

Северные стратегии США и Канады: хозяйственный аспект*

В.Е. БОЛДЫРЕВ, Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Центр региональной безопасности, Владивосток.
E-mail: boldyrev89@list.ru

В статье анализируются ключевые векторы хозяйственного развития северных (арктических) регионов США и Канады, обозначенные в федеральных и провинциальных стратегиях: транспорт, промышленное освоение, взаимодействие хозяйственных культур. Исследуются особенности их влияния на реализацию курса и развитие региональной экономики. На этой основе предлагается вероятный сценарий воздействия стратегий на будущее развитие региона: сохранится преимущественно ресурсный характер экономики, хотя в отдельных районах хозяйство будет диверсифицироваться; сохраняется потенциал конфликта традиционной и современной культур.

Ключевые слова: США, Канада, Арктика, Север, стратегия, хозяйство, транспорт

Влияние среды на развитие Арктического региона, причём не только естественной, но и искусственной (созданной человеком в процессе освоения), в последние годы стало одним из перспективных исследовательских направлений. В частности, А.Н. Пилясовым была изучена роль комплекса экономических, культурных, политических и административных факторов в развитии северного пространства. Также были предложены национальные модели региона, которые базируются на следующих параметрах: отраслевой состав хозяйства, географическое положение страны, административное управление. Им же были рассмотрены основные проблемы реализации стратегии на российском Севере, при этом границы региона были расширены за пределы, установленные в официальной стратегии, что позволило более полно смоделировать вектор развития Арктики и Севера [1].

* Статья выполнена в рамках исследовательского проекта Президиума РАН «Интересы и политика государств Азиатско-Тихоокеанского региона в Арктике: вызовы и возможности для России» по Программе фундаментальных исследований Президиума РАН «Поисковые фундаментальные научные исследования в интересах развития Арктической зоны Российской Федерации».

Этот опыт представляется полезным при исследовании вопроса о влиянии искусственной среды на реализацию государственных и провинциальных стратегий хозяйственного освоения региона. Изучим его на примере Канады и Соединённых Штатов.

Критерии определения региональных границ в этих странах имеют как общие, так и отличительные черты. Например, границы ближнего и дальнего северов Канады, определённые с помощью совокупности природных факторов, проходят между 56° и 54° северной широты и вблизи Северного полярного круга соответственно [2]. В федеральной же стратегии граница канадского Севера проведена по 60-й параллели к западу от Гудзонова залива. Это объясняется тем, что её действие распространяется на территории, которые подчиняются непосредственно федеральному правительству – Юкон, Северо-Западные территории и Нунавут [3].

Дихотомия плотно заселённого юга и редко заселённого севера характерна не только в рамках общегосударственного деления «провинции – территории», но и для самих провинций. Все крупные населённые пункты сосредоточены на узкой полосе вдоль границы с Соединёнными Штатами, на остальной их части плотность населения невелика. Вследствие этого провинции также имеют свои северные стратегии. В Квебеке, например, граница региона проведена по 49-й параллели, что почти полностью соотносится с административным делением и федеральным прецедентом [4]. А в Манитобе и Британской Колумбии регион был выделен на основе экономических факторов, в связи с чем в стратегиях южная граница Севера чётко не обозначена [5; 6].

В арктической стратегии Соединённых Штатов граница Арктического региона проведена по границам баро (округов), географически расположенных к северу от Полярного круга и прилегающих к Берингову проливу и Берингову морю [7].

В то же время в федеральных стратегиях обеих стран содержатся положения, свидетельствующие, что реализация экономической их части невозможна без учёта инфраструктуры, находящейся за пределами региона. Так, в северной стратегии Канады перечислены важные географические объекты, лежащие к югу от 60-й параллели, а в американской арктической стратегии отмечено, что в центре её реализации находится штат Аляска, а не конкретная его часть [3; 8].

Положения стратегий свидетельствуют о том, что цель Канады состоит в комплексном многоаспектном освоении северных

морей и территорий. США же устремлены в Арктику, а значит, вектор их участия подчинён продвижению в высокие широты. Границы региона в обоих случаях определены формально. С одной стороны, это упрощает решение управленческих вопросов, связанных с разграничением ответственности, с другой – искусственно делит экономические районы, что может в будущем ограничить развитие.

Хозяйственный принцип выделения Севера присутствует лишь в некоторых провинциальных стратегиях Канады. Такой подход, напротив, будет благоприятствовать сбалансированному экономическому развитию.

Перспективы развития транспортной сети

Ввиду того, что северные районы были и остаются в своём большинстве труднодоступными, развитие транспортной сети является одним из ключевых факторов их освоения. Канада и США представляют две принципиально разные её модели.

Суровые климатические условия вплоть до рубежа XX–XXI вв. не позволяли вести интенсивную навигацию по Северо-Западному пути. Присоединение обширной территории после сделки между Оттавой и Компанией Гудзонова залива определило континентальный характер хозяйственной экспансии. Интенсивное освоение канадского Севера началось во время золотой лихорадки на Клондайке в сугубо внутреннем районе Канады, отделённом от океана штатом Аляска. Эти факторы исторически повлияли на основную черту транспортной сети: она является преимущественно континентальной.

Опыт дальнейшего развития северного пространства показал, что максимально диверсифицированная экономика формируется в районах, где присутствует сеть путей сообщения широтного и меридианального направлений. Так, в Юконе, который обладает развитой транспортной инфраструктурой, хозяйство представлено большим числом отраслей, чем в Северо-Западных территориях и Нунавуте. Эта характеристика справедлива и в отношении юго-восточной части Аляски.

В наши дни транспортная сеть обретает следующую структуру. Доминируют сухопутные пути, соединяющие север страны с югом, по которым сырьё поставляется на перерабатывающие предприятия или за рубеж. Активизировалось судоходство по Северо-Западному пути, для которого характерны

аналогичные товарные поставки [9]. Развитие транспортной сети в этом направлении, предусмотренное северной стратегией и планом развития транспорта, будет способствовать консервации ресурсного характера северного канадского хозяйства.

Стратегии провинций также главным образом нацелены на то, чтобы соединить месторождения полезных ископаемых с перерабатывающими мощностями в южной части страны [9]. Это говорит в пользу того, что ресурсный сценарий экономического развития будет характерен и для провинциального Севера.

Что касается аспектов экономического освоения Аляски, правительство Соединённых Штатов рассматривает её исключительно в качестве базы энергетических ресурсов, хотя в число стержневых отраслей штата входят рыбная и горнодобывающая [8]. При этом в качестве приоритетного направления рассматривается Арктический шельф, экономическое развитие которого, по мнению ряда американских экспертов, в настоящее время затруднено из-за старения и малочисленности ледокольного флота, отсутствия глубоководных портов на арктическом побережье, недостатка данных, которые позволили бы бережно и интенсивно разрабатывать ресурсы региона [10].

Безусловно, правительство США сознаёт, что неразвитость транспортной инфраструктуры является главным препятствием на пути достижения этой стратегической цели, однако, как показывают события последних лет, оно предпочитает идти по пути «достижение цели – создание среды», а не наоборот. Предоставление фирме «Шелл» лицензии на буровые работы в Чукотском море было продиктовано следующим. Во-первых, данные правительственной экспертизы свидетельствовали, что в обозначенном районе находится крупное месторождение, разработка которого рентабельна при цене нефти 39 долл./барр. [11], что могло быть оправданным в период нестабильности мировых цен. Во-вторых, «Шелл» в настоящее время является единственным негосударственным субъектом в США, для которого строится ледокол. В случае успеха нефтедобытчиков на шельфе Чукотского моря могла бы развиваться и соответствующая транспортная инфраструктура. Однако геологоразведка опровергла прогнозные данные о рентабельности месторождения, поэтому перспективы реализации правительственной стратегии в области транспорта оказались под вопросом.

Таким образом, базовый сценарий развития транспорта, предусмотренный американской арктической стратегией, оказался трудновыполнимым, так как был рассчитан изначально на интересы нефтедобывающего сектора, который после ухода «Шелл» с шельфа вовсе не проявляет интереса к освоению этого района в краткосрочной перспективе.

Влияние отраслевой структуры на развитие региона

В канадской северной стратегии хозяйственное освоение региона полностью подчинено решению его текущих социально-экономических проблем. Поэтому ставка делается, с одной стороны, на разработку наиболее востребованных ископаемых ресурсов, а с другой – на традиционную для Севера рыболовную отрасль [3; 12].

Однако при более детальном анализе упомянутого документа видно, что к северу от 60° выделяются три субрегиона. Первый из них, Юкон, фактически остался за рамками стратегии, так как имеет диверсифицированное хозяйство (горная, в том числе обогатительная отрасль, гидроэлектроэнергетика, туристическая сфера, предоставление образовательных услуг). Второй небольшой субрегион, дистрикт Франклин в составе Северо-Западных территорий, по-прежнему рассматривается в Оттаве как неперспективный район для хозяйственного освоения. Наконец, третий обширный субрегион, включающий в себя дистрикт Макензи и территорию Нунавут, находится в центре социально-экономической политики федеральных властей. Существенной чертой, которую не могли не учесть в правительстве, стало недавнее промышленное освоение этого пространства: только в конце XX в. – начале XXI в. добывающие компании приступили к реализации здесь крупных проектов, а в Нунавуте – и вовсе в 2000–2010 гг.

Учитывая, что развитие индустрии Юкона началось с добывающей сферы, правительство поощряет именно эту отрасль как необходимого участника раннего этапа промышленного освоения. При этом оно явно отказывается от форсированного сценария, при котором ставка делалась бы не только на добычу, но и первичную переработку ресурсов, что стимулировало бы развитие более устойчивой экономики.

Привлечение компаний к наиболее прибыльным добывающим, а не перерабатывающим проектам, свидетельствует о том,

что Оттава нуждается в средствах, необходимых для решения текущих, а не долгосрочных социально-экономических проблем Севера.

Этой же цели, по-видимому, подчинено и развитие рыболовства как традиционной отрасли коренных народов. Поощряя его, даже в условиях нехватки современных орудий лова, федеральное правительство стремится частично решить проблему занятости аборигенного населения [3].

На севере провинций, который стал осваиваться раньше Северо-Западных территорий и Нунавута, местные власти намерены развивать диверсифицированную экономику с учётом существующих ресурсов и промышленного потенциала. Во всех провинциальных стратегиях обязательно присутствуют две перспективные отрасли: горная и гидроэлектроэнергетическая. Кроме того, в Британской Колумбии намерены развивать и лесную промышленность, а в Манитобе – экологический туризм. В перспективе на севере Квебека планируют запустить целлюлозно-бумажный комбинат [5; 6; 13].

Такое сочетание отраслей позволит не только получать средства, необходимые для решения социально-экономических проблем, но и создать платформу для устойчивого развития хозяйства в будущем.

В Соединённых Штатах отраслевая стратегия развития Арктики полностью подчинена задаче обеспечить энергетическую безопасность страны, поэтому в федеральном центре основой хозяйства штатов видят нефтяную отрасль [8]. При этом проигнорирован тот факт, что рыбная отрасль Аляски даёт 40% от общенационального улова [14], а горная более других полагается на привлечение коренного и постоянно проживающего населения штата, включая представителей аборигенных народов [15].

Таким образом, стремление обеспечить национальную тепловую энергетику собственным сырьём провоцирует дисбаланс как в хозяйственном, так и в социально-экономическом развитии Аляски. С одной стороны, рост добычи углеводородов позволит привлечь дополнительные ресурсы для решения социально-экономических вопросов штата. Кроме того, это стимулирует развитие индустрии, в которой относительно низка доля вахтовых или занятых по краткосрочным контрактам рабочих. В сфере добычи она составляет 29%, в разведке – 23%, в то время как в других отраслях эта доля достигает 75% [15]. С другой

стороны, это может нарушить баланс между отраслями, вывести в лидеры исключительно добывающую индустрию и сдержать диверсификацию хозяйства штата.

В целом развитие хозяйства, определённое в стратегиях, может быть сведено к четырём моделям хозяйственной среды. Первую представляет собой Юкон – дальнейшее развитие диверсифицированной экономики в пределах административных границ территории. Вторая модель характерна для дистрикта Макензи и Нунавута – ресурсное нефорсированное хозяйственное освоение, преследующее решение текущих социально-экономических проблем. Третья модель – диверсификация хозяйства, гармонизированная с ресурсными и перерабатывающими возможностями административно-экономического района, развивается на севере канадских провинций. Четвёртая модель характерна для Аляски, чьё отраслевое развитие всецело подчинено общенациональным целям.

Первая и третья модели будут способствовать устойчивому экономическому развитию, дальнейшей диверсификации хозяйства. Вторая несёт в себе риск возникновения моноотраслевого, зависящего от конъюнктуры хозяйства, который можно преодолеть, развивая отдельные перерабатывающие отрасли по примеру Юкона и провинций. Четвёртая модель провоцирует усиление добывающего профиля экономики.

Взаимодействие хозяйственных культур

И в канадской, и в американской арктических стратегиях отдельные параграфы посвящены вопросам взаимодействия с коренными народами. Ключевым здесь является социальное обеспечение. В Оттаве предполагают, что решение этой проблемы связано с реализацией следующих мероприятий. Во-первых, самый длительный и распространённый пример, когда община аборигенных жителей подаёт заявку на свои права на определённую территорию и после подтверждения таковых становится органом самоуправления. Чтобы приступить к разведке и добыче полезных ископаемых, заинтересованной компании необходимо заключить трёхстороннее соглашение по формуле «компания – община – правительство», обязательным пунктом которого является размер ренты, выплачиваемой в пользу общины. По мнению ряда зарубежных экспертов, эта форма взаимодействия с аборигенными народами наиболее эффективна: они сохраняют свой

традиционный хозяйственный уклад, а бизнес получает доступ к ископаемым (цит. по: [1]). По этой же причине она получила сходную оценку и в северной стратегии Канады.

Во-вторых, этот вопрос связан с регулированием промышленного пользования реками и озёрами. При прежнем экологическом законодательстве возник ещё один пример положительного взаимодействия традиционного и современного хозяйств: произошло вплетение рыболовного промысла аборигенных народов в общенациональную экономику. Для дальнейшего успеха этого процесса в плане 2006 г. отмечена необходимость в большей степени обеспечить общины современными орудиями лова [12]. Положения этого документа легли в основу соответствующих разделов северной стратегии.

Однако после внесения поправок в соответствующие законы бизнес получил неограниченный доступ к водным ресурсам страны. Ему теперь не приходится передавать свои проекты на экологическую экспертизу, одной из целей которой являлось предотвращение вреда естественной среде жизнедеятельности коренных народов [16]. Фактически это ставит под угрозу реализацию проектов в том формате, который был признан наиболее успешным, и обостряет антагонизм между традиционной и современной хозяйственными культурами.

Наиболее остро и рельефно эти процессы проявились в борьбе, развернувшейся вокруг проекта добычи урановых руд «Киггавик». Независимая его экспертиза подтвердила экологические опасения общины инуитов, проживающих в этом районе. Отсутствие надежных транспортных путей, кроме водного и воздушного, создает угрозу природной среде, с которой традиционно связана жизнедеятельность населения. Оператор проекта намерен, главным образом, задействовать водный путь для транспортировки грузов, построить терминал и многопрофильную базу материально-технического обеспечения на берегу озера (в том числе топливное хранилище), что, по мнению экспертов, способно привести к такому уровню загрязнения, который не позволит вести добычу биоресурсов [17]. Тем самым будет нанесен непоправимый ущерб для традиционной экономики коренного населения, под угрозу будет поставлена его жизнедеятельность, так как в условиях канадского Севера продовольственное обеспечение жителей по-прежнему зависит от охоты и рыболовства.

Альтернативный путь взаимодействия с коренным населением – его инкорпорация в складывающуюся социально-экономическую среду. Один из способов её реализации связан с развитием рыболовства, другой – с трудоустройством в горной отрасли. Первыми в этот процесс включились компании-операторы алмазных месторождений к северу от Йелоунайфа. По корпоративным данным, в 2011 г. на добывающих комбинатах от 37 до 56% рабочих составляли постоянное население Северо-Западных территорий, а от 44 до 63% – вахтовые рабочие. В то же время опыт этих компаний показал, что доля коренных народов в числе занятых невелика. Когда начиналась добыча, около 2000 представителей аборигенных народов изъявили желание трудоустроиться, а смогли это сделать лишь 700 человек [18].

Менее успешно проходит инкорпорация коренного населения в Нунавуте. Там, по расчётам экспертов, на добывающих предприятиях доля коренных жителей составляет не более 5% от числа трудоустроенных [19].

Тем не менее федеральное правительство считает приоритетным именно устройство представителей аборигенных народов на добывающих предприятиях. Об этом свидетельствуют не только закрепление данного пункта в стратегии, но и выпуск специальной литературы, в которой объясняется польза от прихода горных компаний в регион, популяризуется курс федерального правительства. В числе преимуществ называются рост занятости и образованности, развитие путей сообщения, улучшение продуктового снабжения [20].

В провинциях, как следует из их стратегий, также делается ставка на привлечение представителей коренных народов в промышленность. Однако там острый конфликт между традиционным и современным хозяйственным укладом присутствует лишь вокруг промышленного использования водных ресурсов, что вызвано недоработками федерального законодательства [16].

В американской арктической стратегии также признаётся значимость аборигенного населения Аляски, а именно – необходимость учитывать его многолетний опыт при современном освоении штата [8]. Однако на деле присутствует расхождение с этим пунктом стратегии. Реально была сделана ставка на развитие нефтедобычи, в которой, правда, высок уровень трудоустройства постоянно проживающего населения. В то время как эта отрасль локализуется на Арктическом шельфе, в других районах Аляски

реализуются или считаются перспективными горные разработки. В их поддержку выступают как представители аборигенных народов, так и закрепившееся население из числа внутренних мигрантов [15].

Среди жителей северного побережья штата, наоборот, высок интерес к сохранению традиционной экономики, основанной на добыче морского зверя. Поскольку это занятие находится под защитой государства на протяжении более ста лет, в условиях интереса компаний к разработке шельфа аборигенные народы выражают опасения, что это может привести к нарушению экологии, а соответственно, и ключевой отрасли большинства коренных народов штата [14].

В целом опыт современного освоения Севера представляет две модели взаимодействия хозяйственных культур: бесконфликтная инкорпорация и конфликтное инкорпорирование. Первая характерна в том случае, если традиционная отрасль естественным образом вплетается в существующую экономику и при необходимости модернизируется. Также эта модель присутствует в районах длительного мирного сосуществования хозяйств. Она характерна для рыболовецких районов канадского Севера и большей части Аляски. Вторая же модель распространена в тех районах, освоение которых ведётся в интересах выполнения стратегических целей без комплексного учёта потребностей жителей, например, в северных районах Канады, куда недавно пришли добывающие компании, отчасти – в других районах страны. Существует потенциал возникновения конфликта и на арктическом побережье Аляски.

Вероятный сценарий

С учетом сложившихся моделей освоения северного и циркумполярного пространства в Канаде и США при реализации современных стратегий вероятны следующие сценарии.

В Канаде негативное влияние искусственного выделения региона в соответствии с административными границами будет невысоким, так как федеральное правительство признало хозяйственную значимость отдельных районов к югу 60° северной широты, а в провинциях экономический фактор в определении границ превалирует над административным.

План развития транспортной сети будет стимулировать промышленное развитие канадского Севера, но он же будет

консервировать ресурсный характер экономики в большинстве его районов.

Стимулом диверсификации служит хозяйственное развитие. Наибольших успехов удастся достигнуть в Юконе, где этому способствуют существующий хозяйственный комплекс и транспортная сеть, а также на севере провинций, где ставка сделана на развитие взаимосвязанных отраслей. В Северо-Западных территориях и Нунавуте основа экономики будет представлена добывающим сектором. Диверсификация возможна только в долгосрочной перспективе из-за недавнего начала промышленного освоения.

В условиях акцентированного развития добывающих отраслей без учёта интересов аборигенного населения конфликт между традиционной и современной экономиками неизбежен.

В Соединённых Штатах риск ограниченного освоения выше, чем в Канаде. Он связан с тем, что граница региона, определенная в соответствии с административным принципом, и сфера интересов ключевого, с точки зрения правительства, бизнеса совпадают.

Развитие транспортной сети соотносено с интересами нефтяных компаний. Их готовность в будущем начать разработку шельфа станет основным фактором создания новых путей сообщения.

Поскольку арктическая стратегия США предполагает приоритетное развитие нефтедобычи на шельфе в ущерб другим значимым отраслям штата, в долгосрочной перспективе допустим рост её роли в экономике Аляски.

Если в будущем в добыче углеводородов акцент будет сделан на месторождениях за пределами суши, возможен конфликт традиционной и современной хозяйственной культур, если промышленность не будет ориентироваться на высокие экологические стандарты.

Литература

1. *Пилясов А. Н.* Северная футурология: следующие двадцать лет // Арктика: экология и экономика. – 2014. – № 3. – С. 62–71; № 4. – С. 93–101.
2. *Селин В. С., Васильев В. В.* Взаимодействие глобальных, национальных и региональных экономических интересов в освоении Севера и Арктики. – Апатиты: Издательство КНЦ, 2010. – 191 с.
3. Canada's Northern Strategy. Our North, Our Heritage, Our Future. URL: <http://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns-eng.asp> (дата обращения: 22.06.2014).
4. *Marine J.-Ch., Zarac K., Boudreau-Trudel B.* Use of Dominance-Based Rough Set Approach as a Decision Tool for the Selection of Development Proj-

- ects in Northern Quebec // Modern Economy. – 2014. – № 5. – P. 723–741. URL: <http://www.scirp.org/journal/me> (дата обращения: 10.09.2015).
5. Manitoba Development Strategy. URL: <http://www.gov.mb.ca/ana/info/nds.html> (дата обращения: 13.09.2015).
6. Northern British Columbia: A Vision on Prosperity. URL: <http://www.unbc.ca/sites/default/files/reports/northern-british-columbia-vision-for-prosperity.pdf> (дата обращения: 15.09.2015).
7. Arctic Strategy. Department of Defense. November 2013. URL: http://www.defense.gov/pubs/2013_Arctic_Strategy.pdf (дата обращения: 14.09.2014).
8. National Strategy for the Arctic Region. May 2013. URL: http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf (дата обращения: 10.10.2014).
9. The Northern Transportation Systems Assessment. January 2011. URL: http://www.miningnorth.com/_rsc/site-content/library/ExecutiveSummary_E.pdf (дата обращения: 10.02.2015).
10. ИТАР-ТАСС. – 2014. – 8 окт.
11. *Chilcoat C.* Shell Drilling May Spur Arctic Resource Race. URL: <http://www.usatoday.com/story/money/business/2015/05/27/oilprice-dotcom-shell-drilling-arctic/27977251/> (дата обращения: 07.07.2015).
12. Fisheries and Oceans Canada. An Integrated Aboriginal Policy Framework. 2006–2010. URL: <http://www.dfo-mpo.gc.ca/fm-gp/aboriginal-autochtones/iapf-cipa-eng.htm> (дата обращения: 17.07.2015).
13. Le Plan Nord. Plan d'action 2015–2020. L'horizon 2035. Quebec. URL: http://www.plannord.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2015/04/Synthese_PN_FR_IMP (дата обращения: 20.09.2015).
14. Strategic Importance of the Arctic in U. S. Policy. Hearing Before U. S. Senate, Subcommittee on Appropriations. August 20, 2009. Washington: Government Printing Office, 2010. – 69 p.
15. The Economic Impact of Alaska's Mining Industry. January, 2012. URL: http://www.alaska.edu/files/bor/120412Ref04_AK_Mining_Industry_Economic_Impacts.pdf (дата обращения: 28.01.2015).
16. *Максимова Д. Д.* «Нет бездействию»: новый этап борьбы коренных народов Канады за свои права // США – Канада. – 2014. – № 1. – С. 71–81.
17. Final Scope of the NIRB's Assessment of the Kiggavik Project Proposal. URL: <http://ftp.nirb.ca/02-REVIEWS/ACTIVE%20REVIEWS/09MN003-AREVA%20KIGGAVIK/2-REVIEW/04-SCOPING%20&%20GUIDELINES/01-SCOPING/110209-09MN003-Final%20Scoping%20List-OT2E.pdf> (дата обращения: 12.01.2015).
18. Measuring Success. The positive Impact of Diamond Mining in the North-West Territories. 1998–2012. A Joint Briefing Paper prepared by BHP Billiton EKATI, Rio Tinto Diavik Diamond Mines and De Beers. URL: <http://www.miningnorth.com/wp-content/uploads/2013/03/Measuring-Success-Diamond-Benefits-to-NWT-March2013.pdf> (дата обращения: 31.01.2015).
19. Discussion Paper – Kiggavik Draft Socioeconomic Impact Statement Nunavummiut Makitagunarningit. June 2012. URL: <https://makitanunavut.files.wordpress.com/2012/06/makita-socioeconomic-discussion-paper.pdf> (дата обращения: 12.01.2015).
20. Aboriginal Mining Guide. Ottawa: Government of Canada, 2013. – 88 p.