

УДК 332.1+339.9

DOI статьи: 10.17238/issn2221-2698.2016.24.145

Сингапур на пути в Арктику



© **Журавель Валерий Петрович**, кандидат педагогических наук, доцент, ведущий научный сотрудник Центра Северной Европы ФГБУН Институт Европы РАН. Адрес: 125009, Россия, Москва, ул. Моховая, 11-3. Телефон: 8 (495) 692-04-86. E-mail: zhvalery@mail.ru

© **Данилов Артем Петрович**, аспирант Дальневосточного федерального университета. Адрес: Россия, 690950, г. Владивосток, ул. Суханова, 8. E-mail: artemdaniliv@gmail.com



Аннотация. Анализируются арктические интересы и потребности Сингапура. Если Китай,

Япония и Южная Корея рассматривают Арктику в качестве источника нефти и газа, то Сингапур заинтересован не столько в полезных ископаемых этого региона, сколько в использовании своих технологий для их добычи. Для Сингапура Арктика является площадкой, на которой могут найти место её инновации и технологии. Сингапур добился статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете, что для него является удобной позицией для внимательного слежения за происходящими в Арктике политическими изменениями.

Ключевые слова: Арктика, Сингапур, Арктический совет, страна-наблюдатель, арктические интересы и потребности

Singapore on the way to the Arctic

© **Valeriy P. Zhuravel**, Candidate of Pedagogical Sciences, associate professor, leading researcher of the Nordic Center, FGBUN Institute of Europe of the RAS. Address: 125009, Russia, Moscow, ul. Mohovaya, 11-3. Phone: 8 (495) 692-04-86. E-mail: zhvalery@mail.ru

© **Artem P. Danilov**, a postgraduate student of the Far Eastern Federal University. Address: Russia, 690950, Vladivostok, ul. Sukhanova, 8. E-mail: artemdaniliv@gmail.com

Abstract. Singapore's Arctic interests and needs are analyzed. If China, Japan and South Korea consider the Arctic as a source of oil and gas, Singapore is interested not so much in the mineral resources of the region, but in the use of their technologies for their production. For Singapore, the Arctic is a platform on which its innovation and technology can find a place. Singapore has achieved the status of a permanent observer in the Arctic Council, which for him is a convenient position for careful monitoring of Arctic political changes.

Keywords: Arctic, Singapore, the Arctic Council, an observer country, the Arctic Institute interests and needs

Сингапур — очень молодое государство, которое обрело право самоуправления лишь в 1959 г., и только в 1965 г. оно обрело полную самостоятельность. С тех пор ему удалось встать на путь стремительного развития, используя преимущества своего географического положения и специализации на оказании финансовых, транспортных и логистических услуг [1, 2]. «Арктическая» история Сингапура весьма коротка, однако развивалась она быстрыми темпами. В декабре 2011 г. он направил в Арктический совет заявку на получение статуса постоянного наблюдателя, в 2013 г. она была удовлетворена. В январе 2012 г. специальным посланником по Арктическим делам в МИДе Сингапура был назначен посол Кемаль Сиддик, после чего активизировалась дипломатическая деятельность страны по укреплению связей с

Арктическим советом, представители которого посетили Сингапур по приглашению его правительства в мае 2012 г. Он также стал заниматься координацией деятельности по арктической проблематике других правительственных ведомств, бизнеса и научных кругов. Официальные представители Сингапура посещали заседания Арктического совета во время шведского председательства, принимали участие в ознакомительной поездке на Шпицберген, организованной норвежским правительством в августе 2012 и в 10-й конференции парламентариев арктического региона в сентябре 2012 г.

Официально в Сингапуре нет публично объявленной арктической политики, однако анализ его экономики, интересов его крупнейших предприятий и дипломатической деятельности показывает достаточно чётко его арктические амбиции, растущий интерес к Арктике. Сингапур проявляет интерес к разработке арктических энергетических ресурсов, что, в первую очередь, связано с открытием новых возможностей для применения имеющихся у него передовых наукоемких технологий в области кораблестроения, машиностроения, строительства портовой инфраструктуры, включая инфраструктуру добывающей промышленности в открытом море. Представитель Управления Морской и портовой администрации Сингапура П. Онг ещё в 2007 г. подчеркнул, что Сингапур может внести свой вклад в освоение Арктики благодаря развитию технологий в области извлечения нефти и газа на месторождениях с ограниченными запасами и в условиях сурового климата этого региона (в настоящее время Сингапур производит около 70% установок для бурения нефтяных скважин в мире) [3]. В этом качестве Сингапур позиционирует себя как сильного союзника для любой из стран, стремящихся осваивать Арктику. Об этом ещё раз было заявлено в августе 2014 г. на IV Международной встрече представителей стран-участниц Арктического совета в Нарьян-Маре¹. Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Сингапур в России госпожа Ксенг Хуа Лим объяснила интерес своей страны к Арктике тем, что Сингапур заинтересован в развитии этого региона и может предложить странам, осуществляющим перевоз грузов и добычу полезных ископаемых в высоких широтах, новые технологии в кораблестроении, обслуживании судов, навигационных системах. «Кроме того, нашу страну интересуют вопросы изменения климата, так как этот процесс также оказывает влияние на страны Тихооциантического региона, к которым относится Сингапур. Мы даже создали институт по вопросам изучения

¹ К IV Международной встрече представителей стран-участниц Арктического совета проявили активный интерес страны АТР. 7 вгуста 2014 г. URL: <http://nao.er.ru/news/2014/8/7/k-iv-mezhdunarodnoj-vstreche-predstavitelej-stran-uchastnic-arkticheskogo-soveta-proyavili-aktivnyj-interes-strany-atr/> (дата обращения: 16.06.2016).

климата и существования людей в условиях низких температур», — отметила в своём выступлении госпожа Посол ².

Согласно оценкам экспертов Северного института азиатских исследований (Дания), Сингапур является влиятельным игроком в Мировом океане. Он позиционирует себя в качестве одной из ведущих морских держав мира. Он входит в Международную морскую организацию (ИМО) — ведущую мировую организацию мореплавателей. В ноябре 2011 г. его представитель был избран в состав Совета этой организации, что можно рассматривать как признание статуса этой страны в качестве владельца важных морских портов и крупного морского флота, оказывающего влияние на выработку позиций ИМО по важнейшим вопросам морского судоходства.

Сингапур имеет значительный экономический и политический интерес к развитию международной морской политики, в том числе в Арктике. Сингапур выступает за свободу навигации, за усиление сотрудничества между арктическими и прочими странами по вопросам судоходства в высоких широтах. Получая большой объём информации от специальных систем, соответствующие морские службы осуществляют мониторинг изменения навигационных условий, что позволяет одновременно отслеживать до 10 тысяч судов. Арктика для Сингапура — это хорошая возможность подтвердить свой статус мировой морской державы, отслеживать и корректировать тенденции в области международного морского права с учётом своих национальных интересов. В силу структуры своей экономики и обусловленных ею хозяйственных устремлений он заинтересован в открытии северных морских маршрутов, в разработке месторождений арктической нефти и газа, а также в выполнении судостроительных заказов и строительных подрядов. В экономике Сингапура на очень высоком уровне находится государственно-частное партнёрство, и в этом отношении правительство страны разделяет интересы бизнеса, так как государство владеет пакетами акций крупных сингапурских компаний, имеющих интересы в морском хозяйстве и морском инжиниринге.

Сингапур — энергетически зависимая от внешних поставок страна, которая весьма заинтересована в снабжении энергоносителями, в том числе углеводородами, так как она не обладает собственной топливно-сырьевой базой. Сингапур занимает 9-е место в мире по импорту нефти. Крупная компания Сингапура, PSA, владеет терминалами, способными принимать суда с арктических маршрутов. Компания на 100% принадлежит холдингу Temasek, которым владеет Министерство финансов Сингапура [1, с. 100]. Потенциально Арктика для

² Там же.

Сингапура — один из источников поставок нефти как для внутреннего потребления, так и, главное, для нефтепереработки, составляющей одну из основ экономики.

Республика имеет твёрдые намерения участвовать в развитии инфраструктуры Северного морского пути. Опыт планирования и создания портов, управления морскими процессами, предупреждения разливов нефти и ликвидации последствий аварий позволяет Сингапуру выступать одним из потенциально первостепенных участников обустройства маршрута. Сингапур, как отмечает А. Пилясов, «в последние десятилетия накопил уникальный опыт и компетенции в области управления сложной инфраструктурой современного порта, которые могут быть конструктивно использованы в арктических портах не для конкуренции, а для кооперации с ним» [4, с. 337]. Сингапур является самым крупным в мире контейнерным портом, и лишь недавно он уступил первое место в мире Шанхаю в качестве ведущего мирового контейнерного терминала.

Для Сингапура Арктика является площадкой, на которой могут найти место её инновации и технологии. Использование СМП увеличит товаропоток между северо-восточными и западноевропейскими портами, а также обеспечит Сингапуру заказы в судостроении. Сингапур также рассчитывает получить результат от «продажи» собственных достижений участникам арктической гонки. Поэтому Сингапур является выгодным союзником для многих государств. По мнению ряда экспертов, наиболее активным государством «является Норвегия, которая видит Сингапур как союзника и сторонника в деле продвижения собственных интересов в Арктике» [2, с. 59]. Если Китай, Япония и Южная Корея рассматривают Арктику в качестве источника нефти и газа, то Сингапур заинтересован не столько в полезных ископаемых этого региона, сколько в использовании своих технологий для их добычи.

Крупнейшей в Азии государственной инвестиционной кампанией является Национальный фонд Сингапура (Temasek Holdings — «Темасек»), единственным акционером которого является Министерство финансов Сингапура. Компании, связанные с «Темасеком», занимают лидирующие позиции в различных сферах: управление морскими и воздушными портами, перевозки этими видами транспорта, энергетика, телекоммуникации, СМИ, банковские и финансовые услуги, недвижимость, инжиниринг³. Государственный холдинг Temasek владеет 21% акций Keppel Corporation и 61% акций Sembcorp Marine, лидирующими в инженерном секторе морского кластера Сингапура [1, с. 101—102]. Вот почему Сингапур стремится продвигать их интересы в мире, в том числе путём присоединения к деятельности

³ Особенности деятельности Сингапурского Национального фонда Темасек. Информационно-аналитический материал. М., 2012. URL: <http://www.veb.ru/common/upload/files/veb/analytics/strman/sm201301.pdf> (дата обращения: 16.06.2016).

Арктического совета в единственной доступной для этого государства форме — в качестве постоянного наблюдателя.

Многие компании Сингапура одними из первых стали строить ледоколы. Первый ледокол был построен в 2008 г. Компания «Kerrel» построила два судна ледового класса для компании «Лукойл», которые предназначены для использования в Баренцевом море: многофункциональный ледокол «Варандей» и вспомогательный буксир ледокольного класса «Тобой» для работы в районе Варандейского нефтеотгрузочного терминала⁴. Kerrel совместно с ConocoPhillips работает над сооружением инновационной морской платформы для арктического бурения. Kerrel и Sembcorp развивают также сопряженные виды бизнеса: снабжение судов, логистика, информационная поддержка с использованием новейших электронных устройств судоходства в сложных природных условиях. В этих целях в Сингапуре развивают трёхстороннее сотрудничество между государством, промышленным сектором и академическим сообществом. Для повышения компетенции в области добычи оффшорной добычи нефти и газа в 2004 г. в Сингапуре был создан Центр оффшорных исследований и инжиниринга.

Помимо сказанного выше, Сингапур, как один из крупнейших финансовых центров Азии, заинтересован в страховании рисков, которые, как известно, при хозяйственном освоении Арктики будут высокими. Кроме значительных интересов в области мореплавания и страхования морских рисков, он заинтересован в расширении сбыта судов и морских платформ, крупным мировым центром строительства которых он является. В стране осуществляются крупные инвестиции в развитие технологий оффшорного строительства, в том числе платформ для добычи нефти и газа с морского шельфа с большой глубины и в суровых климатических условиях. Правительство Сингапура поставило цель — превратить страну к 2025 г. в глобальный центр морских технологий. Для этого они развивают морской кластер, на который приходится около 10% сингапурского ВВП. В нём функционирует 5 тысяч предприятий, деятельность которых связана с морем. Одним из главных видов деятельности в этом кластере является оффшорное строительство [1, с. 101].

Одновременно с этим Сингапур имеет опыт самого эффективного в мире управления людскими ресурсами (включая иммиграционные потоки) при осуществлении инфраструктурных проектов, а также может выступать арбитром при решении любых споров. Сингапур — едва ли не единственное (не считая Россию) государство в АТР, лишенное серьёзных противо-

⁴ Ледокол «Варандей» вошёл в состав Арктического флота Лукойла. URL: <http://www.lukoil-kmn.com/news/168> (дата обращения: 16.06.2016).

речий со всеми остальными значимыми игроками. Следует отметить, что суда под флагом Сингапура и некоторых других стран были замечены в незаконном нерегулируемом улове рыбы в исключительной экономической зоне России. Как установлено, полученный улов передается на иностранные суда или отвозится в порты Японии, Южной Кореи, Китая и других стран.

Если изменение климата приведёт к тому, что ледники на севере будут таять, и, что не менее важно, арктические государства произведут необходимые вложения в инфраструктуру, сферу обслуживания и логистики, как это сделал в своё время Сингапур, то центральное положение этого экваториального города-государства в мировой системе перевозки грузов окажется в опасности. Сингапур осознает эту потенциальную угрозу для экономического благосостояния страны ввиду возможной переориентации части грузопотока в обход Сингапурского логистического хаба. При открытии регулярного судоходства по СМП Сингапур может потерять часть китайских грузов, которые сейчас идут через Малаккский пролив, и в случае открытия северных маршрутов они минуют сингапурские порты. Правительство Сингапура не может не реагировать на такую перспективу, пусть даже очень отдалённую. Исполнительный директор морского и портового управления Сингапура (МПУ) признал, что СМП может подорвать статус Сингапура как глобального транспортного центра. Именно для удержания такого статуса Сингапурские власти вкладывают большие деньги в модернизацию портовой инфраструктуры. МПУ собирается повысить эффективность и объёмы обработки грузов за счет автоматизации процессов, например, за счёт внедрения системы автоматизированного перемещения контейнеров, которая уже проходит тестирование на одном из терминалов сингапурского порта⁵. В августе 2015 г. МПУ объявило о сотрудничестве с IT-гигантом IBM. В рамках партнёрского соглашения, подписанного на два года, IBM создаст единую платформу, обеспечивающую интеграцию данных в режиме реального времени и полное представление о работе информационной системы МПУ для того, чтобы портовые операторы смогли лучше координировать работу судов⁶. Всё это идёт параллельно с планами МПУ увеличить объём обрабатываемых грузов с нынешних 33,9 млн стандартных контейнеров в год до 65 млн⁷.

⁵ MPA: Arctic Shipping Lanes Won't Challenge Singapore's Status as a Global Shipping Hub "Any Time Soon" // Ship and Bunker. URL: <http://shipandbunker.com/news/apac/564935-mpa-arctic-shipping-lanes-wont-challenge-singapore-status-as-a-global-shipping-hub-any-time-soon> (дата обращения 14.02.2016 г.).

⁶ Порт Сингапура внедряет аналитику IBM для управления судами // Tadviseer. URL: <http://goo.gl/OZ22VM> (дата обращения 14.02.2016 г.).

⁷ Boost in Singapore's port capacity and efficiency to compete with new trade routes // Straitstimes. URL: <http://www.straitstimes.com/singapore/boost-in-singapores-port-capacity-and-efficiency-to-compete-with-new-trade-routes> (дата обращения 14.02.2016 г.).

Сингапур продолжает закреплять свой статус важнейшего мирового порта, и вряд ли развитие арктического судоходства может этому помешать в обозримой перспективе. Сингапур специализируется на контейнерном флоте, принимая в свои терминалы крупнейшие в мире контейнеровозы. Сегодня прохождение кораблей с такой осадкой по СМП невозможно, а прохождение менее крупных кораблей по СМП сводит его экономическую выгоду на нет, в пересчёте на стоимость затрат на 1 перевезённый контейнер. Кроме того, контейнерные перевозки грузов осуществляются по строгим временным рамкам, которые могут не соблюдаться в Арктике по причине ухудшения ледовых и погодных условий. Сегодня навигация по СМП возможна лишь в летние месяцы, а для прохода в другое время необходимо сопровождение российских ледоколов. На протяжении СМП практически отсутствует инфраструктура, необходимая для организации безопасной навигации судов, тогда как навигация по маршруту через Малаккский пролив давно регламентирована и успешно управляется. Таким образом, можно с уверенностью говорить, что СМП в близкой перспективе не сможет составить конкуренцию южному маршруту через Сингапурский порт.

Другой важной причиной заинтересованности Сингапура в развитии Арктики является изменение климата [2]. При дальнейшем таянии арктических ледников уровень мирового океана может подняться, причём быстрее, чем ранее прогнозировали сингапурские учёные. Для предотвращения подтоплений правительство Сингапура построило берегоукрепительные стены и бетонные набережные на протяжении примерно 75% береговой линии. В процессе реализации проектов намыва земли площадь Сингапура может быть увеличена более чем на 200 км² к 2030 г., а повышение уровня мирового океана может привести к срыву этих планов. Сингапур также сталкивается с аномальными климатическими изменениями, которые становятся непредсказуемыми. Ливневые дожди участились в последние годы, что приводит к наводнениям в разных частях страны. С другой стороны, месячная засуха в январе 2014 г. была сильнейшей за последние 50 лет. Аномальные климатические изменения не только приводят к наводнениям, засухам, появлению новых тропических болезней, но и влияют на способность правительства страны управлять водными ресурсами и сохранять биоразнообразие. Чтобы лучше понимать происходящие климатические изменения и с уверенностью внедрять подходящие защитные меры, Сингапур и хотел занять место в Арктическом совете⁸.

⁸ MFA Press Statement: Visit of Minister of State in The Prime Minister's Office and Ministry of Culture, Community and Youth, Sam Tan to Norway, 18 to 22 January 2015. URL: http://www.iarc.uaf.edu/sites/default/files/node/4484/singapore_speech_state_of_the_arctic_singapor_15861.pdf (дата обращения 14.02.2016 г.).

Академические проекты исследования Арктики в Сингапуре ведутся в основном по следующим направлениям: 1) прикладные технологии нового поколения в области кораблестроения, машиностроения и строительства портовой инфраструктуры и инфраструктуры добывающего сектора в регионах с суровыми климатическими условиями (Сингапур в настоящее время производит около 70% установок для бурения нефтяных скважин в мире); 2) изучение влияния таяния арктических льдов на изменение мирового климата (этим занимается в том числе и NCCS — Национальный комитет по изменению климата); 3) проблемы коренных народностей Арктики (сохранение их культуры и традиционного образа жизни, проблема обеспечения питьевой водой и её очистки, проблема здравоохранения — т.н. «полярной медицины», проблема градостроительства в регионах, где господствуют низкие температуры). Правительство Сингапура уделяет внимание активизации культурных обменов с представителями коренных народностей Севера, а также стимулированию волонтерских проектов молодёжи в этой области [5, с. 44—45].

Одной из особенностей заинтересованности Сингапура в арктической политике является поддержка коренных народов Севера, о чем неоднократно говорили представители Сингапура. Первые шаги в этом плане были сделаны в июне 2012 г. В стране имеется специальный чрезвычайный посол, который посещает сообщества коренных народов, чтобы лучше понять их требования и нужды. В связи с этим в последнее время Сингапур принял несколько делегаций из Арктического региона. В их число вошли представители Международной ассоциации алеутов, Арктического совета атабасков, Ассоциации коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации, Совета саамов и Секретариата коренных народов Арктического совета. Кроме того, совместно с постоянными участниками Арктического совета (представляющими организации коренных народов) в Сингапуре также была учреждена стипендиальная программа последипломного обучения, позволяющая студентам-представителям коренных народов Арктики изучать в Сингапуре государственную политику, общественное управление и проводить морские исследования. По словам дипломатов Сингапура, такие программы являются новой формой обмена знаниями, который может происходить благодаря деятельности азиатских стран в Арктическом совете. Эти усилия также могут позволить представителям коренных народов вернуться домой с навыками, которые помогут им лучше использовать доходы от добычи и перевозки полезных ископаемых и управлять ими, вместо того, чтобы полагаться на зарубежных специалистов⁹. Одна из сингапурских ком-

⁹ Беннет Мия. Сингапур и Арктика: взгляд с экватора // Pro-Arctic. URL: <http://pro-arctic.ru/08/10/2015/press/18485> (дата обращения 14.02.2016 г.).

паний, используя современные технологии, разработала специальное мобильное приложение с целью поддержки языков и культуры коренных народов¹⁰.

Заключение

Арктические интересы Сингапура представляют логическое продолжение его более общих интересов и важных событий в международной морской политике, в том числе по линии Международной морской организации, Конвенции ООН в области морского права и регионального сотрудничества на море. В этой связи Сингапур с его международным статусом и технологическим потенциалом в области судостроения, опытом управления и развития морской и прибрежной инфраструктуры является желанным и выгодным союзником для многих государств, проводящих более активную арктическую политику. Формирование арктической стратегии Сингапура, как других стран Юго-Восточной Азии, находится пока в процессе становления. Сингапур имеет возможность занять свою достойную нишу в использовании новейших технологий для Арктики в инфраструктуре, судостроении и других отраслях, финансировании арктических инвестиционных проектов, научно-технической экспертизе, изучении влияния таяния арктических льдов на изменения климата.

В целом, вовлечение Сингапура в работу Арктического совета для России носит, скорее, положительный характер. Более того, сотрудничество России и Сингапура в Арктике может развиваться с новой силой из-за того, что ряд западных стран ввел экономические санкции в отношении российского нефтегазового сектора и напрямую ограничил поставки современного нефтегазового оборудования российским компаниям. Сингапур такие санкции не вводил, а потому остался одной из немногих стран, которые могут создавать и поставлять в Россию такое оборудование. Страна имеет мощный глобально конкурентоспособный сектор морского шельфового проектирования для объектов нефтедобычи, в том числе в экстремальных арктических условиях. Кроме того, имеет технологии для бурения на шельфе в жесткой природной среде, которые могут быть выгодно применены в Арктике.

Сингапур добился статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете, что для него является удобной позицией для внимательного слежения за происходящими в Арктике политическими изменениями [2]. Вместе с тем, пока не ясно, будут ли усилия Сингапура в Арктике носить долгосрочные цели и политический контекст, либо он будет использовать

¹⁰ Из выступления Чрезвычайного и Полномочного посла Республики Сингапур в Российской Федерации Кхенг Хуа Лим на международной конференции в г. Нарьян-Маре 5-7 августа 2014 г. // Международная конференция представителей государств-членов Арктического совета, стран-наблюдателей Арктического совета и зарубежной научной общественности «Актуальные проблемы устойчивого развития и обеспечения безопасности в Арктике». М., 2014. С. 31.

Арктику как потенциал развивающегося рынка, на котором он видит себя в качестве технологического лидера.

Литература

1. Антюшина Н.М. Арктика: новый формат международного сотрудничества. М.: Ин-т Европы РАН, 2014.
2. Страны-наблюдатели в Арктическом совете: позиция и мотивы деятельности. М.: АНО «Центр стратегических оценок и прогнозов», 2014.
3. Песцов С.К., Толстокулаков И.А., Лабюк А.И., Колегова Е.А. Международное сотрудничество в Арктике: интересы и стратегии стран Азиатско-Тихоокеанского региона. URL: <http://ras.ru/FStorage/Download.aspx?id=890c363f-f2dd-4a4f-bfb3-8499d3cb665e> (дата обращения: 15.06.2016).
4. Пилясов А.Н. Сравнительный анализ национальных арктических стратегий // Актуальные проблемы мировой политики в XXI веке: сб. статей / под ред. В.С. Ягья, М.Л. Лагутиной, Т.С. Немчиновой. СПб: СПбГУ, 2014.
5. Колегова Е.А. Интересы и политика стран Юго-Восточной Азии в Арктике // Арктика в современной мировой политике: место в национальных внешнеполитических интересах (По материалам круглого стола). Отдел изучения международных отношений и проблем безопасности ИИАЭ ДВО РАН, 13 ноября 2014 г. С. 43—46. URL: <http://ihaefe.org/files/pacific-ocean-map/36.pdf> (дата обращения: 15.06.2016).

References

1. Antiushina N.M. *Arktika: novyi format mezhdunarodnogo sotrudnichestva*. M.: In-t Evropy RAN, 2014.
2. *Strany-nabliudateli v Arkticheskom sovete: pozitsiia i motivy deiatel'nosti*. M.: ANO «Tsentr strategicheskikh otsenok i prognozov», 2014.
3. Pestsov S.K., Tolstokulakov I.A., Labiuk A.I., Kolegova E.A. *Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo v Arktike: interesy i strategii stran Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona*. URL: <http://ras.ru/FStorage/Download.aspx?id=890c363f-f2dd-4a4f-bfb3-8499d3cb665e> (accessed: 15 June 2016).
4. Piliasov A.N. *Sravnitel'nyi analiz natsional'nykh arkticheskikh strategii. Aktual'nye problemy mirovoi politiki v XXI veke: sb. statei /pod red. V.S. Iag'ia, M.L. Lagutinoi, T.S. Nemchinovoi*. SPb: SPbGU, 2014.
5. Kolegova E.A. *Interesy i politika stran Iugo-Vostochnoi Azii v Arktike. Arktika v sovremennoi mirovoi politike: mesto v natsional'nykh vneshnepoliticheskikh interesakh (Po materialam kruglogo stola)*, Otdel izucheniia mezhdunarodnykh otnoshenii i problem bezopasnosti IIAE DVO RAN, 13 noiabria 2014, pp. 43—46. URL: <http://ihaefe.org/files/pacific-ocean-map/36.pdf> (accessed: 15 June 2016).