routledge, pp. 129–148.
33. Tonami A., Watters S. 2012. Japan's Arctic policy: The sum of many parts. *Arctic Yearbook 2012*. Akureyri, The Northern Research Forum, pp. 93–103.
34. Usami T. 2016. Impacts of using the Northern Sea Route on the macroeconomy and on liquefied natural gas import diversification of Japan. In Hatoyama K., Mazurov Y. (eds.). *Scientific prescription for sustainable development*. Tokyo, Tokyo University Press, pp. 141–148.