

Научная статья. Политические науки
УДК 327(5)
DOI: 10.31696/2072-8271-2025-1-1-66-200-213

ИНТЕРЕСЫ СИНГАПУРА И ИНДОНЕЗИИ В АРКТИКЕ: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ В ЭПОХУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТУРБУЛЕНТНОСТИ

Ирина Александровна СТРЕЛЬНИКОВА ¹

¹ НИУ ВШЭ, Москва, Россия,
istrelnikova@hse.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9097-0753>

Аннотация: В настоящий период на фоне роста напряжённости в мировой политике наблюдается трансформация существующих режимов и смена приоритетов международного сотрудничества в Арктике. Всё большую роль в развитии проектов в сфере логистики, топливно-энергетического комплекса, экологии и устойчивого развития, имеющих значение для Арктического региона, играют партнёры из азиатских стран, включая страны Юго-Восточной Азии, в числе которых отдельно выделяется Сингапур, имеющий статус страны-наблюдателя в Арктическом совете, и Индонезия, ставшая страной-членом БРИКС в январе 2025 г., анализу арктической идентичности и потенциалу которых посвящена данная статья. Оцениваются их интересы и перспективные направления сотрудничества в регионе, делается вывод о возможных сферах взаимодействия.

Ключевые слова: Арктика, БРИКС, Индонезия, Сингапур, Россия, сотрудничество

Благодарности: Публикация подготовлена в ходе/в результате проведения исследования/работы (№ 24-00-020 «БРИКС + как новый перспективный формат развития сотрудничества в Арктике») в рамках Программы «Научный фонд Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ)»

Для цитирования: Стрельникова И.А. Интересы Сингапура и Индонезии в Арктике: новые возможности в эпоху международной турбулентности // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2025, Том 1, № 1 (66). С. 200–213. DOI: 10.31696/2072-8271-2025-1-1-66-200-213

Original article. Political science

SINGAPORE AND INDONESIA'S INTERESTS IN THE ARCTIC: NEW OPPORTUNITIES IN THE ERA OF INTERNATIONAL TURBULENCE

Irina A. STRELNIKOVA ¹

¹ HSE University, Moscow, Russia,
istrelnikova@hse.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9097-0753>

Abstract: Currently, taking into account a growing tension in international relations, there is a transformation of regimes of international cooperation in the Arctic, as well as a change in priorities for cooperation in the region. Partners from Asian countries, including Southeast Asian countries, such as Singapore, which has observer status in the Arctic Council, and Indonesia, which has become a BRICS member in January 2025, are playing an increasingly important role in the development of projects in the field of logistics, fuel and energy complex, ecology and sustainable development. This article is devoted to analysis of the Arctic identity and potential of Indonesia and Singapore. Their interests and promising areas of cooperation in the region are assessed, and possible areas of interaction are identified.

Keywords: Arctic, BRICS, Indonesia, Singapore, Russia, cooperation

Acknowledgments: The publication was prepared in the course of/as a result of the research/work (No. 24-00-020 "BRICS + as a new promising format for developing cooperation in the Arctic") within the framework of the Program "Scientific Foundation of the National Research University Higher School of Economics (HSE)"

For citation: Strelnikova I.A. Singapore and Indonesia's Interests in the Arctic: New Opportunities in the Era of International Turbulence. *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, 2025, T. 1, №1 (66). Pp. 200–213. DOI: 10.31696/2072-8271-2025-1-1-66-200-213

Введение

Стратегические интересы азиатских стран в Арктике продолжают расти, несмотря на происходящую в регионе трансформацию международных режимов и турбулентность. Арктика, которая на протяжении длительного времени воспринималась азиатскими странами как нечто совершенно от них далекое, за последние десятилетия заняла

стратегически важное положение в геополитическом ландшафте XXI века, и пробудила интерес к себе со стороны стран Юго-Восточной Азии. Этот сдвиг был обусловлен, в первую очередь, происходящими в регионе климатическими изменениями, связанными с высокими темпами сокращения площади морских льдов. Как следствие, активное таяние льда положило начало процессу открытия и развития новых транспортных коридоров в виде Северного морского пути (СМП) вдоль северного побережья России и Северо-Западного прохода через Канадский Арктический архипелаг¹. Эти ранее непроходимые маршруты в настоящее время открывают потенциально более короткие и скоростные пути, соединяющие Европу и Азию, обещая значительное сокращение транзитного времени и расходов на топливо. Это вызвало большой интерес со стороны мировых судоходных компаний и стран, зависящих от международной торговли, изменив динамику мировой торговли и создав новые экономические возможности. Кроме того, таяние льдов приводит к более легкой добыче ресурсов, скрытых под ними. Эти ресурсы включают значительные запасы нефти и природного газа, а также ценных минералов, таких как никель, медь и редкоземельные элементы, которые имеют решающее значение для современных технологий. Полезные ископаемые в арктическом регионе на протяжении долгих лет являются важным элементом, стимулирующим развитие региона, а также привлекающим в Арктику новых акторов. В 2009 г. Геологическая служба США в докладе в ходе специального заседания Конгресса США оценила запасы нефти и природного газа в арктическом регионе и пришла к выводу, что 22% всех мировых запасов этих ресурсов находятся именно в Арктике². Всего за полярным кругом открыто более 400 месторождений, на 60 из них активно ведется добыча, при этом около 25% всех месторождений до сих пор не разработаны. При этом 2/3 разрабатываемых в Арктике месторождений расположены в России, что является выигрышным фактором для партнеров России по БРИКС, в число которых в настоящее время с января 2025 г. входит и Индонезия.

Помимо углеводородов Арктика богата и другими ресурсами³. При этом в регионе сохраняется много геологических «белых пятен», а потенциал арктического региона на сегодня изучен лишь на 10-20%. Это означает, что постепенное изучение и открытие новых залежей полезных ископаемых, среди которых медно-никелевые руды, олово, платиноиды, агрохимические руды, редкие металлы, редкоземельные элементы, золото, алмазы, вольфрам, ртуть и др.⁴, а также безусловно нефти и газа, будет только наращивать интерес стран мира к Арктике.

На сегодняшний день Арктический регион, граничащий с пятью прибрежными государствами, стал центром геополитической конфронтации и всеобщего внимания, вызванного опасениями как по поводу климатических изменений, так и по поводу конкуренции за ресурсы⁵.

Происходящие в регионе трансформации не остались незамеченными в странах, географически удаленных от Крайнего Севера, в том числе в Юго-Восточной Азии. Среди всех стран ЮВА, несмотря на их географическую удаленность, наибольший интерес к региону проявляет Сингапур как страна-наблюдатель Арктического совета⁶ и Индонезия как новый член БРИКС, расширившая состав БРИКС в январе 2025 года. В рамках данной работы на примере Сингапура и Индонезии будут рассмотрены основные интересы стран ЮВА в Арктике.

Юго-Восточная Азия в Арктике: миф или окно возможностей?

Страны Юго-Восточной Азии проявляют растущий и многогранный интерес к участию в освоении Арктики. В основе этого интереса лежат две ключевые области: во-первых, раскрытие новых экономических возможностей через логистический и ресурсный потенциал региона, открывающийся благодаря новым морским маршрутам; во-вторых, накопленный бэкграунд в сфере науки и технологий, позволяющий предложить интересное и взаимовыгодное партнерство на благо устойчивого развития Крайнего Севера для решения общих задач.

Касательно первого направления, потенциал использования Северного морского пути (СМП) для интенсификации торговли является ключевым фактором мотивации для стран ЮВА, особенно для тех из них, кто имеет развитую судоходную отрасль и портовую инфраструктуру, к числу которых относится Сингапур и Индонезия⁷. Помимо судоходства, значительный ресурсный потенциал Арктики, включая углеводороды и различные полезные ископаемые, привлекает интерес со стороны тех стран ЮВА, которые обладают развитым нефтегазовым сектором и опытом разведки и добычи на шельфе⁸.

Вторым ключевым направлением взаимодействия стран ЮВА в Арктике является обмен технологическим опытом и передовыми исследовательскими инновациями, поскольку страны ЮВА также осознают свой большой потенциал в качестве ценных партнеров в более широком, научно-технологическом освоении Арктики⁹.

Лежащий в основе потенциального сотрудничества арктических стран и стран ЮВА подход, при котором последние делятся своим технологическим опытом, а арктические государства используют эти

достижения на благо устойчивого развития Арктического региона и решения общих глобальных проблем, может стать краеугольным камнем будущего экономического и научного сотрудничества¹⁰.

Вместе с тем, необходимо отметить, что участие стран Юго-Восточной Азии в Арктике выходит за рамки чисто экономических интересов. Повсеместно растет признание стратегической важности региона. Так, Сингапуру был предоставлен статус наблюдателя в Арктическом совете, главном региональном межправительственном форуме по сотрудничеству в Арктике¹¹. Этот статус открывает возможности для взаимодействия и сотрудничества с арктическими государствами по целому ряду вопросов, и позволяет принимать опосредованное участие в процессах управления регионом¹².

Интересы и потенциал Сингапура как страны-наблюдателя в Арктическом совете

Сингапур – город-государство, расположенный на островах в Юго-Восточной Азии, отделённых от южной оконечности Малаккского полуострова узким Джохорским проливом. Из всех стран ЮВА Сингапур занимает наиболее активную позицию применительно к Арктическому региону, поскольку в силу своего географического расположения и отсутствия большого запаса природных ресурсов, Сингапур особенно уязвим к последствиям изменения климата. В этой связи страна активно занимается вопросами предупреждения последствий климатических изменений, ратифицировала Рамочную конвенцию Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) в 1997 г. и Парижское соглашение 21 сентября 2016 г. в Нью-Йорке. Сингапур также твердо верит в необходимость внесения вклада в глобальные усилия путем наращивания потенциала других государств-членов АСЕАН, чтобы помочь им выполнить свои обязательства по борьбе с изменением климата и принять эффективные меры по борьбе с этими изменениями. Сингапур также поддерживает Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 г.¹³ – глобальную программу развития, принятую мировыми лидерами на саммите ООН по устойчивому развитию.

Уникальное географическое расположение Сингапура предопределило тот факт, что около 30% мировых морских перевозок грузов проходит через него. В этой связи Сингапур является ведущим морским узлом в мире, а стратегические инвестиции в инновации и устойчивое развитие укрепляют его глобальный статус.

Официально в Сингапуре нет публично объявленной арктической стратегии, однако анализ его экономики, интересов его крупнейших предприятий и дипломатической деятельности показывает достаточно чётко его арктические амбиции, растущий интерес к Арктике¹⁴. При этом Арктическая политика Сингапура многогранна и определяется сочетанием стратегических, экономических и экологических интересов страны¹⁵. В 2011 г. Арктический совет опубликовал критерии для получения статуса наблюдателя, позволяющие наблюдателям присутствовать на заседаниях и взаимодействовать с шестью рабочими группами. Сингапур незамедлительно подал заявку на получение статуса наблюдателя в декабре 2011 г., и уже в 2013 г. его получил, начав активное взаимодействие с тремя его рабочими группами: по сохранению арктической флоры и фауны (CAFF), защите морской среды Арктики (PAME) и предупреждению, готовности и ликвидации чрезвычайных ситуаций (EPPR). Дипломатическая кампания Сингапура была одной из самых эффективных и целенаправленных из четырнадцати поданных заявок на получение статуса наблюдателя, получив широкую поддержку в Арктическом совете¹⁶.

Экономические приоритеты в Арктическом регионе обусловлены, в первую очередь, положением Сингапура в качестве глобального морского центра и стратегической ориентацией на повестку устойчивого развития и инновации. В настоящее время Сингапур, расположенный в центре мировой торговли и связанный с более чем 600 портами в более чем 120 странах, является ведущим мировым судоходным узлом. Развитие Северного морского пути сделает его азиатскими воротами в Арктику в соответствии со стратегией *Arctic Gateway*. Таким образом, с открытием Северного морского пути значение Сингапурского глобального хаба значительно возрастет. В этой связи, являясь одним из ключевых мировых центров судоходства, Сингапур заинтересован в развитии Северного морского пути (СМП), который сокращает время движения судов между Европой и Азией на 30-50% в первую очередь с точки зрения сотрудничества в области укрепления его технологического потенциала¹⁷.

СМП может способствовать развитию новых торговых отношений между арктическими государствами и другими странами, что потенциально изменит глобальные торговые потоки и приведет к усилению геополитической конкуренции между крупными державами. В настоящее время политика Сингапура в отношении Северного морского пути (СМП) в первую очередь направлена на исследование его потенциального влияния на глобальное судоходство и торговлю, а

также на развитие международного сотрудничества в области инфраструктуры, цифровизации и внедрения инноваций на СМП¹⁸. Сингапур осознает необходимость адаптации к меняющимся транспортно-логистическим условиям и заинтересован принимать участие в проектах по созданию новых морских маршрутов. Использование СМП увеличит товаропоток между северо-восточными и западноевропейскими портами, а также обеспечит Сингапуру заказы в судостроении¹⁹.

Крупные сингапурские компании и новый умный порт Сингапура Туас²⁰ участвуют в инфраструктурных проектах, связанных со строительством ледоколов и разработке оборудования, необходимого для добычи нефти и газа в Арктическом регионе. Так, *Sembcorp Marine* в настоящее время строит судно для добычи и хранения нефти длиной 295 м. В целом, опыт Сингапура в части строительства портовой инфраструктуры видится очень релевантным для развития Северного морского пути.

Потенциал оффшорной и морской инженерии Сингапура также имеет решающее значение для развития арктической повестки страны. Морское и портовое управление Сингапура обозначило значимость инвестиций в исследования и разработки морской нефтегазовой отрасли. На долю Сингапура приходится 70% мирового рынка строительства буровых установок и 2/3 мирового рынка переоборудования плавучих производственных платформ для хранения и разгрузки продукции. Успех *Keppel Offshore and Marine* и *Sembcorp Marine*^a способствовал росту смежных отраслей, таких как снабжение судов, логистика и ремонт ИТ-оборудования²¹.

При этом, обладая большим опытом в области управления портами и развития морской инфраструктуры, Сингапур уделяет особое внимание устойчивому развитию и охране окружающей среды во всех своих инфраструктурных проектах. Такой подход особенно актуален в Арктике, где окружающая среда хрупка и уязвима для деятельности человека. Будучи одним из мировых центров инноваций и технологий, Сингапур может содействовать развитию новых технологий для арктической инфраструктуры, включая решения в области возобновляемых источников энергии, внедрение технологий дистанционного зондирования и мониторинга. Накопленный опыт Сингапура в сфере финансов и инвестиций может быть также задействован в области разработке

^a Компания «Keppel» 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 терминала.

устойчивых финансовых решений для Арктики. Например, Сингапурский суверенный фонд благосостояния (*SWF*) *GIC* объявил об инвестициях в размере 326 млн синг. долларов (240 млн долл. США) в *Arctic Green Energy*, сингапурскую компанию по производству возобновляемых источников энергии²².

Помимо логистики и судостроения, Сингапур, несмотря на свою географическую удаленность от Арктики, признает, что изменение климата является глобальной проблемой с далеко идущими последствиями, включая таяние арктических льдов и повышение уровня мирового океана. Изменение климата увеличивает частоту и интенсивность экстремальных погодных явлений, что может нарушить работу критически важной инфраструктуры, нанести ущерб имуществу и создать риски для здоровья населения, что скажется как на водной, так и на продовольственной безопасности страны. В этой связи страна активно предпринимает шаги по смягчению воздействия климатических изменений и адаптации к ним, запустив План действий по борьбе с изменением климата (*САР*)²³, который включает в себя повышение энергоэффективности, сокращение выбросов углекислого газа при производстве электроэнергии, разработку передовых низкоуглеродных технологий, развитие зеленой энергетики и устойчивой инфраструктуры, продвижение «зеленых» технологий. Сингапур очень уязвим к последствиям изменения климата, что делает его активным актором как в двустороннем, так и в многостороннем сотрудничестве по этому направлению²⁴.

Интересы и потенциал Индонезии как члена БРИКС в Арктике

Индонезия, государство-архипелаг, стратегически расположенное между Индийским и Тихим океанами, является растущей экономической державой со значительными компетенциями в различных секторах. Ее богатые природные ресурсы, морские возможности, энергетический опыт и новые технологические достижения позиционируют ее как потенциального партнера для России, особенно в контексте развития Арктики.

Экономика Индонезии, крупнейшая в Юго-Восточной Азии, представляет собой динамичное сочетание эксплуатации природных ресурсов, производства и расширяющегося цифрового сектора. Индонезия ежегодно добывает более 600 млн тонн угля, экспортируя более 400 млн т, в основном в энергоемкие страны, такие как Китай и Индия. Этот экспорт делает Индонезию крупнейшим в мире экспортером угля, подчеркивая ее значимость на мировых энергетических рынках²⁵.

Энергетический сектор Индонезии представляет собой сочетание традиционных и возобновляемых источников. Страна входит в число крупнейших в мире экспортеров СПГ, годовой экспорт превышает 18 млн т. Такие объекты, как завод СПГ *Bontang* — один из крупнейших в мире — демонстрируют передовые возможности Индонезии в добыче, сжижении и экспорте газа. Российский НОВАТЭК и *Bontang* занимают общую нишу в производстве СПГ, поэтому развитие проектов по транспортировке и добыче газа на арктическом шельфе.

Возобновляемая энергия — еще одна сильная сторона данной страны. Индонезия обладает вторыми по величине в мире запасами геотермальной энергии с установленной мощностью 2 356 МВт. Правительство поставило амбициозные цели по расширению этой мощности, намереваясь освоить дополнительно 28 ГВт к 2030 г. Проекты в области солнечной и ветровой энергетики также набирают обороты, подержанные политическими инициативами, нацеленными на 23% долю возобновляемых источников энергии в национальном энергобалансе к 2025 г. Добыча никеля еще больше укрепляет позиции Индонезии как лидера по ресурсам, поставляя почти 40% мирового никеля — важнейшего материала для аккумуляторов электромобилей и систем возобновляемой энергии²⁶.

Производственный сектор, вносящий около 20% в ВВП, охватывает такие отрасли, как автомобилестроение, текстиль и электроника. Рост цифровой экономики, оцениваемый в 77 млрд долл. в 2023 г. и, по прогнозам, ожидаемый в два раза выше к 2030 г., подчеркивает готовность Индонезии интегрировать технологии в свою экономическую структуру. Эти экономические столпы в совокупности отражают способность Индонезии поддерживать развитие Арктики, предоставляя необходимые ресурсы, промышленные товары и технологический опыт для совместных инициатив²⁷.

Индонезия также обладает развитым судостроительным сектором, возглавляемым *PT PAL Indonesia*. *PT PAL* специализируется на строительстве военных судов, десантных доков и коммерческих судов с производственной мощностью более 150 тыс. тонн дедвейта в год. Компания инвестировала в модернизацию своих предприятий для производства энергоэффективных и экологически чистых судов, соответствующих мировым тенденциям устойчивого развития²⁸. В свою очередь, наличие в стране крупных портов, таких как, например, Танджунг-Приок, обрабатывающих более 8 млн TEU (двадцатифутовых эквивалентов) в год, подчеркивает способность страны управлять большими объемами перевозок. Инициативы по оцифровке портовых

операций и улучшению интермодальных связей еще больше повышают логистическую эффективность Индонезии²⁹. В связи с этим, крайне ценным видится опыт Индонезии в управлении морской логистикой и строительстве современных судов, для сотрудничества в области разработки судов ледового класса, улучшения инфраструктуры арктических портов и обмене передовым опытом в морских исследованиях для развития Северного морского пути³⁰.

Проблемы, связанные с изменением климата, также не чужды Индонезии, которая является одной из самых уязвимых к климату стран в мире, сталкиваясь с угрозами, связанными с повышением уровня моря, вырубкой лесов и частыми стихийными бедствиями, такими как наводнения, оползни и цунами. Экономическое воздействие климатических событий существенно: с 2000 по 2019 гг. совокупный ущерб мировой экономике от изменения климата составил около 3 трлн долларов³¹. Правительственная инициатива по низкоуглеродному развитию и обязательства в рамках Парижского соглашения направлены на смягчение этих последствий за счет сокращения выбросов парниковых газов на 41% к 2030 г. при международной поддержке. Тем не менее, рост товаропотока через Северный морской путь в будущем повысит актуальность борьбы с изменением климата. Рост локальных выбросов вдоль арктической береговой линии ведёт к постепенному повышению температуры в Арктике. Ускорение таяния ледников в данном регионе угрожает прибрежным регионам Индонезии, которые находят под угрозой затопления через десятилетия. Россия и Индонезия могли бы помочь друг другу в поиске решения данной проблемы³².

В целом, потенциал Индонезии в Арктике может охватывать разработку адаптированных к Арктике систем возобновляемой энергии, сотрудничество в сфере разработки инфраструктуры СПГ, адаптированной для холодного климата, и гибридных энергетических решений, интегрирующих геотермальные и солнечные технологии, сотрудничество в области судостроения и развития инновационных технологий для Северного морского пути, и, безусловно, сотрудничество в области охраны окружающей среды и борьбы с климатическими изменениями³³. Такие партнерства могли бы решать уникальные энергетические проблемы Арктического региона, используя при этом опыт Индонезии в развитии возобновляемых источников энергии.

Наконец, рассматривая научно-технологический потенциал Индонезии, необходимо отметить, что хотя Индонезия не принимает прямого участия в полярных исследованиях, ее опыт в океанографии, тропических экосистемах и прибрежной инженерии могут обеспечить

прочную основу для сотрудничества с научно-исследовательскими инициативами, ориентированными на Арктику, а технологические достижения Индонезии все больше соответствуют требованиям развития Арктики, обеспечивая внедрение энергоэффективных конструкций и автономных навигационных технологий в новые модели судов³⁴.

В целом необходимо отметить, что несмотря на большой интерес на государственном уровне к формированию полноценной арктической повестки в Индонезии и обсуждении вопросов, связанных с получением статуса наблюдателя в Арктическом совете, индонезийские исследователи подчеркивают, что в целях ускорения разработки арктической стратегии, необходимо решить как минимум три проблемы: во-первых, наработать полномасштабную исследовательскую базу, которая пока отсутствует, во-вторых, повысить осведомленность общества об Арктике и происходящих повсеместно климатических изменениях, и, наконец, в-третьих, сформировать точки соприкосновения и общие интересы в применительно к Арктике с другими странами, и вступление Индонезии в БРИКС в январе 2025 г. может способствовать решению этой задачи.

Таблица.
Интересы Сингапура и Индонезии в Арктике

Страна	Приоритетные сферы интересов в Арктике	Меры, предпринимаемые страной для реализации своих приоритетов в регионе
Сингапур	- защита окружающей среды; - поддержание безопасности в регионе; - инновационные проекты; - развитие портовой инфраструктуры; - борьба с изменением климата; - развитие человеческого капитала.	1. Проведение научных исследований, ориентированные на мониторинг биоразнообразия; 2. Обмен опытом Сингапура в борьбе с разливами нефти с Рабочей группой по предупреждению, готовности и ликвидации чрезвычайных ситуаций; 3. Оказание любой возможной помощи в рамках Арктического совета и самого региона и формирование более четкого понимания о том, как изменения в Арктике могут повлиять на Сингапур; 4. Развитие связей с коренными народами; 5. Участие в форумах, связанных с Арктикой: <i>Arctic Frontiers</i>, <i>Arctic Circle Assembly</i>; 6. Выражение заинтересованности в сохранении открытого и инклюзивного курса, но с внимательным отношением к тем платформам, через

		которые осуществляется взаимодействие; 7. Выражение готовности предпочтительной работы напрямую с арктическими государствами; 8. Наиболее активное поддержание контактов с Норвегией, Финляндией, Канадой и Соединенными Штатами.
Индонезия	- борьба с изменением климата; - сотрудничество в области энергетики; - сотрудничество в области судостроения; - цифровизация и развития инновационных технологий и науки.	1. Укрепление политических инструментов для адаптации страны к изменению климата и снижения риска стихийных бедствий; 2. Развитие финансовых механизмов поддержки; 3. Повышение климатической грамотности в вопросах уязвимости и рисков; 4. Применение адаптивных технологий.

Источник: подготовлено автором.

Заключение

Богатые природные ресурсы Сингапура и Индонезии, передовые морские возможности, опыт в области возобновляемых источников энергии и стратегии адаптации к изменению климата позиционируют эти страны как потенциальных партнеров для сотрудничества в сфере устойчивого развития Арктического региона. Формирование как арктических стратегий Индонезии и Сингапура, так и других стран Юго-Восточной Азии, находится пока в процессе становления. Вместе с тем реальный потенциал этих стран применительно к Арктическому региону действительно высок. Страны Юго-Восточной Азии при выстраивании диалога с арктическими государствами стремятся обеспечить реализацию сбалансированной внешней политики. И Сингапур, и Индонезия готовы углублять взаимодействие с потенциальными партнерами в таких областях, как наука и инновации, энергетика и логистика, устойчивое развитие, сохранение биоразнообразия и борьба с изменением климата. Участие в Арктических проектах позволит этим странам не только способствовать устойчивому развитию региона с учетом глобальных экологических вызовов, но и еще значительно укрепить свои позиции на международной арене.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

СТРЕЛЬНИКОВА Ирина Александровна, кандидат юридических наук, доцент, научный сотрудник Департамента зарубежного регионоведения Факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ, Москва, Россия

Статья поступила в редакцию 07.02.2025;
одобрена после рецензирования 21.02.2025;
принята к публикации 28.02.2025.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Irina A. STRELNİKOVA, PhD (Law), Associate Professor, Research Fellow, HSE University, Moscow, Russia

The article was submitted 07.02.2025;
approved 21.02.2025;
accepted to publication 28.02.2025.

¹ Khon V C., Mokhov, I.I., Latif M., Semenov V.A., Park W. (2010). Perspectives of Northern Sea Route and Northwest Passage in the twenty-first century // Climatic change. № 100. P. 757-768.

² Strategic Importance of the Arctic in U.S. Policy. 111th Congress, 1st Session. Special hearing 2009, August 20. URL: <https://archive.org/details/gov.gpo.fdsys.CHRG-111shrg52799/mode/2up>

³ Роснедра видят потенциал поиска полезных ископаемых на континентальном шельфе РФ // ТАСС. 5 марта 2024. URL: <https://tass.ru/ekonomika/20160227>

⁴ Рудаков М.Н., Шегельман И.Р. Природные ресурсы Арктики и экономические интересы Финляндии // Инженерный вестник Дона. 2014. Т. 29. № 2. С. 39.

⁵ Ebinger C., Zambetakis E. The geopolitics of Arctic melt // International Affairs. 2009. Vol. 85. No. 6. Pp. 1215-1232.

⁶ Журавель В.П., Данилов А.П. Сингапур на пути в Арктику // Арктика и Север. 2016. № 24. С.145. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.24

⁷ Humpert M., Raspotnik A. The future of Arctic shipping // The Arctic Institute. Center for Circumpolar Security Studies. October 11, 2012. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/future-arctic-shipping/>

⁸ Young N.E., Schaefer J.M., Briner J.P., Goehring B.M. A ¹⁰Be production-rate calibration for the Arctic // Journal of Quaternary Science. 2013. Vol. 28. No. 5. Pp. 515-526.

⁹ Krasnozhenova E.E., Kulik S.V., Chistalyova T., Eidemiller K.Y., Karabushenko, P.L. How do Southeast Asian countries participate in the development of the Arctic // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 2021. Vol. 625. No. 1. P. 012009.

¹⁰ Chistalyova T., Eidemiller K.Y., Zhuravel V.P., Rubtsova A.V., Bocharov A.A. Southeast Asian technologies at enterprises in Arctic zone of Russian Federation // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 2021. Vol. 816. No. 1. P. 012014.

¹¹ Koivurova T. Limits and possibilities of the Arctic Council in a rapidly changing scene of Arctic governance // Polar Record. 2010. Vol. 46. No. 2. Pp. 146-156.

¹² Danner L.K. The promise of arctic diplomacy: East Asian cooperation in the arctic council and beyond // Journal of East Asia Security. 2019. Vol. 1. No. 1. Pp. 1-8.

¹³ Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 25 сентября 2015 года. URL: <https://docs.un.org/r/ru/A/RES/70/1>

¹⁴ Puspita Y.G. Strategi Singapura Dalam Meraih Kepentinganannya Di Kawasan Arktik. Skripsi. Surabaya: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Airlangga. 2020. <https://repository.unair.ac.id/100739/>.

¹⁵ Menon V. Climate Change and Global Warming: Singapore and the Arctic // RSIS commentaries. No. 205. October 16, 2019. URL: <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2019/10/CO19205.pdf>

¹⁶ Watters S., Tonami A. Singapore: An Emerging Arctic Actor // Arctic Yearbook. Arctic Portal. 2012. URL: <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2012/2012-scholarly-papers/11-singapore-an-emerging-arctic-actor>

¹⁷ Storey I. The Arctic Novice: Singapore and the High North // Asia Policy. 2014. No. 18. Pp. 66-72.

¹⁸ Пилясов А.Н. Сравнительный анализ национальных арктических стратегий // Актуальные проблемы мировой политики в XXI веке: сб. статей / ред. В.С. Ягья, М.Л. Лагутиной, Т.С. Немчиновой. СПб: СПбГУ, 2014. С 308-341.

- ¹⁹ Журавель В.П., Данилов А.П. Сингапур на пути в Арктику // Арктика и Север. 2016. № 24. С.145. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.24
- ²⁰ Tuas Port – A Smarter and Greener Port // MPA Singapore. URL: <https://www.mpa.gov.sg/maritime-singapore/port-of-the-future>
- ²¹ Storey I. The Arctic Novice: Singapore and the High North. // Asia Policy. 2014. No. 18. Pp. 66-72.
- ²² Singapore's GIC invests \$240 mln in Arctic Green Energy // Reuters. July 26, 2021. URL: <https://www.reuters.com/business/sustainable-business/singapores-gic-invests-240-mln-arctic-green-energy-2021-07-26/>
- ²³ Climate Change // Ministry of Foreign Affairs Singapore URL: <https://www.mfa.gov.sg/SINGAPORES-FOREIGN-POLICY/International-Issues/Climate-Change>
- ²⁴ Страны-наблюдатели в Арктическом совете: позиция и мотивы деятельности. М.: АНО ЦСОиП, 2014. 102 с.
- ²⁵ Maguire G. Indonesia fires thermal coal exports to new highs // Reuters. November 9, 2023. URL: <https://www.reuters.com/markets/commodities/indonesia-fires-thermal-coal-exports-new-highs-2023-11-09/>
- ²⁶ Nugroho P.M.P., Farikhah J.A., Fahira P.A., Adjipersadani G., Nafila A.L., Muttaqien. Analisis Strategi Arktik Indonesia Berbasis SDGs Ke-13: Isu Penggunaan Jalur Perdagangan Maritim Kawasan Arktik // Jurnal Hubungan Internasional. Juli - Desember 2022. Tahun XV. No. 2. DOI: 253–273. DOI: 10.20473/jhi.v15i2.38987
- ²⁷ Kondratenko A. A., Kujala P., Hirdaris S. E. Holistic and sustainable design optimization of Arctic ships // Ocean Engineering. 2023. T. 275. No. 22. DOI:10.1016/j.oceaneng.2023.114095
- ²⁸ Xiao G., Wang Y., Wu R., Li J. Sustainable maritime transport: A review of intelligent shipping technology and green port construction applications // Journal of Marine Science and Engineering. 2024. Vol. 12. No. 10. P. 1728. DOI:10.3390/jmse12101728
- ²⁹ Yudhistira M.H., Sofiyandi Y. Seaport status, port access, and regional economic development in Indonesia // Maritime Economics & Logistics. 2018. Vol. 20. Pp. 549-568.
- ³⁰ Wiliyanto W., Lestari A.F.A., Margono T.N.D., Kineta C.L.G. No Man's Land No Longer: Kontestasi Sumber Daya dan Geopolitik di Kawasan Arktik. Institute of International Studies, Universitas Gadjah Mada, No.7/2024. P.49.
- ³¹ Из-за климатического кризиса мир теряет 16 млн долларов в час // ООН. 1 июля 2024. URL: <https://news.un.org/ru/story/2024/07/1453846>
- ³² Why Indonesia is abandoning its capital city to save it // Aljazeera. 9 November, 2022. URL: <https://www.aljazeera.com/news/2022/11/9/hldwhyindonesia-is-abandoning-its-capital-jakarta-to-save-it>
- ³³ Ardhi, M. 2016. Why the Arctic's melting ice is important for Indonesia: The Jakarta Post columnist // The Straits Time. October 28, 2016. URL: <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/why-the-arctics-melting-ice-is-important-for-indonesia-the-jakarta-post-columnist>
- ³⁴ РФ и Индонезия разработают программу сотрудничества в ДФО и Арктике // ТАСС. 13.08.2024. URL: <https://tass.ru/ekonomika/21597203>