

УДК 327

DOI: 10.24412/2658-4255-2021-2-118-128

Для цитирования:

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



Статья распространяется в полнотекстовом формате на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0

ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В АРКТИКЕ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

А.В. Киргизов-Барский¹

¹ Московский государственный институт международных отношений (университет), Москва, Россия; студент магистратуры. kirgizovbarskii@arctic-mgimo.ru

Аннотация: В последние десятилетия значительный экономический и ресурсный потенциал Арктики, а также объективные природные процессы, повышающие доступность этой части земного шара для хозяйственной и военной активности (например, таяние морского льда), определили тенденцию к усилению роли северного вектора во внешнеполитическом планировании ведущих мировых держав - как региональных, так и внерегиональных. Российская Федерация, разумеется, не стала исключением. В 2021-2023 гг. Россия выступает в ответственной роли председателя Арктического совета, ведущего форума сотрудничества в высоких широтах. Гибкость и эффективность этой площадки позволяет решать самые разнообразные вызовы в регионе, в первую очередь в области изменения климата и устойчивого развития. Проблемы для арктического сотрудничества связаны в том числе с общей напряженностью в отношениях между арктическими странами, а также некоторыми спорными вопросами между ними, как, например, ситуация вокруг архипелага Шпицберген.

Вместе с тем, можно констатировать, что потенциал для решения этих проблем и дальнейшего сотрудничества сохраняется вследствие общности интересов самих арктических стран, а также возможностей, которые открываются перед ними в регионе.

Ключевые слова: Арктика, Арктический совет, председательство, изменения климата, устойчивое развитие, Шпицберген, молодежное сотрудничество

CONTEMPORARY ISSUES OF INTERNATIONAL COOPERATION IN THE ARCTIC

A.V. Kirgizov-Barskii¹

¹ Moscow State Institute of International Relations (MGIMO-University), Moscow, Russia; graduate student kirgizovbarskii@arctic-mgimo.ru

Abstract: In recent decades, the significant economic and resource potential of the Arctic region, as well as ongoing climate change that increases the availability of this part of the globe for economic and military activities (for example, the melting of sea ice), have determined the tendency of both Arctic and non-Arctic states to strengthen the northern vector in their foreign policy planning.

The Russian Federation has not been an exception. In 2021-2023, Russia is chairing the Arctic Council, the leading cooperation format in the region. The flexibility and efficiency of this platform allows its members and permanent participants to solve a wide variety of challenges in the Arctic, primarily in the field of climate change and sustainable development. Problems for Arctic cooperation are connected, among other things, with the general tensions in relations between the Arctic

countries, as well as some controversial issues between them, such as the situation around the Svalbard archipelago.

At the same time, it can be stated that the potential for solving these problems and further cooperation remains high due to the common interests of the Arctic countries, as well as the opportunities that open up to them in the region.

Keywords: Arctic, Arctic Council, chairmanship, climate change, sustainable development, Svalbard, youth cooperation

В настоящий момент наша страна находится на ответственном периоде в контексте международного сотрудничества в Арктике – в мае 2021 г. началось председательство в Арктическом совете, которое продлится 2 года. Арктический совет — это ведущий форум сотрудничества, который уже 25 лет эффективно функционирует в регионе. В качестве членов в него входят все 8 арктических стран, включая «арктическую пятерку», постоянными участниками выступают 6 организаций коренных народов Арктики, а наблюдателями являются десятки внерегиональных государств и различных организаций. В январе 2021 г. на международной конференции «Арктические рубежи», состоявшейся в Тромсё, Норвегия, была организована панельная сессия в честь 25-летнего юбилея организации, которая была призвана ответить на вопрос: «Почему Арктический совет столь успешен?» Принявший участие в сессии Посол по особым поручениям МИД России, Старшее должностное лицо Арктического совета от Российской Федерации Н.В. Корчунов заявил, что ключом к успеху Совета является его адаптивный формат. Занимавший аналогичный пост в 2008-2014 гг. дипломат А.В. Васильев представил свою точку зрения, согласно которой успех организации основывается на общих географических и суровых климатических реалиях, которые заставляют людей помогать друг другу. Это же отражается на отношениях между арктическими государствами, заключил дипломат. По мнению профессора МГИМО, д.ист.наук Л.С. Воронкова, «сохранение фундаментальных основ деятельности Арктического совета [прим.авт.: принятие решений консенсусом, добровольное их исполнение и др.], на практике доказавших свою гибкость и эффективность, отвечает коренным интересам прибрежных арктических государств» [1]. 25 марта 2021 г. в своей речи на заседании межведомственной комиссии по Арктике заместитель председателя Совета безопасности России Дмитрий Медведев заявил, что важно максимально использовать Арктический совет для продвижения инициатив России в Арктике, защиты наших национальных интересов. Прежде всего они заключаются в том, чтобы сохранить Арктику как территорию мира, стабильности и взаимовыгодного сотрудничества. Не случайно именно эта формулировка указана первым пунктом в разделе о международном сотрудничестве в актуальной Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной

безопасности на период до 2035 г., принятой в 2020 г. [2] Мандат Оттавской декларации от 19 сентября 1996 г. о создании Арктического совета исключил из его повестки вопросы военной безопасности, которые, судя по опыту традиционных международных организаций, вызывают больше всего разногласий. Тем самым этот гибкий институт позволяет странам сообща решать проблемы региона и содействовать его устойчивому развитию, добиваясь существенных успехов в арктическом сотрудничестве, несмотря на кризисы в отношениях между некоторыми его членами. А проблем этот регион не лишен, как не лишен он и возможностей и перспектив.

Одной из ключевых проблем для Арктического региона представляются непредсказуемые изменения климата, таяние льдов и деградация вечной мерзлоты. Согласно докладу рабочей группы Арктического совета по мониторингу и оценке АМАР «Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic» (SWIPA), среднегодовые температуры в регионе за последние 50 лет росли более чем в 2 раза быстрее, чем в остальном мире [3]. Температура в Арктике в январе 2016 года была на 5°C теплее, чем средняя температура в этом месяце в период с 1981 по 2010 год, вместе с тем растет температура моря на поверхности и больших глубинах. Толщина льдов в центральной части Северного Ледовитого океана уменьшилась на 65% в период с 1975 по 2012 год, а площадь морских льдов в августе-сентябре в тот же период сократилась более чем на 70%. При сохранении этой динамики к 2030 году прогнозируется почти полное освобождение Арктических вод ото льдов на все более длительные периоды [3]. Это влечет за собой снижение «эффекта альбедо», когда падает отражательная способность поверхности, что ведет к ускорению потепления, а вместе с ним – росту выбросов парниковых газов, высвобождаемых вечной мерзлотой, широкомасштабным лесным пожарам в северных широтах, исчезновению традиционного ареала обитания арктических животных. Для человека это чревато еще и тем, что происходит разрушение береговой инфраструктуры, строений на вечной мерзлоте, в том числе трубопроводов, нефте- и газохранилищ, что создает риски экологической катастрофы. По подсчетам Министерства развития Дальнего Востока и Арктики, ущерб от последствий глобального потепления в Арктической зоне России может составить от 2 до 9 трлн рублей до 2050 года. Уязвимыми к изменениям становятся жители региона, особенно - коренные малочисленные народы, которые вследствие вынужденного переселения теряют свой быт, промысел и культуру.

Именно поэтому лейтмотивом программы российского председательства, по словам Посла по особым поручениям МИД России Н.В. Корчунова, стало устойчивое развитие арктического региона и сбалансированное продвижение трех составляющих такого развития. В их число он включает социальную и природоохранную сферы и экономический рост [4]. Кроме того, делается акцент на потребности жителей

региона, коренных народов [4].

Действительно, следуя концепции устойчивого развития, можно попытаться уберечь хрупкую экосистему региона при его одновременном экономическом развитии. При этом российская сторона придерживается прагматичного подхода к климатической проблеме, который, с одной стороны, ориентирован на минимизацию негативных последствий глобальных изменений, с другой — на использование открывающихся возможностей как в области морского судоходства, так и добычи и переработки природных ресурсов, которыми богат регион. Стоит добавить, что в преддверии председательства Россия внесла в Арктический совет проектные предложения, касающиеся биобезопасности, устойчивого судоходства, «зеленого» финансирования, и другие предложения, призванные содействовать обеспечению устойчивого развития региона.

В качестве примера рассмотрим арктическое судоходство - одну из наиболее динамично развивающихся сфер с точки зрения международного сотрудничества в Арктике. За счет таяния морских льдов там формируются новые международные морские маршруты, такие как Северный морской путь, Северо-Западный проход, Трансполярный морской путь и морской путь «Арктический мост» [1]. Они представляются короче и безопаснее по сравнению с традиционными маршрутами, а также позволяют экономить значительные средства на топливо и прочие издержки, снижать выбросы в атмосферу. Недавний инцидент с контейнеровозом «Ever Given», который на пять суток полностью заблокировал движение по Суэцкому каналу, вновь заставил международное сообщество говорить о важности развития арктического судоходства в качестве альтернативы традиционным маршрутам как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе. Для России в этом контексте одной из стратегических целей является обеспечение круглогодичного судоходства в акватории Северного морского пути, дальнейшее строительство ледокольного флота и береговой инфраструктуры. Сильной стороной навигации по Севморпути называют наличие ресурсного потенциала. В АЗ РФ расположены такие значимые проекты, как МЛСП «Приразломная» (ПАО «Газпромнефть»), Варандейский терминал (ПАО «Лукойл»), Ямал СПГ (ПАО «НОВАТЭК»), Хатанга, новый «Восток Ойл» (ПАО «Роснефть») и другие энергопроекты с международным участием, рассчитанные на транспортировку ресурсов непосредственно по СМП и в Европу, и в Азию [5]. В качестве заинтересованных сторон здесь могут выступать такие внерегиональные страны, как Китай, Индия, Южная Корея, Сингапур, Япония, ряд стран ЕС.

В процессе развития арктического судоходства имеются и проблемы, решение которых требует международного сотрудничества. Они связаны в первую очередь с экологическими рисками, которые влечёт за собой навигация в Арктике. Это и разливы нефти в море, и загрязнение моря

пластиком, загрязнение сажей (черным углеродом), шумовое загрязнение и др., способные нанести непоправимый урон хрупкой и уязвимой экосистеме региона. В связи с этим необходимо постоянное обеспечение экологической безопасности, поддержание и мониторинг состояния арктических экосистем, меры по сохранению биоразнообразия, эффективное использование и расширение ООПТ и др., на что требуются большие научные, экономические и инфраструктурные ресурсы, требующие международного участия [6]. Эта работа ведется в Арктическом совете и станет одной из важных составляющих российской программы председательства. Существует также проблема создания негативного имиджа арктических морских магистралей в медийном пространстве. Так, в конце 2019 г. ряд зарубежных компаний, в частности Nike, Asos, Bestseller, Columbia, Gap Inc., H&M Group, Kering, Li & Fung и PVH Corp., а также морские перевозчики CMA CGM, Evergreen, Harpag-Lloyd и MSC объявили бойкот трансарктическим морским маршрутам, включая СМП и СЗП [1]. Американская некоммерческая организация Ocean Conservancy предложила подписать организациям корпоративное обязательство, в котором отказ от перевозок грузов в арктической зоне будет официально закреплён. Однако стоит заметить, что ни одна из этих организаций не ведет свою деятельность в Арктике, потому на арктическом судоходстве конкретно эта кампания не сказывается, но она показывает, что такой риск стоит учитывать. Кроме того, становится очевидно, что для решения вышеперечисленных проблем все меры по развитию СМП и арктического судоходства в целом должны сопровождаться активной политико-дипломатической деятельностью: улучшением инвестиционного климата для привлечения иностранных инвесторов, улучшением политического дискурса вокруг СМП, двухсторонним, региональным и международным сотрудничеством по вопросам судоходства, развитием инфраструктурных, энергетических и прочих проектов в регионе.

Перейдем к другим вопросам международного сотрудничества в Арктическом регионе. До недавнего времени проблемой представлялось снижение уровня межрегионального сотрудничества на Севере. На межрегиональном сотрудничестве сосредоточена работа «Северного форума» со штаб-квартирой в Якутске, который также является наблюдателем в Арктическом совете. Несмотря на резкое снижение количества регионов-участников Северного форума в 2000-е гг., в настоящее время российским регионам удалось развернуть негативную тренд развития этой площадки и вернуть к ней интерес со стороны североевропейских и североамериканских коллег на местном уровне. Также широкое сотрудничество между региональными правительствами ведется в Региональном совете Совета Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР). Таким образом, регионы России и, например, Финляндии (Лапландия), Исландии (Акурейри), США (Аляска), а также Норвегии, Швеции и Дании

взаимодействуют на разных площадках, развивая отношения напрямую друг с другом.

Одна из серьезных проблем - проблема напряженности в отношениях между Россией и западными странами, не обошла стороной циркумполярный север. Так, на арктическом сотрудничестве опосредованно сказываются санкции. Целый ряд западных партнеров покинул энергетические проекты на российском севере после обострения отношений в 2014 году. Были заморожены проекты финансирования по линии Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), что сократило возможности привлечения заёмных средств для реализации важных и значимых для развития арктической зоны Российской Федерации, модернизации предприятий и обеспечения энергоперехода. «На бумаге» напряженность демонстрирует Арктическая стратегия Министерства обороны США от 2019 г., где успех политики сдерживания региональных оппонентов увязывается с проведением учений в арктических условиях и «демонстрацией флага» в Северном Ледовитом океане, в том числе и в рамках политики по «защите свободы мореплавания». Особого внимания в этой связи заслуживают учения НАТО «Trident Juncture», прошедшие в 2018 г. в Северной Норвегии. В рамках «Trident Juncture» авианосец ВМС США «Гарри Трумэн» стал первым за последние 20 лет американским судном такого класса, пересекшим Северный полярный круг [1]. Еще одна иллюстрация напряженности - встреча министров иностранных дел Арктических стран, состоявшаяся в мае 2019 г. в Рованиеми, Финляндия. Тогда речь Госсекретаря США Майка Помпео, враждебная в первую очередь по отношению к России и Китаю, отразила попытку подорвать атмосферу доверия и сотрудничества в регионе, которая сохраняется вопреки общему настроению на международной арене. Тем не менее, справедливо будет констатировать тот факт, что большинство делегаций арктических стран в 2019 г. дистанцировались от высказываний главы Госдепартамента, абсолютно не соответствовавших духу Арктического совета, который, пожалуй, можно сравнить разве что с традиционным дипломатическим «венским духом», который наблюдается на многих площадках международных организаций в Вене, позволяя сторонам находить компромиссы и учитывать интересы друг друга.

В связи с перечисленными выше вызовами важно констатировать причину, по которой сотрудничество в Арктике развивается, несмотря на общую ситуацию на международной арене. Дело в том, что у Арктических стран имеются общие вызовы, которые, по мнению профессора МГИМО А.В. Загорского, следует рассматривать «через призму не столько военной, сколько экологической безопасности и безопасности человека» [7]. Но еще более важно то, что у арктических государств, в первую очередь прибрежной «арктической пятерки», имеются общие интересы. По мнению профессора Л.С. Воронкова, они заключаются в закреплении «сложившегося распределения ресурсов Арктики и права регулировать

судоходство по арктическим маршрутам в прилегающих морях». С точки зрения сохранения существующего порядка все пять стран имеют больше общего друг с другом, чем с любыми неарктическими государствами, которые по большей части стремятся его изменить, «чтобы добиться доступа к этим ресурсам и участия в арктическом управлении» [1]. По этой причине важно продолжать укреплять арктическое сотрудничество.

Одной из эффективных мер укрепления доверия и безопасности в регионе послужила бы активизация взаимодействия между арктическими государствами по военной линии. Профессор МГИМО А.В. Загорский в своей работе «Россия и США в Арктике» пишет, что необходимо возобновить проводившиеся до 2014 г. ежегодные встречи начальников генеральных штабов арктических государств [8]. В качестве первого шага к восстановлению этого формата можно было бы рассмотреть возможность организации диалога на уровне военных экспертов стран – членов Арктического совета, в рамках которого могли бы обсуждаться такие вопросы, как налаживание оперативного взаимодействия по совместным поисково-спасательным операциям, ликвидация последствий природных катастроф и техногенных аварий, создание прямых линий связи между командованиями вооруженными силами арктических государств, участие наблюдателей в мероприятиях оперативной и боевой подготовки. При этом важно отметить, что даже после ухудшения отношений по линии Россия - Запад в регионе в 2015 г. «арктической восьмерке» удалось создать Арктический форум береговых охран, на площадке которого ведется активное взаимодействие по проведению совместных операций и аварийно-спасательных мероприятий на море, что видится позитивным свидетельством того, как на важных направлениях сотрудничество в сфере обеспечения безопасности продолжается.

Одна из проблем для международного сотрудничества в Арктике в перспективе уже много лет формируется на архипелаге Шпицберген, который является предметом диссертационного исследования автора. Рассмотрим ее подробнее, так как она представляет особую важность для России, которая является единственным наряду с Норвегией государством экономического присутствия на архипелаге. Шпицберген интересен своим уникальным правовым статусом, установленным в 1920 г. международным Договором о Шпицбергене. Согласно ст.1 договора признается полный и абсолютный суверенитет Норвегии над территорией архипелага. Однако другие договаривающиеся государства имеют право на равный доступ к охоте и ловле в пределах Шпицбергена (ст.2) [9]. Норвегия, реализуя свой государственный суверенитет над архипелагом, должна также выполнять свое международное обязательство по Договору о Шпицбергене о свободном допуске представителей государств – участников данного международного договора на территорию самого

Шпицбергена и в пределы его вод для любой экономической деятельности. Помимо указанного обязательства, Норвегия должна принимать соответствующие меры по защите флоры и фауны его хрупкой биоэкосистемы. По отношению к участникам Договора применяется режим наибольшего благоприятствования, означающий, что Королевство Норвегия предоставляет одинаковый доступ к водам, фьордам, ресурсам всем сторонам договора на равной основе без преференциального порядка для какой-либо из сторон [9]. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и национальной безопасности до 2035 г. гласит, что одной из мер в сфере развития международного сотрудничества является «обеспечение российского присутствия на архипелаге Шпицберген на условиях равноправного и взаимовыгодного сотрудничества с Норвегией и другими государствами - участниками Договора о Шпицбергене от 9 февраля 1920 г. [2]» Прошлый год стал годом 100-летнего юбилея заключения договора, но оттого разногласия по поводу его трактовки между его сторонами оказались еще более заметны.

Разногласия вокруг архипелага проистекают из определения его правового статуса. Известный финский ученый и специалист по арктическому праву Т. Койвурова отмечает, что до подписания Договора о Шпицбергене острова имели статус *res nullius*, то есть не были предметом суверенитета какого-либо государства. По его мнению, это отразилось на том, что после подписания договора в 1920 г. Норвегия получила не обычный территориальный суверенитет, а «территориальное образование особого рода» [10]. Норвежский юрист Г. Ульфстайн указывает на тот факт, что суверенитет Норвегии над архипелагом основывается на договоре, а не на обычном международном праве, как это принято в иных случаях, в связи с чем содержание суверенитета страны должно исходить именно из толкования положений договора [11]. Такая позиция близка России. Декан факультета международного права МГИМО МИД России А.Н. Вылегжанин в своем учебнике называет архипелаг Шпицберген «государственной территорией международного пользования» [12]. Иной точки зрения придерживается норвежский эксперт и бывший консультант МИДа королевства К.А. Флейшер. Он предлагает рассматривать территорию Шпицбергена, как самую обыкновенную территорию Королевства, «как Осло или Рендален» [13]. Флейшер заявляет, что неверно распространять и проецировать ограничения, налагаемые договором, на морские районы и в целом другие вопросы, речи о которых в договоре нет. Необходимо следовать дифференцированному подходу, считает он: «Норвегия в силу своего суверенитета имеет полную власть над Шпицбергеном минус особо названные в договоре правила о правах граждан и компаний других государств. Норвегия имеет полное право распоряжаться всем, о чем не сказано в договоре». Судя по всему, такой позиции сегодня придерживается и норвежское правительство.

Отсюда исходит и проблема определения правового режима прилегающих морских районов вокруг архипелага, которая занимает одно из центральных мест. Россия считает, что после «территориальных вод местностей» Шпицбергена сразу начинается открытое море, а установление Норвегией так называемой «рыбоохранной зоны» вокруг архипелага не соответствует международному праву и самому договору. Сегодня не только Россия выражает несогласие с действиями Норвегии в этом отношении. Так, в 2004 г. Исландия подала иск против Норвегии в Международный суд ООН, выразив обеспокоенность «многократными нарушениями договора Норвегией» и особенно односторонним повышением последней собственных квот на вылов трески, популяция которой формируется в этих водах. Несогласие с началом норвежцами геологоразведки на континентальном шельфе архипелага выразила Испания, заявив, что право недискриминационного доступа в соответствии с Договором о Шпицбергене распространяется и на континентальный шельф на всем его протяжении, а значит, Испания тоже может им воспользоваться. Выжидательную позицию занимает Великобритания, также не поддерживающая действия Норвегии в водах архипелага. Уместно привести слова профессора Л.С. Воронкова, который указывает, что в Договоре 1920 г. речь идет о «территориальных водах местностей», режим которых в пределах 12 морских миль в целом схож с современным режимом континентального шельфа, который в данном случае может использоваться всеми государствами – участниками договора [1]. В то же время, пространства за пределами 12 морских миль континентальным шельфом именоваться не могут, как не могут и принадлежать Норвегии, считает профессор. Если отталкиваться от того, что суверенитет Норвегии был передан Договором о Шпицбергене, государства – участники могут при необходимости отозвать свое решение о передаче ей суверенитета, но для этого требуется созыв конференции сторон договора. Такое развитие событий не исключается экспертами в будущем, особенно в том случае, если Норвегия продолжит в одностороннем порядке осуществлять толкование договора, тем самым нарушая основные его положения и вызывая протест заинтересованных сторон [1].

В заключение автор хотел бы осветить сферу арктического сотрудничества, в которую вовлечен сам посредством руководства клубом «Арктика» МГИМО – молодежное сотрудничество. В настоящее время серьезную проблему представляет фрагментация молодежного сообщества арктических стран. Учитывая, что именно молодежь в будущем будет заниматься управлением и устойчивым развитием этого региона, важно оказывать содействие молодежным организациям в их контактах с зарубежными партнерами и инициативах, направленных на циркумполярное молодежное сотрудничество, объединение российских и зарубежных площадок. Одной из таких инициатив стало создание в 2015 г. на

базе Международного института энергетической политики и дипломатии МГИМО МИД России студенческого научно-исследовательского клуба «Арктика». Проекты клуба, такие как Международная студенческая Арктическая неделя (ISAW), Модель Северного форума, Модель Совета Баренцева/Евроарктического региона (IMBEAC), Московская молодежная международная модель Арктического совета (MAC) и другие мероприятия регулярно собирают на своей площадке молодежь из всех арктических и многих внерегиональных стран, а также представителей коренных малочисленных народов. В 2020 г. при содействии руководства МГИМО МИД России клуб «Арктика» стал федеральным партнером Проектного офиса международного молодежного сотрудничества «Россия - Арктический совет», а Международная молодежная модель Арктического совета MAC - 2022 вошла в план мероприятий председательства России в Арктическом совете на 2021-2023 гг. При поддержке со стороны ответственных ведомств и организаций, в том числе зарубежных, модель претендует на роль основной площадки для продвижения российской повестки дня в Арктическом совете среди молодежи всех стран членов и организаций-участниц этого формата, а также его наблюдателей. Представляется, что именно молодёжное сотрудничество на общих площадках сегодня позволит решить или даже предотвратить возникновение проблем для арктического сотрудничества завтра.

Список литературы:

1. Воронков Л.С. Геополитические и международные проблемы современной Арктики: монография. М.: МГИМО-Университет, 2021. 498 с.
2. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года // Консультант Плюс. 2020. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_366065/ (дата обращения: 29.06.2021).
3. Arctic Council. Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic (SWIPA): Arctic Monitoring and Assessment Programme, 2017 // AMAP. 2017. URL: <https://www.amap.no/documents/doc/snow-water-ice-and-permafrost-in-the-arctic-swipa-2017/1610> (дата обращения: 29.06.2021).
4. Россия и Арктика. Брифинг Посла по особым поручениям МИД России Н.В. Корчунова в ММПЦ МИА «Россия сегодня» // Международная жизнь. 2020. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/28191> (дата обращения: 29.06.2021).
5. Рузакова В. Системы транспорта углеводородов в Арктике // Российский совет по международным делам. 2018. URL: <https://clck.ru/NP8KA> (дата обращения: 29.06.2021).
6. Arctic Council. The Increase in Arctic Shipping 2013-2019. PAME Arctic Shipping Status Report // PAME. 2020. №1. URL: <https://pame.is/projects/arctic-marine-shipping/arctic-shipping-status-reports> (дата обращения: 29.06.2021).
7. Загорский А.В. Нестратегические вопросы безопасности и сотрудничества в Арктике. М.: ИМЭМО РАН. 2016.
8. Загорский А.В. Россия и США в Арктике // Российский Совет по международным делам. 2016. URL: <https://russiancouncil.ru/common/upload/Russia-USA-Arctic-Paper30-ru.pdf> (дата обращения: 29.06.2021).
9. Договор о Шпицбергене от 9 февраля 1920 года // Консорциум Кодекс. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902038168> (дата обращения: 29.06.2021).
10. Koivurova T. Environmental Impact Assessment in the Arctic: A Study of

- International Legal Norms. Hampshire: Ashgate Publishing Company, 2002.
11. Ulfstein G. The Svalbard Treaty: From Terra Nullius to Norwegian Sovereignty / Oslo-Copenhagen-Stockholm-Boston: Scandinavian University Press (Universitetsforlaget AS), 1995. 572 с.
 12. Вылегжанин А.Н., Колосов Ю.М., Малеев Ю.Н. и др. Международное право: учебник. М.: Юрайт, 2009. 1012 с.
 13. Fleischer C.G. Svalbardtraktaten: En Utredning Hvor Også Nye Styreformer på Svalbard Vurderes. Oslo: UiB. 1997.

References:

1. Voronkov L.S. Geopoliticheskie i mezhdunarodnye problemy sovremennoj Arktiki [Geopolitical and International Problems of the modern Arctic]. Moscow: MGIMO-Universitet, 2021, 498 p. (In Russian).
2. Strategiya razvitiya Arkticheskoy zony Rossijskoj Federacii i obespecheniya nacional'noj bezopasnosti na period do 2035 goda [Strategy of development of the Arctic Zone of the Russian Federation and the provision of national security for the period to 2035]. Konsul'tant Plyus. 2020. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_366065/ (accessed 29.06.2021). (In Russian).
3. Arctic Council. Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic (SWIPA): Arctic Monitoring and Assessment Programme, 2017 // AMAP. 2017. URL: <https://www.amap.no/documents/doc/snow-water-ice-and-permafrost-in-the-arctic-swipa-2017/1610> (accessed 29.06.2021).
4. Rossiya i Arktika. Brifing Posla po osobym porucheniyam MID Rossii N.V. Korchunova v MMPC MIA «Rossiya segodnya» [Russia and the Arctic: Briefing of the Ambassador-at-Large of the Russian Federation N. Korchinov for the International Information Agency «Rossiya segodnya»]. Mezhdunarodnaya zhizn' [The International Affairs]. 2020. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/28191> (accessed 29.06.2021). (In Russian).
5. Ruzakova V. Sistemy transporta uglevodorodov v Arktike [Hydrocarbons transportations systems in the Arctic]. Rossijskij sovet po mezhdunarodnym delam [Russian International Affairs Council]. 2018. URL: <https://clck.ru/NP8KA> (accessed 29.06.2021). (In Russian).
6. Arctic Council. The Increase in Arctic Shipping 2013-2019. PAME Arctic Shipping Status Report // PAME. 2020. №1. URL: <https://pame.is/projects/arctic-marine-shipping/arctic-shipping-status-reports> (accessed 29.06.2021).
7. Zagorskij A.V. Nestrategicheskie voprosy bezopasnosti i sotrudnichestva v Arktike [Non-Strategic Security and Cooperation Issues in the Arctic]. Moscow: IMEMO RAN, 2016. (In Russian).
8. Zagorskij A.V. Rossiya i SSHA v Arktike [Russia and the US in the Arctic]. Rossijskij Sovet po mezhdunarodnym delam [Russian International Affairs Council]. 2016. URL: <https://russiancouncil.ru/common/upload/Russia-USA-Arctic-Paper30-ru.pdf> (accessed 29.06.2021). (In Russian).
9. The 1920 Svalbard Treaty // University of Oslo. URL: <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/01/1-11/svalbard-treaty.xml> (accessed 29.06.2021).
10. Koivurova T. Environmental Impact Assessment in the Arctic: A Study of International Legal Norms. Hampshire: Ashgate Publishing Company, 2002.
11. Ulfstein G. The Svalbard Treaty: From Terra Nullius to Norwegian Sovereignty / Oslo-Copenhagen-Stockholm-Boston: Scandinavian University Press (Universitetsforlaget AS), 1995. 572 с.
12. Vylegzhanin A.N., Kolosov Y.M., Maleev Y.N. a.o. Mezhdunarodnoe pravo: uchebnik. [International Law]. Moscow: Yurajt, 2009. 1012 p. (In Russian).
13. Fleischer C.G. Svalbardtraktaten: En Utredning Hvor Også Nye Styreformer på Svalbard Vurderes. Oslo: UiB. 1997.