Стратегии взаимодействия с неарктическими государствами: прагматическая логика арктической политики Сингапура

Цуй Лун
заместитель директора Высшей школы международных отношений (ВШМО) по научной работе с университетами Китайской Народной Республики, руководитель Центра российско-китайских исследований, СпбПУ

Статья посвящена прагматической логике арктической политики Сингапура и его практикам кооперации с внешнерегиональными партнёрами при нарастании конкуренции вокруг управления Арктикой и транспортных маршрутов. Актуальность связана с трансформацией площадок многостороннего диалога после 2022 г., что повышает значение гибридных форматов — экспертных сетей, отраслевых режимов и проектной кооперации. Научная новизна связана с реконструкцией связки «логистика — нормотворчество — научная дипломатия» как основы сингапурского присутствия на арктическом треке. В рамках работы описаны институциональные каналы участия наблюдателя, изучены мотивы вовлечения, систематизированы инструменты взаимодействия с иными неарктическими участниками, проведена оценка прикладных решений морского кластера Сингапура в привязке к дискуссиям о Северном морском пути. Особое внимание уделено механизмам координации «азиатской пятёрки» наблюдателей и ограничениям, заданным текущим состоянием Арктического совета. Цель исследования — определить набор устойчивых стратегий Сингапура при изменяющейся архитектуре арктического управления. Применены анализ источников, сравнительный и институциональный методы. Статья ориентирована на исследователей международных отношений и специалистов по арктической политике и морской логистике.
Ключевые слова: Арктический совет, Сингапур, неарктические государства, азиатские наблюдатели, научная дипломатия, Северный морской путь, морская логистика, цифровизация портов, Полярный кодекс, прагматическая политика.

Введение

Актуальность темы определяется расширением круга внешнерегиональных участников арктических процессов при одновременном усложнении многостороннего взаимодействия в 2022–2023 гг. В подобных условиях возрастает значение прикладных интересов — транспортных коридоров, экологических стандартов судоходства, научных программ мониторинга и технологических сервисов, обеспечивающих функционирование морских цепочек поставок. Сингапур занимает особое положение среди азиатских наблюдателей: государство не опирается на территориальные претензии и фокусирует активность на режимах регулирования, инфраструктурных технологиях и экспертной кооперации.

Цель исследования — выявить и описать стратегии Сингапура по выстраиванию взаимодействия с неарктическими государствами и наднациональными площадками при сохранении прагматического профиля арктической линии. Задачи:

1. раскрыть мотивационную структуру сингапурского присутствия на арктическом треке через связку «логистика — климатическая повестка — нормы судоходства»;
2. систематизировать каналы кооперации Сингапура с внешнерегиональными участниками и институтами арктического управления;
3. оценить прикладные инструменты морского и технологического сектора Сингапура, применимые к дискуссиям о транзите по СМП и к проектной дипломатии наблюдателей.

Новизна исследования состоит в аналитической реконструкции сингапурского набора инструментов как «сервисной» модели внешнерегионального участия, где приоритет отдан нормам, данным мониторинга и технологической совместимости, а не ресурсной экспансии.

Материалы и методы

Эмпирическую базу составили научные и аналитические публикации последних лет, раскрывающие институциональное устройство Арктического совета и режимы участия наблюдателей, динамику дискуссий о будущем Совета, логистические параметры СМП и трансформацию морской инфраструктуры Сингапура: А.О. Баранникова [1] описала сравнительную траекторию вовлечения азиатских наблюдателей в арктическую проблематику с привязкой к транспортным мотивам; А.Н. Вылегжанин и соавт. [2] представили развернутый анализ статуса Арктического совета, процедур и практик работы, а также взаимодействия с наблюдателями; А.Н. Вылегжанин, М.Н. Лысенко, Н.С. Вяхирева, А.А. Снятков [3] рассмотрели сценарии сохранения и модификации деятельности Совета в новых политико-правовых условиях; А.В. Киргизов-Барский [4] зафиксировал проблемные узлы международной кооперации на арктическом направлении и институциональные предпосылки успешности арктических форматов; А.В. Макушенко, Д.А. Пахомчик [5] исследовали инфраструктурные ограничения СМП и набор мер по их преодолению; А.Ч. Мокрецкий [6] систематизировал арктические стратегии «неарктической азиатской пятёрки», выделив мотивы и инструменты Сингапура в группе наблюдателей; Т.А. Мустафин [7] проанализировал инновационное развитие портового комплекса Сингапура на примере проекта Tuas и его технологические решения; А.А. Спиридонов, Т.А. Чисталёва, К.Ю. Эйдемиллер [8] сопоставили

линии продвижения стран Южной и Юго-Восточной Азии в арктическом направлении и конкуренцию интересов; Г.Г. Шинкарецкая, Т.В. Редникова [9] описали регламентные параметры деятельности наблюдателей и их процедурные ограничения; Ч.И. Нг, Х. Юй [10] рассмотрели экономическую и стратегическую значимость СМП как маршрута между Азией и Европой и практики двусторонней кооперации вокруг маршрута.

Применены анализ источников и нормативных документов, институциональный анализ, сравнительный метод (сопоставление моделей поведения наблюдателей), проблемно-ориентированная аналитика транспортно-логистических параметров, элементы контент-анализа (выявление повторяющихся мотивов и инструментов в описаниях национальных линий).

Результаты

Сингапурская линия в Арктике формируется через институциональную «встраиваемость» в режимы управления, а не через территориальную вовлечённость. Для наблюдателя Арктического совета поле легитимного участия задают процедуры и практики вспомогательных органов: проектная поддержка рабочих групп, экспертный вклад, участие в мероприятиях при сохранении ограничений на формирование повестки и принятие решений [2; 9]. В работах по будущему Совета отдельно фиксируется сужение регулярных форматов после заявлений 2022 г., что смещает значимую часть кооперации в сторону гибких каналов — двусторонних контактов, экспертных сетей и отраслевых режимов регулирования, сохраняющих функциональность при снижении интенсивности классической многосторонней дипломатии [3].

Прагматическая логика Сингапура опирается на транспортно-логистическую чувствительность экономики и на компетенции морского кластера. Проект Tuas, описанный в исследовании Т.А. Мустафина, задаёт технологическую рамку: автоматизация, цифровое управление операциями, интеграция данных, развитие СПГ-бункеровки и сервисов «единого окна» для судоходства [7]. Подобные решения формируют экспортируемую «пакетную» компетенцию — не сырьевую, а сервисно-технологическую, пригодную для международных проектов по стандартизации процедур, снижению операционных рисков и повышению предсказуемости морских цепочек. На сингапурском треке арктическая проблематика сопрягается с дискуссиями о новых маршрутах между Азией и Европой: исследования по СМП описывают маршрут как потенциально значимый канал, но подчёркивают инфраструктурные и организационные ограничения, требующие устойчивых механизмов сопровождения судоходства, портового сервиса, страхования и информационной поддержки [5; 10]. В аналитической интерпретации сингапурская специализация здесь связана с «надстроечными» технологиями морской логистики, где экономическая выгода достигается через сервисы управления потоками и соблюдение стандартов, а не через прямую добычу ресурсов [7; 10].

Взаимодействие Сингапура с неарктическими государствами в арктическом направлении разворачивается через координацию «азиатской пятёрки» наблюдателей и через тематические коалиции вокруг норм судоходства и научных программ. В докладе А.Ч. Мокрецкого «неарктическая азиатская пятёрка» рассматривается как группа, где общий интерес связан с доступом к международным площадкам, с поддержкой научных исследований и с наблюдательским участием в многосторонних форматах [6]. На этой базе формируется стратегия «коллективной легитимации» присутствия: сингапурские аргументы строятся вокруг вклада в безопасность судоходства, климато-экологическую повестку и технологические решения морской отрасли. В исследованиях, сравнивающих линии азиатских участников, подчёркнут транспортный мотив как один из стимулов интереса к арктическим маршрутам, при этом для Сингапура и ряда иных наблюдателей транзит рассматривается прежде всего как предмет оценки применимости, а не как гарантированный проект перераспределения потоков [1]. Соответственно, стратегия кооперации с внешнерегиональными партнёрами сводится к усилению экспертного участия и к продвижению процедурной совместимости — согласованию практик и норм, снижению фрагментации требований к судоходству, формированию доверия к техническим стандартам [6; 1].

Отдельный пласт результатов связан с конкуренцией внешнерегиональных линий в Азии и её влиянием на дипломатический инструментарий Сингапура. В работе А.А. Спиридонова и соавторов продвижение государств Южной и Юго-Восточной Азии описано через призму соперничества интересов, где Сингапур и Индия названы активными участниками, способными усиливать конкуренцию вокруг арктических проектов и экспертных ниш [8]. Для сингапурской стратегии такой фон задаёт рациональный выбор: кооперация с неарктическими участниками чаще строится не на политических декларациях, а на «нейтральных» темах — научных программах, морской безопасности, технологических решениях, подготовке кадров, обмене данными мониторинга. Переход к подобному набору инструментов повышает устойчивость присутствия при сокращении интенсивности классических многосторонних механизмов, что согласуется с выводами исследований по будущему Арктического совета о смещении центра тяжести в сторону альтернативных и проектных форматов взаимодействия [3; 8].

Институциональная рамка для подобной «сервисной» модели задаётся ограничениями и возможностями статуса наблюдателя. В докладе РСМД о статусе и деятельности Арктического совета подчёркнуты практики участия наблюдателей через проекты и взаимодействие со вспомогательными органами, где значимость определяется вкладом в конкретные программы [2]. Шинкарецкая и Редникова фиксируют процедурную сторону: наблюдатели действуют в пределах регламентов и не располагают механизмами решения по повестке и итоговым документам, поэтому эффективность достигается через экспертность, подготовку материалов и участие в проектной работе [9]. В сочетании с аналитикой А.Ч. Мокрецкого данная рамка описывает прагматический выбор Сингапура: усиление экспертных каналов и технологических партнёрств, координация с неарктическими наблюдателями, аккуратное использование регуляторных сюжетов судоходства и экологических стандартов как «универсального языка» кооперации [6; 2; 9].

Наконец, сопоставление логистической и институциональной линий позволяет выделить типологию сингапурских стратегий взаимодействия с неарктическими государствами.

1. Коалиционная стратегия наблюдателей. Сингапур укрепляет позиции через синхронизацию аргументации с другими внешнерегиональными участниками, минимизируя политические риски и концентрируясь на технических и научных основаниях присутствия [6; 1].

2. Технологически-сервисная стратегия. Развитие цифровых портовых решений и экологически ориентированных морских сервисов формирует компетенции, востребованные партнёрами независимо от их географии, что повышает переговорный ресурс Сингапура в проектных форматах кооперации [7].

3. Регуляторно-нормативная стратегия. Через работу в экспертных сетях и участие в дискуссиях о стандартах судоходства Сингапур поддерживает предсказуемость

требований к операциям в высоких широтах, сближая интересы внешнерегиональных участников на технической основе [2; 9].

4. Логистико-маршрутная стратегия. Оценка применимости СМП и участие в дискуссиях о его экономике опираются на анализ ограничений маршрута и на поиск решений по снижению транзакционных издержек, где сингапурские компетенции сосредоточены на управлении потоками и цифровой координации [5; 10; 7].

Перечисленные стратегии образуют «портфель», рассчитанный на сохранение участия при нестабильности политических форматов. Присутствие Сингапура приобретает характер «инфраструктурной дипломатии», где экспортируемыми ресурсами выступают сервисы, нормы и данные, а не физические объёмы сырья.

Обсуждение

Полученные результаты позволяют рассматривать сингапурскую модель как разновидность внешнерегионального участия, основанную на функциональной совместимости и технологическом посредничестве. При сравнении с ресурсно ориентированными траекториями части внешнерегиональных акторов заметно, что Сингапур не нуждается в прямом закреплении на добычных проектах для обоснования интереса к арктической повестке. Достаточно поддерживать устойчивость морской торговли и заранее готовиться к изменениям в географии маршрутов и требований к безопасности судоходства.

В условиях сокращения интенсивности многосторонних арктических форматов усиливается конкуренция «проектных экосистем»: сети экспертов, научные консорциумы, технологические пилоты, отраслевые стандарты, профессиональные площадки судоходства. Для Сингапура подобные экосистемы удобны: государство располагает развитой портовой инфраструктурой, компетенциями цифровизации и практикой управления транзитными потоками. Следовательно, арктический трек интегрируется в более широкий набор задач морской политики и инновационной модернизации.

Слабое место подобного подхода связано с ограниченным влиянием на политическую рамку и с зависимостью от доверия к регуляторным и экспертным механизмам. При росте политизированности арктической повестки ценность «нейтральных» технологий и стандартов сохраняется, но объём совместных проектов снижается из-за барьеров кооперации, ограничений обмена данными и усложнения финансирования. По этой причине сингапурская стратегия закономерно опирается на мультиканальность: параллельное развитие научных контактов, отраслевых сервисов, координации наблюдателей и двусторонних экономических линий.

С точки зрения взаимодействия с иными неарктическими государствами, сингапурская практика задаёт «низкопороговый» формат участия: партнёру не требуется разворачивать масштабные арктические программы, достаточно подключаться к стандартам судоходства, к цифровым сервисам, к обмену данными и к обучению специалистов. Такая логика повышает вероятность кооперации между внешнерегиональными участниками, поскольку предмет переговоров смещается от политических деклараций к прикладной совместимости процедур.

Заключение

1. Мотивационная структура сингапурской арктической линии описывается через сопряжение морской логистики, технологической модернизации портовой отрасли и интереса к режимам регулирования судоходства в высоких широтах, дополняемых климато-экологической повесткой.

2. Каналы кооперации Сингапура с неарктическими государствами группируются вокруг координации азиатских наблюдателей, участия в проектной работе вспомогательных органов арктических институтов, экспертных сетей и отраслевых режимов, где решающим критерием выступает практический вклад в программы и стандарты.

3. Прикладной инструментарий сингапурской модели составляют цифровизация портовых операций, развитие экологически ориентированных морских сервисов, формирование сервисов управления потоками и участие в экспертной проработке требований к судоходству; данный набор повышает устойчивость присутствия при снижении интенсивности классических многосторонних форматов.

Литература

1. Баранникова А. О. Азиатские внешнерегиональные участники в Арктике: мотивация и ограничения транспортного интереса // Мировая система и международные регионы. 2024. № 3. С. 84–91.

2. Вылегжанин А. Н., Лысенко М. Н., Вяхирева Н. С., Снятков А. А. Арктический совет: статус и деятельность. Доклад № 67 / 2021. М.: НП РСМД, 2021. 96 с. URL: https://russiancouncil.ru/papers/Arctic-Council-Report67-Ru.pdf (дата обращения: 20.12.2025).

3. Вылегжанин А. Н., Лысенко М. Н., Вяхирева Н. С., Снятков А. А. Будущее Арктического совета: рабочая тетрадь № 75 / 2023. М.: НП РСМД, 2023. 24 с. URL: https://russiancouncil.ru/papers/Arctic-Council-WorkingPaper75.pdf (дата обращения: 21.12.2025).

4. Киргизов-Барский А. В. Проблемы международного сотрудничества в Арктике на современном этапе // Российская Арктика. 2021. № 13. С. 118–128. DOI: 10.24412/2658-4255-2021-2-118-128.

5. Макушенко А. В., Пахомчик Д. А. Северный морской путь: инфраструктура, ограничения и направления развития // Транспорт: наука, техника, управление. 2022. № 4. DOI: 10.23932/2542-0240-2022-25-4-11.

6. Мокрецкий А. Ч. Об арктических стратегиях неарктической азиатской пятёрки. // История и современность. 2025. №30. 87–104. DOI: 10.48647/ICCA.2025.25.46.007

7. Мустафин Т. А. Инновации портового комплекса Сингапура: порт Tuas // Экономика и предпринимательство. 2024. № 1. С. 644–647.

8. Спиридонов А. А., Чисталёва Т. А., Эйдемиллер К. Ю. Потенциальные риски для КНР в деле освоения Арктики со стороны стран Юго-Восточной и Южной Азии // Социогуманитарные коммуникации. 2022. №1(1). С. 64–71.

9. Шинкарецкая Г. Г., Редникова Т. В. Влияние Арктического совета на управление арктическим регионом: регламентные параметры участия наблюдателей // Международное право и международные организации. 2022. URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=37287 (дата обращения: 22.12.2025).

10. Нг Ч. И., Юй Х. Северный морской путь: экономическая и стратегическая значимость и кооперация вокруг маршрута // Вестник международных организаций. 2025. Т. 20. № 1. С. 46–74. URL: https://iorj.hse.ru/data/2025/05/22/1971025730/%D0%92%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%B8%D0%BA_2025_01_13_05_25-44-72.pdf (дата обращения: 22.12.2025).

Strategies for Engagement with Non-Arctic States: The Pragmatic Logic of Singapore's Arctic Policy

Cui Long

SPbPU

This article examines the pragmatic logic of Singapore's Arctic policy and its practices of cooperation with non-Arctic partners amid growing competition over Arctic governance and transport routes. This paper is relevant in light of the transformation of multilateral dialogue platforms since 2022, which has increased the importance of hybrid formats, including expert networks, industry-specific regimes, and project-based cooperation. The paper's

novelty lies in reconstructing the nexus of "logistics-rule-making-scientific diplomacy" as the foundation of Singapore's presence in the Arctic. The paper describes institutional channels for observer participation, examines motivations for engagement, systematizes tools for interaction with other non-Arctic participants, and assesses the applied solutions of Singapore's maritime cluster in relation to discussions about the Northern Sea Route. Particular attention is paid to the coordination mechanisms of the "Asian Five" observers and the limitations imposed by the current state of the Arctic Council. The study aims to identify a set of sustainable strategies for Singapore within the changing architecture of Arctic governance. Source analysis, comparative, and institutional methods are used. The article is intended for researchers of international relations and specialists in Arctic policy and maritime logistics.
Keywords: Arctic Council, Singapore, non-Arctic states, Asian observers, science diplomacy, Northern Sea Route, maritime logistics, port digitalization, Polar Code, pragmatic policy.

References

1. Barannikova, A. O. Asian Extra-Regional Participants in the Arctic: Motivation and Limitations of Transport Interests // World System and International Regions. 2024. No. 3. pp. 84–91.
2. Vylegzhanin, A. N., Lysenko, M. N., Vyakhireva, N. S., and Snyatkov, A. A. Arctic Council: Status and Activities. Report No. 67/2021. Moscow: NP RSMD, 2021. 96 p. URL: https://russiancouncil.ru/papers/Arctic-Council-Report67-Ru.pdf (accessed: 20.12.2025).
3. Vylegzhanin, A. N., Lysenko, M. N., Vyakhireva, N. S., and Snyatkov, A. A. The Future of the Arctic Council: Working Paper No. 75/2023. Moscow: NP RSMD, 2023. 24 p. Available at: https://russiancouncil.ru/papers/Arctic-Council-WorkingPaper75.pdf (Accessed: 21.12.2025).
4. Kirgizov-Barsky, A. V. Problems of International Cooperation in the Arctic at the Current Stage // Russian Arctic. 2021. No. 13. pp. 118–128. DOI: 10.24412/2658-4255-2021-2-118-128.
5. Makushenko A. V., Pakhomchik D. A. The Northern Sea Route: Infrastructure, Constraints, and Development Directions // Transport: Science, Technology, Management. 2022. No. 4. DOI: 10.23932/2542-0240-2022-25-4-11.
6. Mokretsky A. Ch. On the Arctic Strategies of the Non-Arctic Asian Five // History and Modernity. 2025. No. 30. 87–104. DOI: 10.48647/ICCA.2025.25.46.007
7. Mustafin T. A. Innovations in the Singapore Port Complex: Tuas Port // Economy and Entrepreneurship. 2024. No. 1. pp. 644–647.
8. Spiridonov A. A., Chistaleva T. A., Eidemiller K. Yu. Potential Risks for China in Arctic Development from Southeast and South Asian Countries // Socio-Humanitarian Communications. 2022. No. 1(1). pp. 64–71.
9. Shinkaretskaya G. G., Rednikova T. V. The Influence of the Arctic Council on the Governance of the Arctic Region: Regulatory Parameters for Observer Participation // International Law and International Organizations. 2022. URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=37287 (date accessed: 22.12.2025).
10. Ng C. I., Yu H. The Northern Sea Route: Economic and Strategic Significance and Cooperation Around the Route // Bulletin of International Organizations. 2025. Vol. 20. No. 1. pp. 46–74. URL: https://iorj.hse.ru/data/2025/05/22/1971025730/%D0%92%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%B8%D0%BA_2025_01_13_05_25-44-72.pdf (accessed: 22.12.2025).