Я.В. Лексютина*

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СИНГАПУРА НА АРКТИЧЕСКОМ НАПРАВЛЕНИИ: МОТИВАЦИЯ, МАСШТАБЫ И ПОТЕНЦИАЛ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С РОССИЕЙ

Аннотация. Сингапур является единственным государством Юго-Восточной Азии, которое реализует активную арктическую политику и имеет статус наблюдателя в Арктическом совете − ключевом межправительственном объединении, регулирующим международную деятельность в Арктике. В отличие от многих неарктических государств, динамично расширяющих свою роль в арктических делах, активность Сингапура на арктическом направлении продиктована не столько экономическим интересами и стремлением подключиться к хозяйственному освоению Арктики, сколько обеспокоенностью: в связи с климатическим изменениями в Арктике и их потенциальным влиянием на Сингапур, а также ввиду перспектив становления Северного морского пути в качестве крупной морской транспортной артерии. Цель статьи − охарактеризовать активность Сингапура на арктическом направлении, выявив мотивацию подключения Сингапура к арктическим делам, направленность его арктической политики и повестки, перспективы и современный масштаб взаимодействия с Россией на арктическом треке.

Ключевые слова: Сингапур, Россия, Арктика, неарктические страны, азиатские страны, Северный морской путь, судостроение, морские транспортные коммуникации, морская инженерная промышленность.

Юго-Восточная Азия находится на расстоянии примерно 11 тыс. км от Арктики и 9 тыс. км от Антарктики[110], и на сегодняшний день Сингапур является единственным государством этого отдаленного от Арктики региона, которое реализует активную арктическую политику и имеет статус наблюдателя в Арктическом совете − ключевом межправительственном объединении, регулирующим международную деятельность в Арктике. Когда в декабре 2011 г. Сингапур подал заявку на получение статуса наблюдателя в Арктическом совете, этот шаг, свидетельствующий о заинтересованности островного государства подключиться к международному сотрудничеству в арктических вопросах, совсем не соответствовал «арктическому/полярному профилю» Сингапура. В отличие от других неарктических государств, также направивших заявку на вступление в Арктический совет на правах наблюдателя, Сингапур не имел ни опыта полярных научных исследований, ни исследовательских станций в Арктике, не являлся он и участником Договора о Шпицбергене.

Между тем, сильными аргументами в пользу принятия Сингапура в Арктический совет в статусе наблюдателя стали его обширный опыт в управлении сложным морским судоходством (порт Сингапура является одним из самых загруженных в мире), его достижения в судостроительной отрасли, активное участие в международно-правовых режимах и институтах глобального управления в области управления океанами и судоходством (например, в Международной морской организации), а также заявленная Сингапуром готовность использовать свой опыт в морских делах, чтобы внести вклад в деятельность рабочих групп Арктического совета.

В обращении президента Сингапура от 2014 г., получение статуса наблюдателя в Арктическом совете объяснялось потребностями Сингапура оценить возможности и проблемы, связанные с изменением климата в Арктике и открытием новых судоходных

* **Лексютина Яна Валерьевна** − доктор политических наук, профессор РАН, профессор Санкт-Петербургского государственного университета, lexyana@ya.ru.

[110] *Tan D.* Southeast Asia will be hardest hit by melting ice; governments urged to speed up change // Eco-business. July 22, 2019. URL: https://www.eco-business.com/news/southeast-asia-will-be-hardest-hit-by-melting-ice-governments-urged-to-speed-up-change/ (accessed: 04.11.2021).

маршрутов через Арктику[111]. С развитием Северного морского пути Сингапур, в частности, связывает опасность воздействия навигации на окружающую среду. Большой интерес для Сингапура также представляло подключение к обсуждению Полярного кодекса для обеспечения безопасного судоходства в Арктике. Присоединение к Арктическому совету также открывало Сингапуру возможность отслеживать тенденции в области международного морского права.

Появление арктического вектора внешней политики Сингапура − государства, для которого вопросами экзистенциального характера являются конфигурация морских торговых путей, наличие рыбных ресурсов в мировом океане, повышение уровня моря − имело под собой достаточные основания. Во-первых, как островное государство с территорией, находящейся на незначительной высоте над уровнем моря, Сингапур очень уязвим перед воздействием изменения климата. В частности, происходившее таяние арктических льдов непосредственно вело к подъему уровня мирового океана, представляя серьезную угрозу для Сингапура к ак государства, чья основная часть территории находилась на высоте около 15 метров над уровнем моря и порядка 30 процентов территории которого располагалось на высоте менее чем 5 метров над уровнем моря[112]. Повышение уровня мирового океана несет в себе опасность эрозии береговой линии, наводнений и способно оказывать непосредственное влияние на жизни населения Сингапура.

Проявившийся интерес Сингапура к Арктике − климатообразующему региону мира − объяснялся сфокусированностью его политики на вопросах устойчивого развития и изменения климата. Вопросы отслеживания уровня воды мирового океана, общего мониторинга ситуации в области окружающей среды (например, климатические изменения оказывают непосредственное влияние на формирование муссонов и пр.), поддержания морского биоразнообразия имеют принципиальное значение для Сингапура. Участие в работе Арктического совета открыло Сингапуру доступ к актуальным данным о глобальном потеплении, повышении уровня мирового океана, а также содействовало повышению готовности к предотвращению прибрежных наводнений и борьбе с ними [Yang Fang 2015: 191]. Более того, Сингапур рассчитывал проявить региональное лидерство в области продвижения «зеленых» инициатив [Lanteigne 2017], и участие в арктических вопросах в полной мере соответствовало этому.

Связь Сингапура с Арктикой прослеживалась и в том, что он располагается на пути ежегодной миграции арктических птиц с севера на юг, мониторингом повадок и перелетных путей которых Сингапур активно занимался на протяжении многих лет [Дерещук 2016]. Это объясняет подключение Сингапура впоследствии к проекту рабочей группы Арктического совета «Инициатива по перелетным птицам в Арктике» (AMBI). Большое значение для Сингапура имеет и задача сохранения морского биоразнообразия, что также нашло свое выражение в участии Сингапура в проекте Арктического совета «Действия по сохранению биоразнообразия Арктики» (CAFF WG). Именно к этим двум проектам Сингапур присоединился после вступления в Арктический совет. Подключаясь к работе Арктического совета, Сингапур рассчитывал углубить сотрудничество со странами-членами этой организации в соответствующих областях, поделиться своим опытом.

Интерес Сингапура к Арктике также был продиктован перспективами − хоть и достаточно отдаленными − изменения конфигурации международных морских торговых путей вследствие появления новых транспортных артерий, проходящих через арктические районы (в особенности, вдоль Северного морского пути). Порт Сингапура является одним из

---

[111] Ministry of Foreign Affairs: Addendum to the President's Address 2014 // Singapore's Ministry of Foreign Affairs. URL: https://www.mfa.gov.sg/Newsroom/Press-Statements-Transcripts-and-Photos/2014/05/Ministry-of-Foreign-Affairs-Addendum-to-the-Presidents-Address-2014 (accessed: 10.10.2021).

[112] *Tan D.* Southeast Asia will be hardest hit by melting ice; governments urged to speed up change // Eco-business. July 22, 2019. URL: https://www.eco-business.com/news/southeast-asia-will-be-hardest-hit-by-melting-ice-governments-urged-to-speed-up-change/ (accessed: 04.11.2021).

самых загруженных портов мира и одним из ключевых мировых морских транспортных узлов, и задачей государственного значения является поддержание соответствующего высокого статуса в мировой системе морских грузоперевозок. Так, согласно данным ЮНКТАД, в 2018-2019 гг. 10 крупнейшими контейнерными портами мира в порядке убывания были: Шанхай (Китай), Сингапур (Сингапур), Нинбо-Чжоушань (Китай), Шэньчжэнь (Китай), Гуанчжоу (Китай), Пусан (Республика Корея), Циндао (Китай), Гонконг (Китай), Тяньцзинь (Китай), Роттердам (Нидерланды) [UNCTAD 2020: 18]. На фоне динамичного развития морской портовой инфраструктуры в отдельных странах мира и, в особенности, в Китае, в последние годы уже произошли изменения в мировой системе морских транспортных узлов. В 2010 г. Шанхай превзошел Сингапур по объему контейнерных перевозок, завершив пятилетнее (2005-2010 гг.) лидерство Сингапура в этом отношении.

Вместе с тем важно отметить, что статус порта в глобальной сети морских перевозок определяется не только его объемами отгрузки, но и численностью судоходных линий, связывающих его с другими портами. И по этому критерию крупнейшими перевалочными узлами (*transshipment hubs*) в мире и регионе остаются порт Гонконга и порт Сингапура с более чем 500 судоходными линиями, тогда как Шанхай − самый загруженный контейнерный порт в мире − в значительной степени зависит от внутреннего (внутрикитайского) спроса на грузоперевозки.

Согласно индексу развития Международного центра судоходства «Синьхуа-Балтика» (*Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index*), который представляет собой ежегодный рейтинг крупнейших городов мира, предоставляющих услуги для портового и судоходного бизнеса, в 2020 г. пятью ведущими мировыми центрами судоходства были Сингапур, Лондон, Шанхай, Гонконг и Дубай[113]. При этом Сингапур занимает первое место в данном рейтинге в течение семи лет подряд. Его конкурентные преимущества включают выгодное географическое положение, экосистему судоходной индустрии и государственную политику стимулирования и поддержки отрасли. На государственном уровне Сингапур прилагает комплексные усилия по поддержанию своего высокого статуса в системе глобальных и региональных морских грузоперевозок.

В этой связи Сингапур не может не учитывать потенциальное влияние становления Северного морского пути в качестве крупной морской коммуникации. Если судоходные компании решат использовать Северный морской путь в качестве альтернативного маршрута для транспортировки грузов между Азией и Европой, это повлияет на судоходство по традиционному маршруту через Малаккский пролив [Rahman and Saharuddin 2014]. Превращение Северного морского пути в глобальную транспортную артерию может привести к отвлечению части трафика из порта Сингапура, который в настоящее время извлекает выгоду из своего статуса крупнейшего перевалочного узла в мире. Также, освоение углеводородных ресурсов в Арктике и их транспортировка на рынки назначения в страны Северо-Восточной Азии может привести к изменению транспортной системы импорта углеводородов этими странами, что снизит роль порта Сингапура как перевалочного узла.

Несмотря на бытующие среди некоторых экспертов пессимистические оценки перспектив превращения Северного морского пути в крупную морскую транспортную артерию, в последние годы наблюдается интенсификация судоходства по этой морской артерии. С 2014 по 2020 гг. грузопоток по Северному морскому пути вырос с 4 до 32,97 млн тонн, из которых транзитные грузы составили 1,28 млн тонн. В основном морские перевозки по Северному морскому пути — это внутренние перевозки (между российскими портами по Северному морскому пути) и перевозки по месту назначения (из российских в зарубежные

[113] 2020 Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development (ISCD) Index // Shipping Herald. 2020. URL: https://www.shippingherald.com/2020-xinhua-baltic-international-shipping-centre-development-iscd-index/ (accessed: 01.07.2021).

порты и наоборот по Северному морскому пути); а количество международных транзитов остается незначительным как по количеству транзитных рейсов, так и по их грузовым объемам. В 2016 г. по Северному морскому пути было совершено 8 транзитных рейсов, в 2017 г. − 12, в 2018 г. − 17, а в 2019 г. − 14 [Gunnarsson 2021: 6]. По мере реализации российских СПГ проектов в Арктике (ныне работающий завод по производству СПГ «Ямал СПГ» и строящийся завод «Арктик СПГ-2»), растут перевозки российского СПГ по Северному морскому пути (в том числе в страны Северо-Восточной Азии).

Некоторые эксперты утверждают, что Северный морской путь если и окажет, то лишь незначительное влияние на глобальные морские перевозки и что развитие новой северной портовой инфраструктуры вдоль трансарктических маршрутов, напротив, открывает широкие коммерческие возможности для Сингапура благодаря компетенциям Сингапура в области судостроения и морской инженерной промышленности, а также обширному опыту в управлении сложной портовой инфраструктурой [Watters and Tonami 2012: 107-108]. В целом, появление новых морских путей, проходящих в Арктике, рассматривается в Сингапуре одновременно и как представляющее новые вызовы, и возможности для островного государства.

Возрастающие по мере освоения Арктики и ее природных богатств потребности России в судах ледового класса при пока еще ограниченных возможностях российских судоверфей выполнять соответствующие запросы открывает широкие коммерческие возможности для крупнейших мировых производителей подобных судов. На этом рынке достаточно широко присутствуют южнокорейские, японские, сингапурские и даже китайские судостроители. Сингапурская судоверфь «Keppel Singmarine Pte Ltd» уже выполнила ряд крупных заказов от российской компании «ЛУКОЙЛ» на строительство судов для арктической навигации: были построены 7 кораблей (ледоколы, нефтехранилища и суда обеспечения) и 2 буксира для проекта «Сахалин-2». В 2007 г. «ЛУКОЙЛ» получил построенные «Keppel Singmarine Pte Ltd» судна обеспечения буровых платформ «Светлый» и «Взморье», в 2008 г. − буксир ледокольного типа «Тобой» и многофункциональный ледокол «Варандей» для работы на севере Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, в 2009 г. − многоцелевые суда ледового класса «Лангепас» и «Когалым» для работы на Каспийском море, а также плавучее нефтехранилище для транспортировки нефти с месторождения имени Юрия Корчагина[114].

Стоит отметить, однако, что сингапурским судостроителям не удалось получить крупнейшие заказы на производство танкеров-газовозов ледового класса Arc 7 (стоимость каждого такого танкера достигает порядка 300 млн долл.), связанные с развитием крупнейших российских арктических углеводородных проектов («Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2»). В 2014 г. крупный контракт на строительство 15 танкеров-газовозов ледового класса Arc7 для проекта «Ямал СПГ» получила южнокорейская судостроительная компания «DSME», которая обошла своих конкурентов (в т.ч. сингапурскую «Keppel»). Эта же судоверфь в 2020 г. выиграла контракты на строительство еще 6 танкеров Arc7 стоимостью 1,7 млрд долл. для проекта «Арктик СПГ-2» и 2 плавучих хранилищ СПГ на сумму 748 млн долл.

Большие коммерческие возможности для Сингапура также потенциально несет освоение природных ископаемых в арктических районах, поскольку морская инженерная промышленность Сингапура является одной из ведущих в мире. Морская инженерная промышленность Сингапура занимает почти 70 процентов мирового рынка самоподъемных мобильных буровых платформ и плавучих установок для добычи, хранения и разгрузки, используемых при добыче и переработке углеводородов [Storey 2016: 68]. В Сингапуре производятся самые технологически продвинутые буровые установки (в т.ч. арктического класса), плавучие установки для добычи, хранения и разгрузки углеводородов, и прочее

[114] Сотрудничество России и Сингапура в сфере ТЭК // ЦДУ ТЭК. 31.07.2020. URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/articles/1/776/ (дата обращения: 09.10.2021).

оборудование для шельфовой разведки и добычи. Сингапурская корпорация «Keppel Offshore and Marine», руководствуясь важностью защиты окружающей среды Арктики, приступила к созданию первой в мире экологически чистой, «зеленой» буровой установки арктического класса [Wong 2014: 21].

Что касается заинтересованности Сингапура в участии в освоении арктических природных ресурсов, то в 2014 г., высокопоставленный представитель Сингапура в Арктике подчеркнул, что Сингапур не имеет ни интереса, ни возможностей для участия в разведке и разработке природных ресурсов в Арктике [Wong 2014: 20]. Однако подобное высказывание не в полной мере отражает реальную ситуацию. Действительно, собственные потребности Сингапура в природных ресурсах невелики и полностью удовлетворяются за счет мирового рынка, однако важно учитывать то, что Сингапур является крупным мировым центром нефтепереработки и нефтехимии. Соответственно потребности в сырой нефти, предназначенной для нефтепереработки и нефтехимии (конечные продукты затем идут на экспорт), в Сингапуре очень существенные.

На этом фоне закономерно заключение сингапурскими компаниями ряда сделок с российскими контрагентами в области добычи арктической нефти. Так, в июле 2017 г. якутская «Нефтяная компания «Туймаада-нефть» и сингапурская компания «Asian Oil & Gas» подписали меморандум по разработке Западно-Анабарского лицензионного участка недр в Якутии, в соответствии с которым для реализации проекта предполагалось создать совместное предприятие с отношением долей уставного капитала 51 к 49% соответственно[115]. В 2020 г. сингапурская «Trafigura» приобрела 10% акций в российском сверхкрупном проекте Роснефти в Арктике − «Восток Ойл».

Между тем, необходимо отметить, что несмотря на то, что Сингапур является наблюдателем в Арктическом совете почти десять лет, его политика в отношении Арктики все еще находится на ранней стадии развития. Пока нет официально сформулированной сингапурской арктической политики (в то время как азиатские соседи Сингапура, такие как Южная Корея, Япония и Китай, уже обнародовали свои арктические стратегии) или даже проекта стратегии (как в случае с Индией). Однако некоторые политические заявления сингапурских высокопоставленных официальных лиц и материалы, размещенные на сайтах правительства Сингапура, дают некоторое представление о его арктических приоритетах. Например, описывая свои отношения с Европой, Министерство иностранных дел Сингапура обозначает интересы государства в Арктике: «защита окружающей среды Арктики; развитие безопасного арктического региона; экономическое развитие Арктики; развитие человеческого капитала в Арктике; и изменение климата»[116].

В январе 2012 г. Министерство иностранных дел Сингапура назначило специального посланника по делам Арктики. С момента своего подключения к деятельности Арктического совета Сингапур демонстрирует стремление не только наладить и интенсифицировать сотрудничество с арктическими государствами в Арктике (по крайней мере, очевиден рост дипломатической активности Сингапура на арктическом направлении), но и расширить свое участие на различных многосторонних площадках, на которых обсуждаются вопросы Арктики. Сингапур активен на различных экспертных площадках по Арктике, развивая дипломатию «второй дорожки». Сингапурские представители регулярно участвуют в посвященных арктическим вопросам конференциях, форумах и пр., направляя туда своих представителей весьма высокого государственного уровня. В 2017 г. Сэм Тан − Старший государственный министр трудовых ресурсов, Старший государственный министр Канцелярии Премьер-министра Республики Сингапур − выступал на конференции «Арктика − территория диалога», поведенной в Архангельске. Сингапур также участвовал в организации на своей территории

[115] Сотрудничество России и Сингапура в сфере ТЭК // ЦДУ ТЭК. 31.07.2020. URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/articles/1/776/ (Дата обращения: 09.10.2021).

[116] Europe-Arctic Council // Ministry of Foreign Affairs of Singapore. 2021. URL: https://www.mfa.gov.sg/SINGAPORES-FOREIGN-POLICY/Countries-and-Regions/Europe (accessed: 02/10/2021).

ряда крупных мероприятий: Форума Арктический круг (*the Arctic Circle Forum*) в 2015 г. и Форума «Арктические рубежи за рубежом» (*the Arctic Frontiers Abroad Forum*) в 2017 г.

В целом, можно заключить, что потенциал взаимодействия России и Сингапура в Арктике достаточно высок. Масштабные усилия России по хозяйственному освоению Арктики требуют значительных инвестиций, финансирования, уникальных технологий и компетенций, которыми обладает Сингапур. На современном этапе Сингапур в целом − за редким исключением − воздерживается от прямого финансирования или инвестирования российских арктических проектов, демонстрируя заинтересованность выступать технологическим партнером России и выполнять различные подрядные, контрактные работы. В области добычи арктических природных ресурсов интерес для Сингапура как крупного центра нефтепереработки может представлять добыча нефти в арктических районах, в то время как российские СПГ проекты малоинтересны Сингапуру. Реальный масштаб российско-сингапурского технологического сотрудничества может быть достаточно ограничен ввиду сильной конкуренции со стороны других азиатских компаний, с которой сингапурские судоверфи и предприятия морской инженерной промышленности сталкиваются.

Список научной литературы

1. *Дерещук А*. Арктическая политика. Интересы Сингапура в Арктике // РСМД. 19.02.2016. URL: https://russiancouncil.ru/blogs/arctic/2326/ (Дата обращения: 01.10.2021).

2. *Gunnarsson B*. Recent Ship Traffic and Developing Shipping Trends on the Northern Sea Route–Policy Implications for Future Arctic Shipping // Marine Policy. 2021. No. 124. URL: https://nordopen.nord.no/nord-xmlui/bitstream/handle/11250/2732286/Gunnarsson.pdf?sequence=4&isAllowed=y (accessed: 04.11.2021).

3. *Lanteigne M*. The Odd One Out? Singapore in the Arctic // Over the Circle. 07.11.2017. URL: https://overthecircle.com/2017/11/07/the-odd-one-out-singapore-in-the-arctic/ (accessed: 02.10.2021).

4. *Rahman A., Saharuddin A., Rasdi R*. Effect of the Northern Sea Route Opening to the Shipping Activities at Malacca Straits // International Journal of e-Navigation and Maritime Economy. 2014. No. 1. P. 85–98. URL: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405535214000096 (accessed: 08.10.2021).

5. *Storey I.* Singapore and the Arctic: Tropical Country, Polar Interests //Asia and the Arctic. Narratives, Perspectives and Policies / Vijay Sakhuja , Kapil Narula (Eds). Singapore: Springer Science+Business Media, 2016. P. 63–74.

6. Review of maritime transport, 2020. New York, Geneva: United Nations // UNCTAD. 2020. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (accessed: 01.07.2021).

7. *Watters S., Tonami A*. Singapore: An Emerging Arctic Actor // Arctic Yearbook, 2012. P.104–113. URL: https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2012/Scholarly_Papers/5.Tonami_and_Watters_Singapore.pdf (accesed: 29.09.2021).

8. *Wong S*. One Degree North // The Circle. 2014. Vol. 3. P. 20–21.

9. *Yang Fang*. The Arctic from Singapore's Perspective / International Cooperation in the Development of Russia's Far East and Siberia / Jing Huang, Alexander Korolev (Eds). New York: Palgrave Macmillan, 2015. P. 185–201.