

**АЗИАТСКО-  
ТИХООКЕАНСКИЙ  
РЕГИОН**



- ◆ Экономика
- ◆ Политика
- ◆ Право

**2015  
№ 1 (34)**

**Научный  
и общественно-политический  
журнал**

**АЗИАТСКО-  
ТИХООКЕАНСКИЙ  
РЕГИОН**

◆ Экономика  
◆ Политика  
◆ Право

*Журнал основан в 1999 году*

Учредитель журнала – Дальневосточный федеральный университет  
Министерства образования и науки Российской Федерации

**ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР**

**В. И. Курилов, доктор юридических наук, профессор,  
заслуженный работник высшей школы РФ**

**РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ**

**Ч.Р. Айриш, П.Я. Бакланов, В.Г. Белкин, Е.П. Жариков,  
С.Д. Князев, А.И. Коробеев, В.С. Кузнецов, Ли Се Ун,  
Пак Ноенг, В.Ф. Печерица, Н.Г. Присекина,  
Дэниел Снайдер, Фу Куен-чен, Хуан Даосю**

**2015  
№ 1 (34)**

**Научный  
и общественно-политический  
журнал**

Адрес редакции:

690950, г. Владивосток, ул. Суханова, 8

Дальневосточный федеральный университет

Тел.: +7 (423) 226-76-41. Факс: +7 (423) 243-23-15

Владивосток ◆ Дальневосточный федеральный университет, 2015

**PACIFIC RIM**



◆ Economics  
◆ Politics  
◆ Law

*The Journal was established in 1999*

The founder: Far Eastern Federal University  
The Ministry of Education and Science of the Russian Federation

**EDITOR-IN-CHIEF**

**V.I. Kurilov, Professor, Doctor of Law,  
Honorary University Educationalist of the Russian Federation**

**EDITORIAL BOARD**

**C.R. Irish, P.Y. Baklanov, V.G. Belkin, E.P. Zharikov,  
S.D. Knyazev, A.I. Korobeev, V.S. Kuznetsov, S.U. Lee,  
N. Park, V.F. Pecheritsa, N.G. Prisekina,  
D. Sneider, K.C. Fu and D. Huang**

**2015  
№ 1 (34)**

**Research  
and Socio-political Journal**

Address:  
Far Eastern Federal University  
8, Sukhanova St., Vladivostok, 690950, RUSSIA  
Tel.: +7 (423) 226-76-41. Fax: +7 (423) 243-23-15

Vladivostok ◆ Far Eastern Federal University, 2014

## СОДЕРЖАНИЕ

К читателям журнала . . . . .	6
<b>ТЕРРИТОРИИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА</b>	
<i>Жариков Е.П.</i> Новые возможности и реалии развития экономики Дальневосточного региона . . . . .	9
<i>Заусаев В.К., Кручак Н.А.</i> Территории опережающего развития и демографические процессы . . . . .	23
<b>ЭКОНОМИКА РЕГИОНА</b>	
<i>Килимчук А.А.</i> Специальные экономические зоны как ключевой фактор развития местной экономики Китая . . . . .	33
<i>Ухалова Т.С.</i> Особенности и тенденции развития мирового промышленного рыболовства . . . . .	45
<i>Цыренов Д.Д., Атанов Н.И.</i> Подходы к становлению экономики знаний в регионах России: зарубежный опыт и отечественное наследие . . . . .	59
<b>МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ В АРКТИКЕ</b>	
<i>МакДорман Тед Л.</i> Континентальный шельф за пределами 200 морских миль в Северном Ледовитом океане . . . . .	70
<i>Курилов В.И.</i> Правовое регулирование российского арктического сектора . . . . .	90
<i>Лабин Д.К.</i> О модернизации правового подхода к установлению границ российского континентального шельфа в Арктике (в целях минимизации негативных последствий для российских интересов в связи с заявкой в соответствии со статьей 76 Конвенции ООН по морскому праву) . . . . .	96
<b>СУДОХОДСТВО В АРКТИКЕ</b>	
<i>Чиркоп Алдо.</i> Международное регулирование арктического судоходства: появляющиеся стандарты и остающиеся пробелы . . . . .	106
<i>Харлампьева Н.К.</i> Арктическая морская транспортная система: международно-политический аспект . . . . .	125
<i>Шарапова А.А.</i> Некоторые вопросы правового регулирования перевозок по Северному морскому пути . . . . .	139
<b>НОРМАТИВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ</b>	
<i>Мальцев А.А., Надточий Ю.В.</i> Международно-правовой статус и экологическая безопасность Арктики . . . . .	150
<i>Нуримбетов Р.М.</i> Правовое регулирование горного дела на морском дне в Российской Федерации . . . . .	165
<i>Рябова В.О.</i> Присоединение Европейского Союза к европейской «Конвенции о защите прав человека и основных свобод»: проблемы и перспективы . . . . .	172
<b>НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ</b>	
<i>Коробеев А.И., Сонин В.В.</i> К итогам 6-й сессии международного форума «Преступность и уголовное право в эпоху глобализации» . . . . .	186
Сведения о членах редколлегии . . . . .	202

## CONTENTS

To the Readers .....	6
<b>TERRITORIES OF PRIORITY DEVELOPMENT OF THE FAR EAST</b>	
<i>Evgenie P. Zharikov</i> . New opportunities and realities economic development of Far Eastern region .....	9
<i>Vadim K. Zausaev, Natalya A. Kruchak</i> . Territories of accelerated development and demographic processes .....	23
<b>THE ECONOMY OF THE REGION</b>	
<i>Alla A. Kilimchuk</i> . Special economic zones as a key factor of local economic development in China Editorial Board's Data .....	33
<i>Tatyana S. Ukhalova</i> . Features and trends of world industrial fishing .....	45
<i>Dashi D. Tsyrenov, Nikolay I. Atanov</i> . Approaches to the formation of knowledge economy in the regions of Russia: foreign experience and national heritage .....	59
<b>INTERNATIONAL LEGAL ISSUES IN THE ARCTIC</b>	
<i>Ted L. MacDorman</i> . The continental shelf beyond 200 nmiles the Arctic ocean .....	70
<i>Vladimir I. Kurilov</i> . Legal regulation of the Russian sector of Arctic .....	90
<i>Dmitry K. Labin</i> . On the improvement of the approach to establish the Russian extended continental shelf constraint lines in the Arctic (in order to minimize the negative consequences for Russia's interests in the application of art. 76 of the UN 1982 Convention on the law of the sea) .....	96
<b>SHIPPING IN THE ARCTIC</b>	
<i>Aldo Chircop</i> . The international regulation of Arctic shipping: emerging standards and remaining gaps .....	108
<i>Nadezhda K. Kharlampieva</i> . Arctic maritime transport system: world political issues .....	125
<i>Anna A. Sharapova</i> . Some issues of the legal regulation of the transportation through northern sea route .....	139
<b>NORMATIVE PROBLEMS OF LEGAL REGULATION</b>	
<i>Alexander A. Maltsev, Julia V. Nadtochy</i> . International legal status and environmental security of the Arctic .....	150
<i>Rustambek M. Nurimbetov</i> . Legal regulation of mining on the seabed in the Russian Federation .....	165
<i>Victoria O. Ryabova</i> . European union accession to the European convention on human rights: problems and perspectives .....	172
<b>SCIENTIFIC LIFE</b>	
<i>Alexandr I. Korobeev, Vadim V. Sonin</i> . The survey of the 6 <sup>th</sup> session of international forum "Crime and criminal law in the global era" .....	186
Editorial Board's Data .....	202

## К читателям журнала

Либерализация экономики Российского Дальнего Востока (РДВ) создала реальные условия для развития внешнеэкономических связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Безусловно, интеграция в экономику тихоокеанских стран объективно зависит от комплекса политических, экономических, военно-стратегических и социально-психологических условий. Недостаточное внимание к ним и их слабая изученность чреваты замедлением интеграционных процессов. Поэтому появление журнала «Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право» весьма актуально в целях содействия развитию фундаментальных и прикладных исследований в области регионального сотрудничества РДВ со странами АТР, освещения проблем его участия в развитии интеграционных процессов, решения задач подготовки высокопрофессиональных специалистов в области международных отношений.

В соответствии с целью журнала, издаваемого Дальневосточным федеральным университетом, его рубрики предполагают освещение следующих материалов:

- статьи по экономике, внешнеэкономической деятельности РФ, политике, международному сотрудничеству стран АТР, Дальнего Востока, Приморского края;
- архивные материалы и комментарии к ним по истории сотрудничества России со странами АТР, политическим взаимоотношениям;
- материалы социологических исследований по важнейшим экономическим, общественно-политическим и правовым вопросам;
- справочные и законодательные материалы по регулированию национальных экономик, межстрановому взаимодействию в АТР;
- сравнительно-правовое исследование особенностей законодательства России и стран АТР в сфере противодействия новым угрозам и вызовам в условиях глобализации;
- обзоры деятельности региональных организаций;
- сообщения, официальная информация по материалам региональных совещаний, конференций, дипломатических встреч.

Помимо указанных проблем в журнале освещаются и иные региональные аспекты – демографические, экологические и пр.

Учитывая важность затрагиваемых в журнале проблем, редколлегия приглашает к сотрудничеству специалистов из разных сфер деятельности, имеющих отношение к тематике журнала, в том числе сотрудников ДВФУ и других вузов, научных институтов, специалистов, знающих на практике проблемы Дальнего Востока и регионального взаимодействия.

*Для публикации статьи в журнале необходимо прислать:*

- материалы, согласно указанной рубрике, объемом не более 15 стр. машинописного текста, включая список литературы (не более 10 источников);
- Ф.И.О. (полностью), ученую степень и ученое звание, должность, место работы – на русском и английском языках, e-mail для связи с читателями;

- название статьи, УДК, аннотацию (250–300 слов), ключевые слова (не менее 20);
- ссылки внутритекстовые помещать в квадратных скобках, например, «Согласно работе [5], или при цитируемой ссылке [5, с. 18]»;
- Список литературы (на русском яз.) и References (на англ. яз.) – в конце статьи;
- поля: все – 20 мм. К рукописи прилагать электронный вариант, шрифт Times New Roman, № 14.

Надеемся, что журнал «Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право» сыграет важную роль в обмене опытом между учеными и практиками Дальнего Востока и будет способствовать эффективному решению проблем региона.

Предложения, пожелания, заявки на участие в издательской деятельности журнала и его приобретение направлять по адресу: 690950, Владивосток, ул. Суханова, 8, зам. гл. редактора.

Информация о журнале в Интернете: [apr-magazine.dvfu.ru](http://apr-magazine.dvfu.ru)

Тел.: +7 (423) 226-76-41. Факс: +7 (423) 243-23-15.

E-mail: [zharikov.ep@dvfu.ru](mailto:zharikov.ep@dvfu.ru)

## To the Readers

The Liberalization of the economy of the Russian Far East (RFE) has created the environment for development of foreign economic ties with the countries in the region of Asia-Pacific (APR). Of course, that integration into the economies of the Pacific countries objectively depends on a complex blend of political, economic, military, strategic and socio-psychological conditions. Insufficient attention to these conditions and their insufficient study has led to a slowdown in integration processes. Therefore, the emergence of "The Asia-Pacific Region: Economics, Politics, Law" Journal is very important in order to promote the development of fundamental and applied research in the field of regional cooperation of the RFE with Asia Pacific countries. Likewise, it is paramount in covering the issue of APR's participation in the development of the integration processes and solving problems of preparation of highly qualified specialists in the field of international relations.

In line with the purpose section of the journal, published by the far Eastern Federal University, the journal includes the coverage of the following topics:

- Articles on the economy, foreign economic activity, policy, international law cooperation of the countries of Asia-Pacific region, the Far East, Primorsky Krai;
- Archival materials and comments on the history of cooperation between Russia and Asian-Pacific countries, the political relations;
- Materials of sociological research on the most important economic, public-awareness, legal and policy;
- Legislative reference materials on the regulation of national economics and cross-country cooperation in the Asia-Pacific;

- Comparative-legal study features of the legislation of Russia and the Asia-Pacific countries in countering new threats and challenges in the context of globalization;

- Reviews of the activities of regional organizations;
- Messages and the official information materials of regional meetings, conferences, diplomatic meetings.

In addition to these problems, the journal covers other regional aspects, such as demographic, environmental, etc.

Given the importance of issues discussed in the journal, the editorial Board invites the cooperation and contribution of specialists from different spheres of activity relevant to the topics of the journal, including: employees of the FEFU and other universities, researchers from variety of research institutions, specialists in the problems of the Far East and its regional affairs.

*For participation in publication, it is necessary to send:*

- Materials according to the specified category, with a volume of no more than 15 pages of text, including references (no more than 10 sources);

- Full NAME (complete), professional position, academic degree and academic status in both Russian and English languages; access to e-mail for communication means with readers;

- the manuscript's title, UDC, a brief abstract (250–300 words, keywords (at least 20);

- links placed in square brackets, for example, «According to [5], or the cited reference [5, p. 18]»;

- list of Literatours (in Russian languages) and References (in English languages) should be placed at the end of the article;

- margins: all – 20 mm. The manuscript makes an electronic variant, font – Times New Roman, № 14.

We hope that the journal the Asia-Pacific Region: Economics, Politics, Law will play an important role in experience exchange between the scientists and experts of the Far East, and will promote effective solution of the problems of the region.

Proposals, applications for participation in publishing the journal and its acquisition should be directed to: 8, Sukhanova St., Vladivostok, 690950, RUSSIA, Deputy Chief Editor.

Use the following internet link to access the journal's website: [aprmagazine.dvfu.ru](http://aprmagazine.dvfu.ru)

Tel.: +7 (423) 226-76-41. Fax: +7 (423) 243-23-15.

E-mail: [zharikov.ep@dvfu.ru](mailto:zharikov.ep@dvfu.ru)



# ТЕРРИТОРИИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА TERRITORIES OF PRIORITY DEVELOPMENT OF THE FAR EAST

---

*Жариков Евгений Прокофьевич*, доктор экономических наук, профессор кафедры «Мировая экономика» Школы экономики и менеджмента ДВФУ, г. Владивосток, Россия. E-mail: zharikov.ep@dvfu.ru

## НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ И РЕАЛИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА

Аналитическая статья посвящена анализу экономической ситуации в субъектах Дальневосточного федерального округа (ДВФО) Российской Федерации. Цель статьи – оценить экономический потенциал субъектов ДВФО в связи с ожидаемой реализацией в регионе Программы территорий опережающего развития. Реализация цели предусматривает решение следующих задач:

- анализ в динамике основных макроэкономических показателей;
- обоснование различной структуры консолидированных бюджетов субъектов;
- оценка источников формирования инвестиционного потенциала территорий ДВФО;
- оценка возможности реализации планируемых территорий опережающего развития в регионе.

Начиная с 2005 г. позитивные сдвиги в экономическом развитии наблюдались до 2012 г. практически во всех субъектах ДВФО. Темп роста валового регионального продукта (ВРП) по ДВФО составил в среднем около 6,0%. ВРП на душу населения в регионе за прошедшие годы вырос в 1,6 раза. Но, уже в 2012 г. рост ВРП прекратился во многих субъектах. Наиболее низкими показателями характеризуются Приморский край, Амурская область, Еврейская автономная область. Фактически это наиболее бедные регионы с позиции обеспеченности богатыми, валютоемкими природными ресурсами.

Структура доходов консолидированных бюджетов субъектов ДВФО плохо коррелируется с структурой доходов в целом по Российской Федерации. Основную долю доходов в бюджетах составляют налоги на доходы физических лиц. Наибольший удельный вес налогов на прибыль сохраняется в субъектах, наделенных востребованными природными ресурсами: Сахалинская область, Республика Саха (Якутия), Чукотский автономный округ. Снижение экономической активности в субъектах ДВФО в конечном итоге привело к дефициту консолидированных бюджетов в 2013 г., в целом в ДВФО – 40,2 млрд рублей.

Нарушение экономической сбалансированности обусловило снижение темпов инвестирования в основной капитал ДВФО. В первую очередь это коснулось субъектов, не имеющих эффективных природных ресурсов и достаточно эффективного промышленного потенциала. Доля собственных средств в инвестировании монотонно выросла с 28,1% в 2010 г. до 35,7% в 2013 г. Удельный вес иностранных инвестиций в основном капитале региона незначителен (в основном, горнорудная промышленность и сфера топливно-энергетических ресурсов).

Продолжается отток населения из региона. Так, население Приморского края сокращается, несмотря на принятые Правительством РФ меры по формированию инфраструктуры края (строительство качественных дорог, федерального университета).

В настоящее время Правительство РФ принимает ряд мер по преодолению сложившихся негативных тенденций в субъектах ДВФО. Одно из направлений – формирование территорий опережающего развития.

Анализ содержания предлагаемых ТОР, в частности, в Приморском крае, показал, что за исключением разве что ТОР «Надеждинский», все они в лучшем случае могут рассматриваться как проекты.

Принятое правительственное решение по территориям опережающего развития ДВФО (от 12.02.2015) в целом неплохо соответствует фактическому состоянию экономических условий в ДВФО с учетом сущности содержания понятия таких территорий.

*Ключевые слова:* Дальневосточный федеральный округ, субъект Федерации, валовой региональный продукт, инвестиции, основной капитал, источники финансирования, территории опережающего развития, проекты.

*Evgenie P. Zharikov*, Professor, Department of the International Economic Relations, School for Economics and management, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia. E-mail: zharikov.ep@dvfu.ru

## **NEW OPPORTUNITIES AND REALITIES ECONOMIC DEVELOPMENT OF FAR EASTERN REGION**

Analytical article analyzes the economic situation in the regions of the Far Eastern Federal District (FERD) of the Russian Federation. The purpose of the article – to evaluate the economic potential of the Far East for the state of advanced development of territories. Implementation goal provides the following tasks:

- Analysis of the dynamics of key macroeconomic indicators;
- Justification of different structure of the consolidated budgets of subjects;
- Assessment of the sources of investment potential areas Far East;
- Evaluation of the feasibility of the planned areas of priority development in the region.

Since 2005, the positive developments in the economic development were observed up to 2012 in almost all regions of the FERD. The growth rate of gross regional product (GRP) in the FERD has averaged about 6.0%. GRP per capita in the region over the past years has increased by 1.6 times. But already in 2012 GRP growth stopped in many subjects. The lowest rates are characterized Primorsky Krai, Amur Oblast, Jewish Autonomous Region. In fact, it is the poorest regions in terms of ensuring rich, valuable natural resources.

The structure of the consolidated budget revenues subjects FERD poorly correlated with the structure of income in the whole of the Russian Federation. The main share of budget revenues consists of taxes on personal income. The largest share of taxes on profits retained in the subjects endowed with natural resources demand: Sakhalin Region, the Republic of Sakha (Yakutia), Chukotka Autonomous Okrug. Decline in economic activity in the FERD subjects ultimately led to the consolidated budget deficit in 2013, as a whole in the Far East – 40.2 billion Rubles.

Violation of the economic slowdown led to a balance in vesting in fixed capital Far East. This primarily affected subjects who do not have effective natural resources and industrial potential sufficiently effective. The share of equity in the investment monotonically increased from 28.1% in 2010 to 35.7% in 2013. The share of foreign investment in the equity capital of the region is negligible (mainly mining industry and energy resources).

The region continues to out-migration. Thus, the population of the Primorsky Krai is reduced, despite the measures taken by the Russian government to build infrastructure of the region (the construction of good roads, Federal University).

Currently, the Government of the Russian Federation has taken several measures to overcome the existing negative trends in the regions of Far East. Formation of priority development areas is one of the directions.

Analysis of the content of the proposed APD, in particular, in the Primorsky Krai, showed that except maybe APD "Nadezhdinskii", all of them can be regarded as projects.

The decision of the Government on the territory of priority development (12.02.2015) pretty well correspond to the actual state of economic conditions in the Far East, taking into account the nature of the notion the territory of priority development.

*Keywords:* Far East Federal District, the subject of the Federation, the gross regional product, investments, fixed assets, sources of financing, the territory of priority development projects.

Наблюдается очередная активизация деятельности Правительства Российской Федерации по развитию российского Дальнего Востока (РДВ), на сей раз довольно небеспопеченная и являющаяся продолжением принятых и отчасти уже реализованных направлений фундаментальных основ развития экономики региона. Значительные отечественные капиталовложения уже вложены, особенно в Приморский край. Поэтому перед новым витком или

этапом дальнейшего экономического освоения РДВ оценим произошедшие изменения в регионе, тем более, что реализация следующего этапа будет происходить в значительно затрудненных условиях из-за замедления развития экономики в целом по России.

Позитивные сдвиги в экономическом развитии ДВФО наблюдались до 2012 г. практически во всех субъектах ДВФО. Темп роста ВРП в целом по ДВФО составил в среднем около 6,0%.

В 2010–2011 гг. темп роста ВРП был еще выше: в Приморском крае – 9,5%, Еврейской автономной области (ЕАО) – 10,9%. Но уже в 2012 г. индекс ВРП к 2011 г. составил менее 100% в Приморском крае, Амурской области, Сахалинской области и Чукотском автономном округе (ЧАО). В других субъектах ДВФО темпы роста также значительно снизились, особенно в Республике Саха (Якутия), Хабаровском крае. В целом по ДВФО индекс физического объема ВРП к 2011 г. составил 98,6% [1]. Подъем экономики региона до 2012 г., особенно Приморского края, в значительной мере был обусловлен масштабными финансовыми вливаниями в связи с подготовкой Саммита АТЭС Владивосток-2012.

Для оценки потенциальных возможностей субъектов ДВФО рассмотрим ВРП на душу населения (табл. 1). Из нее следует, что в течение 2005–2012 гг. ВРП на душу населения в ДВФО вырос в 1,6 раза. При этом в ЧАО он почти удвоился, а в Сахалинской области – утроился. Несмотря на то, что ВРП в субъектах увеличился в среднем в 1,4 раза, однако, с учетом базы (ВРП на душу населения в 2005 г.), значительные успехи достигнуты только в Республике Саха (Якутия), Магаданской области, отчасти – Камчатском крае.

Таблица 1

**Валовой региональный продукт на душу населения  
(в ценах 2005 г., тыс. руб.) [1]**

ДВФО и его субъекты	2005	2010	2011	2012	2012/2011, %	2012/2005, раз
<b>Дальневосточный федеральный округ</b>	<b>127,2</b>	<b>185,0</b>	<b>206,5</b>	<b>203,7</b>	<b>98,6</b>	<b>1,6</b>
Республика Саха (Якутия)	191,9	223,0	260,3	266,9	102,5	1,4
Камчатский край	129,2	176,7	182,3	187,1	102,6	1,4
Приморский край	92,5	132,7	144,1	134,5	93,3	1,4
Хабаровский край	116,3	145,1	152,3	152,7	100,3	1,3
Амурская область	88,6	118,7	139,8	134,9	96,5	1,5
Магаданская область	157,8	208,8	237,5	236,6	99,6	1,5
Сахалинская область	230,3	539,9	619,2	612,8	99,0	2,7
Еврейская автономная область	77,3	98,6	115,2	115,5	100,3	1,5
Чукотский автономный округ	237,1	424,2	452,1	453,3	100,3	1,9

Аутсайдерами по ВРП на душу населения в ДВФО являются Приморский край, Амурская область, ЕАО. Фактически это наиболее бедные регионы с точки зрения обеспеченности богатыми, валютоемкими природными ресурсами. В Сахалинской области к таким валютоемким ресурсам относятся нефть и биоресурсы, в ЧАО – золото и серебро, в Республике Саха (Якутии) – алмазы и золото, в Магаданской области – золото. Другие субъекты РДВ обладают менее востребованными и менее эффективными природными ресурсами по сравнению с указанными выше территориальными образованиями. Среди выделенных аутсайдеров Амурская область и ЕАО не имеют из-за географического положения прямой доступности к биоресурсам. Приморский край хотя и имеет выход в Японское море, но промысловые запасы рыбы и морепродуктов дислоцируются в водах других субъектов ДВФО и открытом океане, что затрудняет получение квот на их вылов и удорожает к ним транспортную доступность.

Сложившаяся структура хозяйственной деятельности в субъектах ДВФО пропорционально отражается на формировании их финансовых ресурсов. В частности, особенности структур формирования доходов консолидированных бюджетов территорий отражены в табл. 2.

Из данных таблицы 2 следует, что структура доходов консолидированных бюджетов субъектов ДВФО плохо корреспондируется со структурой доходов в целом по Российской Федерации. Из основных налоговых поступлений за рассматриваемый период основную долю доходов в бюджетах составляли налоги на доходы физических лиц. Однако, если в 2005 г. их доля в бюджете субъектов ДВФО в среднем превышала долю в федеральном бюджете, то в 2013 г. существенно уменьшилась, за исключением, пожалуй, Приморского края. Стабильная доля налогов на доходы с физических лиц в Приморском крае свидетельствует о слабых позитивных сдвигах в развитии экономики территории. Это подтверждается и данными, характеризующими долю налогов на прибыль в консолидирующем бюджете края.

Наибольший удельный вес налогов на прибыль сохраняется в субъектах, наделенных востребованными природными ресурсами: Сахалинская область, Республика Саха (Якутия), ЧАО. В 2013 г. в бюджете ЧАО удельный вес налога на прибыль резко снизился, но был в значительной степени компенсирован прочими поступлениями. Снижение налога на прибыль в ЧАО было вызвано, в частности, замедлением темпов роста производства. В 2013 г. снизилась добыча серебра на 13,3%; обрабатывающей промышленности на 10,0%; выпуска мяса и субпродуктов в 3,7 раз (за счет снижения убоя оленей), рыбы и продуктов рыбных переработанных и консервированных на 9,7% (за счет снижения квоты, сокращения количества предприятий, осуществляющих вылов, и слабого подхода лососевых), цельномолочной продукции на 6,0%. В итоге в 2013 г. прибыль рентабельных организаций (по полному кругу) оказалась меньше в фактических ценах на 35,1%, чем по итогам 2012 г. Снижение данного показателя для Амурской области и в большей степени для Хабаровского края обусловлено стихийным бедствием, постиг-

шим эти территории в 2013 г. Для восстановления инфраструктуры и оказания социальной помощи были выделены средства, в том числе и из федерального бюджета, что нашло отражение в показателе «доля безвозмездных поступлений» в бюджетах этих субъектов [2].

Таблица 2

**Структура доходов консолидированных бюджетов субъектов  
российского Дальнего Востока в 2005/2013 годах<sup>1</sup>, %**

РФ и субъекты ДВФО	До- хо- ды, всего	Из них				
		Налоги на прибыль организа- ций	Налог на доходы физических лиц	Налоги на имущество	Безвоз- мездные поступ- ления	Прочие поступ- ления
<b>Российская Федерация</b>	<b>100</b>	<b>31,8/21,1</b>	<b>23,6/30,6</b>	<b>8,4/11,0</b>	<b>14,7/19,3</b>	<b>21,5/18,0</b>
Республика Саха (Якутия)	100	14,6/13,7	15,0/16,5	4,7/6,1	30,8/47,3	34,0/16,4
Камчатский край	100	5,0/2,8	24,2/21,9	3,4/2,8	51,4/64,7	16,0/7,8
Примор- ский край	100	12,4/10,9	29,7/30,0	7,5/9,5	30,5/33,3	19,9/16,3
Хабаров- ский край	100	13,3/10,7	31,0/23,1	8,6/10,2	22,0/32,4	25,2/23,6
Амурская область	100	9,7/10,7	24,6/19,3	8,6/6,2	41,5/52,9	15,6/10,9
Магадан- ская область	100	7,1/11,2	19,6/24,4	6,5/3,7	51,4/45,6	15,4/15,1
Сахалин- ская область	100	15,5/38,6	35,6/18,7	6,1/3,1	19,9/10,6	22,9/29,0
ЕАО	100	5,8/8,2	22,3/18,2	3,2/4,3	53,3/60,3	15,4/9,0
ЧАО	100	53,4/9,9	10,3/22,5	2,2/4,7	30,2/23,5	3,9/39,4

Снижение экономической активности в субъектах ДВФО в конечном итоге привело к дефициту консолидированных бюджетов в 2013 г. (млрд рублей): ДВФО – 40,2; Республика Саха (Якутия), Приморский край, ЧАО – от 10,4 до 9,5; Хабаровский край – 3,7; Амурская область – 3,0. С профицитом в 0,6 млрд рублей исполнен в 2013 г. лишь бюджет Камчатской области [3].

Нарушение экономической сбалансированности обусловило снижение темпов инвестирования в основной капитал ДВФО (табл. 3). В первую очередь это коснулось субъектов, не имеющих высокоэффективных природных ресурсов и достаточно эффективного промышленного потенциала:

<sup>1</sup> Рассчитано на основе данных источника [1].

ЕАО, Приморского края; во-вторых, но в меньшей степени, – субъектов без высокоэффективных ресурсов, но с определенным промышленным потенциалом: Хабаровский край, Амурская область. Республика Саха (Якутия), ЧАО, Сахалинская область, Магаданская область, ведущих добычу валютотоемких ресурсов, имеющих больше возможностей поддерживать основной капитал на определенном техническом уровне путем регулирования инвестиционной деятельности.

Таблица 3

**Индекс физического объема инвестиций в основной капитал  
в сопоставимых ценах [1], % к предыдущему году**

РФ, ДВФО и его субъекты	2005	2010	2011	2012	2013
<b>Российская Федерация</b>	<b>110,2</b>	<b>106,3</b>	<b>110,8</b>	<b>106,8</b>	<b>99,8</b>
<i>Дальневосточный федеральный округ</i>	<i>107,4</i>	<i>106,1</i>	<i>126,5</i>	<i>88,1</i>	<i>80,5</i>
Республика Саха (Якутия)	130,2	63,8	136,9	103,0	89,6
Камчатский край	112,0	118,7	96,0	106,1	90,0
Приморский край	129,3	121,3	134,1	62,8	54,8
Хабаровский край	101,8	152,2	107,8	94,7	73,8
Амурская область	94,7	119,5	131,3	91,4	97,1
Магаданская область	105,3	99,9	104,6	134,2	108,9
Сахалинская область	101,7	111,2	132,6	93,5	97,5
ЕАО	154,5	в 2,0 р.	121,6	92,5	47,7
ЧАО	61,4	33,9	170,3	174,3	55,7

В 2010–2013 гг. наблюдалась положительная тенденция в формировании структуры инвестиций в основной капитал по источникам финансирования. В частности, в ДВФО доля собственных средств в инвестировании монотонно выросла с 28,1% в 2010 г. до 35,7% в 2013 г. (в РФ с 41,0% до 45,3%). Достаточно устойчив этот показатель в Республике Саха (Якутия), (в среднем 44,2%), Сахалинской области (39,3%), Хабаровском крае (при постоянном росте в 2013 г. он составил 36,9%). Среди привлеченных средств велика доля бюджетных средств, их доля в общих инвестициях в ДВФО около 24,0%. В основном это средства федерального бюджета (около 70,0%). Кредиты банков составляют менее 7,0%.

Доля иностранных инвестиций в основной капитал региона незначительна. В первую очередь иностранный капитал идет в горнорудную промышленность и сферу топливно-энергетических ресурсов: Республика Саха (Якутия), ЧАО, Сахалинская область. После саммита АТЭС Владивосток-2012 наметился активный приток иностранных инвестиций в Приморский край, которые в 2013 г. составили более 1,7 млрд долл. (из них прямые – 1,1 млрд долл.), что почти в три раза больше поступивших в течение 2010–2012 гг.

Распределение инвестиций в основной капитал по субъектам ДВФО в 2013 г. более подробно представлено в табл. 4. Из нее следует, что в пер-

вую очередь обеспечиваются условия добычи полезных ископаемых и их транспортировки. В целом по ДВФО в 2010–2013 гг. среднегодовая структура инвестиций по видам основных фондов такова: «Здания (кроме жилых) и сооружения» – около 60,0%; «Машины, оборудование, транспортные средства» – 25,0%.

Таблица 4

**Структура инвестиций в основной капитал  
по видам экономической деятельности в 2013 году [1], %**

РФ и субъекты ДВФО	Инвестиции, всего	Из них по видам деятельности, наиболее финансируемым				
		добыча полезных ископаемых	транспорт и связь	производство и распределение энергии, газа и воды	обрабатывающие производства	образование, здравоохранение и социальные услуги <sup>2</sup>
<b>Российская Федерация</b>	<b>100</b>	<b>31,9</b>	<b>26,2</b>	<b>10,2</b>	<b>8,0</b>	<b>4,7</b>
Республика Саха (Якутия)	100	39,8	24,2	15,9	0,4	4,9
Камчатский край	100	7,7	30,6	4,0	7,9	9,6
Приморский край	100	1,6	31,1	9,0	15,6	10,2
Хабаровский край	100	10,8	25,1	6,2	31,0	3,2
Амурская область	100	10,1	54,9	12,9	0,6	4,6
Магаданская область	100	51,0	10,9	24,4	0,1	1,2
Сахалинская область	100	67,3	13,6	4,2	0,3	2,8
ЕАО	100	17,5	36,0	17,8	0,9	9,5
ЧАО	100	56,8	10,3	12,0	0,1	3,3

Экономическое развитие субъектов ДВФО, социальные преференции, компенсирующие в том числе суровые климатические условия, так или иначе воздействуют на демографическую ситуацию в регионе. Тяжелые годы первых лет перестройки, неравноценность условий проживания по сравнению с западными районами РФ вызвали значительный отток населения с российского Дальнего Востока. Демографическая ситуация продолжает ухудшаться, особенно в Приморском крае и Амурской области (табл. 5).

<sup>2</sup> Инвестиции, с одной стороны, в образование, с другой – в здравоохранение и предоставление социальных услуг в ДВФО составили в 2013 г. по объемам 50:50.



Колебания численности населения в Амурской области обусловлены в том числе привлечением рабочей силы на строительство инфраструктурных объектов (автомобильная дорога «Амур», нефтепровода ВСТО), Бурейской ГЭС и т.п., а затем их выбытием по окончании строительства. На отток населения также влияют постоянные наводнения, а сельское хозяйство области является отраслью специализации, в которой занято более 13,0% населения.

Несколько другая ситуация в Приморском крае. Во-первых, край беден природными ресурсами [4]. Во-вторых, в первые годы перестройки на волне эйфории был разрушен производственный потенциал, значительно (если некратно) сильнее, чем в других субъектах ДВФО. В-третьих, не принималось никаких мер по формированию какой-либо целенаправленной экономической политики по развитию территории края и т.д. В результате на протяжении уже более десяти лет не изменяется численность занятых в экономике, которая составила в 2013 г. 978,5 тыс. человек (в 2006 г. – 979,1 тыс. человек). В рассматриваемый период постоянно из года в год около 30,0% трудовых ресурсов в крае не востребованы. В итоге Приморский край, несмотря на относительно выгодное географическое положение, наличие незамерзающих портов и выхода на страны АТР оказался одним из самых бедных, о чем свидетельствуют и самый низкий показатель производства ВРП на душу населения, и доля дотаций в консолидированном бюджете.

Таблица 5

**Численность населения в субъектах ДВФО, тыс. человек [1]**

ДВФО и его субъекты	2005	2010	2011	2012	2013	2013–2012	2013–2015
<b>Дальневосточный федеральный округ</b>	<b>6460</b>	<b>6285</b>	<b>6266</b>	<b>6252</b>	<b>6227</b>	<b>- 25</b>	<b>- 233</b>
Республика Саха (Якутия)	954	958	956	956	955	- 1	+ 1
Камчатский край	337	322	320	320	320	0	- 17
Приморский край	2007	1953	1951	1947	1938	- 9	- 69
Хабаровский край	1376	1343	1342	1342	1340	- 2	- 36
Амурская область	861	829	821	817	811	- 6	- 50
Магаданская область	170	156	155	152	150	- 2	- 20
Сахалинская область	521	497	495	494	491	- 3	- 30
Еврейская автономная область	182	176	175	173	171	- 2	- 11
Чукотский автономный округ	52	51	51	51	51	0	- 1

Принятые Правительством РФ меры по формированию инфраструктуры края (строительство качественных дорог, красивых мостов, федерального университета) не дали главного – работы в соответствии со способно-

стями, наклонностями и достойной зарплатой. Результат – продолжающийся отток населения.

В настоящее время Правительством РФ активно принимается ряд мер по преодолению сложившихся негативных тенденций в субъектах ДВФО. Одно из направлений – формирование территорий опережающего развития (ТОР) на российском Дальнем Востоке. ТОР – это часть территории субъекта РФ, на которой установлен особый правовой режим осуществления предпринимательской и иной деятельности в целях формирования благоприятных условий для привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного социально-экономического развития и создания комфортных условий для населения.

Таким путем Правительство через создание особых территорий пытается создать территории роста. Раньше, в 90-х годах XX века, пытались выделить «полюса» роста на базе отдельных отраслей. То рыбную отрасль пытались сделать «локомотивом» экономики Приморского края, то лесную. Создали свободную экономическую зону «Находка», но ничего не вышло. Причины неудач: во-первых, некомпетентность «создателей» (яркий пример – СЭЗ «Находка», когда она по сути стала тормозом развития; во-вторых, вопрос, откуда взять финансы; в-третьих, уровень условий (политических, экономических, правовых), которые будут обеспечивать функционирование ТОР.

Что уже имеется? Во-первых, политическая воля реализовать задуманное. Во-вторых, общие контуры статуса ТОР, которые Президент В. Путин наметил в послании к Федеральному собранию (пятилетние налоговые каникулы, льготная ставка страховых взносов, упрощенное прохождение таможи и т.д.) и которые в настоящее время обрели определенное содержание. Конкретная нормативная часть статуса прописана в Федеральном законе от 29.12.2014 № 47-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития Российской Федерации» и Федеральном законе от 31.12.2014 № 519-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации"». В общей сложности принято 16 федеральных законов, 4 кодекса РФ, отдельный закон об изменениях в налоговом кодексе. В совокупности законом предусматривается особый правовой режим осуществления предпринимательской деятельности, который, во-первых, позволит обеспечить снижение издержек бизнеса на 40%, во-вторых, создаст конкурентные условия в сравнении со странами АТР. Однако многие вопросы остаются неясными, в частности, вопросы взаимодействия ТОР с создаваемыми особыми экономическими зонами и т.п. Вопросы управления ТОР в совокупности с методами являются одними из определяющих, а отечественного опыта практически нет. В-третьих, есть определенные предложения по формированию финансов для ТОР. В частности, это и создание фондов развития Сибири и Дальнего Востока за счет отчислений от экспорта природных ресурсов. Такие предложения были и раньше (разви-

тие производственного потенциала за счет накопления валютных поступлений от экспорта ресурсов), но почему-то они плохо реализовывались, так как есть и масса других неотложных задач, требующих оперативных вливаний финансов. А в сложившейся в последнее время обстановке (финансовой и внешнеэкономической) Минвостокразвитию трудно рассчитывать на сопутствующие благоприятные условия из-за ожидаемых трудностей формирования достаточно емкого как федерального бюджета, так и бюджетов проблемных территорий.

Согласно проведенному выше анализу, Приморский край – один из беднейших субъектов. Поэтому рассмотрим основные предложения и возможности по созданию ТОР на его территории. Согласно намечаемой к реализации программы формирования ТОР, в крае планируется создание следующих ТОР: «Нефтехимический» в Партизанском районе; «Зарубино» – в Хасанском районе; «Остров Русский» – во Владивостокском городском округе; «Надеждинский» – в Надеждинском районе; «Михайловский» – в Михайловском районе.

**ТОР «Надеждинский» (Промышленный парк «Надеждинский»).** По мнению специалистов, он является наиболее подготовленным из намечаемых в Приморском крае. На площадке планируется реализовать проекты машиностроения, пищевой, фармацевтической и легкой промышленности, производство строительных материалов, производственной логистики с 2,4 тыс. новых рабочих мест. Все проекты ориентированы на экспорт и импортозамещение. Планируемое финансовое обеспечение: 5,35 млрд рублей государственных инвестиций и 10,3 млрд частных средств. Строительство планируется начать в первом квартале 2015 г. [5].

**ТОР «Михайловский».** Планируется агропромышленный парк, на территории которого планируется разместить современные производства с полным циклом переработки, хранения и эффективной логистики сельскохозяйственной продукции, производимой в Приморье. Ожидается создание около 2 тыс. рабочих мест [6].

**ТОР «Остров Русский».** По словам полпреда Президента РФ в ДФВО Юрия Трутнева, на острове Русский создается ТОР научного, образовательного направления вместо особой экономической зоны (ОЭЗ), которая не показала свою эффективность и будет закрыта [7].

**ТОР «Зарубино».** В последнее время он рассматривается в связке с ТОР «Суходол», хотя географически они достаточно отделены. В ТОР «Зарубино» предполагается строительство перегрузочных комплексов в рамках развития морского порта «Зарубино». В ТОР «Суходол» – создание рыбопромышленного комплекса и строительство нового специализированного порта для обеспечения доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий» [8].

**ТОР «Нефтехимический».** В его основе – Восточная нефтехимическая компания (ВНХК) [9]. Планируется развитие в окрестностях ВНХК целого спектра производств, основанных на переработке его продукции. Но ВНХК

еще требуется запустить. Ввод в эксплуатацию первой очереди комплекса намечен на 2020 год, второй – на 2022 год. Сырье – нефть, поступающая по нефтепроводу «Восточная Сибирь – Тихий океан». Большая часть продукции будет отправляться на экспорт в страны АТР.

Содержание предлагаемых ТОР показывает, что, за исключением разве что ТОР «Надеждинский», все они в лучшем случае «тянут» на проекты. Особенно пора уже в Приморском крае разобраться с морскими портами. Их обилие, занятие под них ограниченных морских акваторий с отторжением пляжей и мест отдыха без должного социально-экономического обоснования не может продолжаться бесконечно. Понятно, что для выживания каждая территория пытается хоть как-то использовать более-менее эффективные, с ее точки зрения, местные ресурсы, в том числе и акватории. В настоящее время это продолжается потому, что в Приморском крае отсутствует сбалансированный генеральный план развития территории. Так, если сегодня суммировать предложения по развитию портового хозяйства края, то окажется, что предлагаемые мощности значительно превосходят ожидаемую грузовую базу и т.д. и т.п.

Безусловно, специализация территорий тоже требует затрат, но пора учиться считать не только с позиции сегодняшнего дня, но и с позиции отдаленной перспективы. Если в мире, например, в Японии, прибрежные территории (300–500 метров от прибрежной полосы) власти стараются не использовать под застройки и даже их выкупают, если они давным-давно были официально выделены под определенные нужды, то в том же Приморском крае активности в этом направлении не наблюдается. Более того, освоение, в том числе и 20-метровой прибрежной полосы, для частных целей продолжается. Поэтому необходимо отметить, что мировой принцип обеспечения свободного доступа населения к морскому побережью никто не отменял.

Недавно было принято решение по ТОР ДВФО. Учитывая разную степень проработки материалов по ТОР, их готовность, спрос инвесторов на реализацию проектов на конкретных территориях и т.д., 12 февраля 2015 г. состоялось заседание правительственной Подкомиссии по вопросам реализации инвестиционных проектов на Дальнем Востоке. По итогам ее работы приняты три заявленных в ДВФО ТОР:

- «Хабаровск» – площадь 716 га, специализация: промышленная, транспортно-логистическая, пищевая;
- «Комсомольск» – площадь 327 га, специализация: промышленная;
- «Надеждинский» – площадь 807 га, специализация: транспортная, легкая и пищевая промышленность.

Бюджетное финансирование ТОР будет осуществляться по линии государственных программ в объеме 6,2 млрд рублей (50,0% – федеральный бюджет, 50,0% – региональные бюджеты). Объем заявленных частных инвестиций составляет 50,48 млрд рублей [10]. Реализация утвержденных трех ТОР должна дать Дальнему Востоку порядка 7 тыс. современных рабочих мест.

Кроме того были приняты шесть инвестиционных проектов, в той или иной пропорциональной мере реализующих интересы других субъектов ДВФО. Пять из них связано с горнорудной промышленностью, один – со строительством в порту Ванино (Хабаровский край) транспортно-перевозочного комплекса для перевалки угля. Общий объем инвестиций по шести проектам 126,54 млрд рублей (40,0% уже осуществлено). Запрос на государственные инвестиции порядка 16,5 млрд рублей. Соотношение государственных инвестиций к частным достаточно оптимистично: 1: 7 [11].

Нужно отдать должное правительственной Подкомиссии. С точки зрения проведенного в статье анализа, принятое Правительством решение достаточно неплохо соответствует фактическому состоянию экономических условий в ДВФО с учетом сущности содержания понятия ТОР. Для оценки будущей эффективности рекомендованных к реализации ТОР требуются дальнейшие, более детальные исследования. Их результаты планируется рассмотреть в следующих публикациях.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b14\\_14p/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_14p/Main.htm).
2. Итоги социально-экономического развития Чукотского автономного округа за 2013 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.chukotka.org/upload/iblock/392/Itogi\\_SER\\_2013.doc](http://www.chukotka.org/upload/iblock/392/Itogi_SER_2013.doc).
3. Исполнение федерального бюджета и бюджетов бюджетной системы Российской Федерации за 2013 год / сост. Т. Г. Нестеренко, Р. Е. Артюхин, З. Г. Белякова. – М. : ОАО ИПЦ «Финпол», 2014. – 144 с.
4. Жариков, Е.П. Надежды и реалии развития экономики Приморского края // Азиатско-Тихоокеанский регион : экономика, политика, право. – 2011. – № 2. – С. 37–44.
5. Приморская ТОР Надеждинского района вошла в число приоритетных [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primamedia.ru/news/primorye/26.12.2014/411547/primorskiy-tor-nadezhdinskiy-voshel-v-chislo-prioritetnih-dlya-realiza.html>.
6. Приморскими ТОРами заинтересовались японские компании [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primgazeta.ru/news/seaside-tori-became-interested-in-japanese-companiesprimgazeta.ru>.
7. Трутнев обозначил особенности ТОРа на острове Русский [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.newsvl.ru/vlad/2015/01/19/tor/#ixzz3UPGJ5YhM>.
8. Проект терминала Суходол (Приморский край) получил положительное заключение государственной экоэкспертизы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portnews.ru/news/193629>.
9. Россия : Правительство Приморья будет добиваться внесения ЗАО «Восточная нефтехимическая компания» в число торов в феврале 2015 года

[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ukrchem.dp.ua/2015/02/04/rossiya-pravitelstvo-primorya-budet-dobivatsya-vneseniya-zao-vostochnaya-nefteximicheskaya-kompaniya-v-chislo-torov-v-fevrale-2015-goda.html>.

10. Официально приняты три первых ТОР и шесть инвестиционных проектов Дальнего Востока [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://EASTRUSSIA.RU/NEWS/6742>.

11. Подкомиссия кабмина РФ одобрила проект ТОР «Надеждинский» в Приморье [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primamedia.ru/news/politics/13.02.2015/420791/podkomissiya-kabmina-rf-odobrila-proekt-tor-nadezhdinskiy-v-primore.html>.

## REFERENCES

1. *Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli. 2014* [Regions of Russia. Socio-economic indicators. 2014]. Available at: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b14\\_14p/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_14p/Main.htm) (accessed 01 March 2015).

2. *Itogi sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Chukotskogo avtonomnogo okruga za 2013 god* [Results of the socio-economic development of the Chukotka Autonomous Okrug in 2013]. Available at: [http://www.chukotka.org/upload/iblock/392/Itogi\\_SER\\_2013.doc](http://www.chukotka.org/upload/iblock/392/Itogi_SER_2013.doc) (accessed 03 March 2015).

3. *Ispolnenie federal'nogo byudzheta i byudzhetov byudzhetnoi sistemy Rossiiskoi Federatsii za 2013 god* [Execution of the federal budget and the budgets of the budgetary system of the Russian Federation for 2013]. Moscow : Publ. and print. center «Finpol», 2014. 144 p.

4. Zharikov E.P. Nadezhdy i realii razvitiya ekonomiki Primorskogo kraja [Hopes and realities of economic development of Primorsky Krai]. *Asia-Pacific region: the economy, politics, law*, 2011, no. 2, pp. 37–44.

5. *Primorskaya TOR Nadezhdinskogo raiona voshla v chislo prioritnykh* [Primorskiy APD Nadezhdinsky district is among the priority]. Available at: <http://primamedia.ru/news/primorye/26.12.2014/411547/primorskiy-tor-nadezhdinskiy-voshel-v-chislo-prioritetnih-dlya-realiza.html> (accessed 05 March 2015).

6. *Primorskimi TORami zainteresovalis' yaponskie kompanii* [Primorskiy APD interested in Japanese companies]. Available at: <http://primgazeta.ru/news/seaside-tori-became-interested-in-japanese-companiesprimgazeta.ru> (accessed 05 March 2015).

7. *Trutnev oboznachil osobennosti TORa na ostrove Russkii* [Trutnev outlined the features of the APD on the Russian island]. Available at: <http://www.news.vl.ru/vlad/2015/01/19/tor/#ixzz3UPGJ5YhM> (accessed 05 March 2015).

8. *Proekt terminala Sukhodol (Primorskii krai) poluchil polozhitel'noe zaklyuchenie go-sudarstvennoi ekoekspertizy* [Terminal project Sukhodol (PrimorskyKrai) received a positive opinion of statehood-ekoekspertizy]. Available at: <http://portnews.ru/news/193629> (accessed 07 March 2015).

9. *Rossiya : Pravitel'stvo Primor'ya budet dobivat'sya vneseniya ZAO «Vostochnaya neftekhimicheskaya kompaniya» v chislo torov v fevrale 2015 goda* [Russia: the government will seek to make Primorye JSC «Eastern Nye petrochemical company» in the number of APD in February 2015]. Available at: <http://ukrchem.dp.ua/2015/02/04/rossiya-pravitelstvo-primorya-budet-dobivatsya-vneseniya-zao-vostochnaya-nefteximicheskaya-kompaniya-v-chislo-torov-v-fevrale-2015-goda.html> (accessed 07 March 2015).

10. *Ofitsial'no prinyaty tri pervykh TOR i shest' investitsionnykh projektov Dal'nego Vostoka* [Formally adopted the first three areas of priority development and six investment projects of the Far East]. Available at: <http://EASTRUSSIA.RU/NEWS/6742> (accessed 15 March 2015).

11. *Podkomissiya kabmina RF odobrila projekt APD «Nadezhdinskii» v Primor'e* [Cabinet Sub-Commission of the Russian Federation approved the draft APD «Nadezhdinsky» in Primorye]. Available at: <http://primamedia.ru/news/politics/13.02.2015/420791/podkomissiya-kabmina-rf-odobrila-proekt-tor-nadezhdinskii-v-primore.html> (accessed 15 March 2015).

**Заусаев Вадим Константинович**, доктор экономических наук, профессор, директор Дальневосточного научно-исследовательского института рынка при Министерстве регионального развития России, г. Хабаровск, Россия. E-mail: [zausaev\\_inst@mail.ru](mailto:zausaev_inst@mail.ru)

**Кручак Наталья Андреевна**, ученый секретарь, заведующая лабораторией по развитию инновационных и специальных экономических зон Дальневосточного научно-исследовательского института рынка при Министерстве регионального развития России, г. Хабаровск, Россия. E-mail: [n\\_kruchak@mail.ru](mailto:n_kruchak@mail.ru)

## **ТЕРРИТОРИИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ И ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ**

Сегодня на Дальнем Востоке России складывается достаточно сложная социально-экономическая ситуация. Несмотря на успешное развитие отдельных субъектов, численность постоянного населения, характеризующая социохозяйственный потенциал территории и являющаяся для Дальнего Востока геостратегическим фактором, продолжает сокращаться. Проведенные ранее исследования показали, что высокие темпы промышленного развития и реализация масштабных экономических проектов являются важным условием, но не достаточным не только для приращения населения, но и его элементарного сохранения. Необходимы иные меры и инструменты влияния на данный процесс. Создание территорий опережающего развития как раз может стать одним из стимулов повышения демографического потенциала, если будут содержать механизмы прямого воздействия на рост

благополучия местных жителей, создавая у них настрой на укоренение и воспроизводство на Дальнем Востоке.

*Ключевые слова:* территории опережающего развития, особые режимы хозяйствования, демография, закрепление населения, сценарии развития, прогноз, эффективность.

**Vadim K. Zausaev**, Doctor of Economic Sciences, Professor, Director of the Far Eastern Research Institute of the Market at the Ministry of regional development of Russia, Khabarovsk, Russia. E-mail: zausaev\_inst@mail.ru

**Natalya A. Kruchak**, Scientific Secretary, Head of the Laboratory for the development of innovative and special economic zones of the Far Eastern Research Institute of the Market at the Ministry of regional development of Russia, Khabarovsk, Russia. E-mail: n\_kruchak@mail.ru

## **TERRITORIES OF ACCELERATED DEVELOPMENT AND DEMOGRAPHIC PROCESSES**

Far Eastern Russia is in a complicated socio-economic situation. Despite success in several regions the depopulation process (one of the most important indicators of the socioeconomic potential of the territory and one of the geo-strategic factors) continues, despite the successful economic development in the some regions. Previous researches have shown that high rates of industrial development and implementation of the large-scale economic projects are important but insufficient for the increment of the population. It is necessary another measures and instruments to influence on this process. Far East Russian territories of accelerated development will an efficient tool to increasing of demographic potential, if it will contain the direct impact mechanisms on the welfare of local residents. This situation will give them the mood for the rootedness and reproduction in the Far Eastern Russia.

*Keywords:* territories of accelerated development, special modes of economic management, demography, consolidation the population, scenarios of development, economic forecasts, efficiency.

Решением правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока определены новая модель и институты. Акцент сделан на экспорте товаров и услуг в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), создании конкурентоспособного инвестиционного климата, привлечении прямых инвестиций, росте деловой активности, развитии малого и среднего предпринимательства, создании конкурентоспособных территорий опережающего развития, в том числе особых экономических зон (ОЭЗ), промышленных, технологических и агропромышленных парков [1, с. 3]. Однако принятая Стратегия социально-эко-



номического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2030 г. определила в качестве главной цели закрепление населения [2, с. 11]. Позволяют ли новые установки обеспечить достижение этой цели?

Ранее проведенные исследования показали, что более высокие темпы промышленного развития не улучшают демографические тенденции. Например, в Ульчском районе Хабаровского края, благодаря созданию нефтяного терминала и расширения логистических услуг, рост объемов производства за период 2006–2011 гг. составил 9,5 раза, а потеря населения – одна из самых высоких: 28,7% [3, с. 24]. То же касается Бурейского района в Амурской области. Строительство и пуск Бурейской ГЭС, несмотря на рост социальной инфраструктуры, не позволили улучшить демографическую ситуацию. Сохраняется отрицательным как естественное, так и миграционное движение населения. Причем последнее даже усиливается. В период возведения гидроэлектростанции жители отмечали резкий рост цен на товары первой необходимости и связывали это с повышенными доходами строителей, которые давали импульс для роста цен. Страдали наименее обеспеченные жители района (пенсионеры, многодетные семьи и др.) [4, с. 184].

Значит, реализация масштабных проектов для улучшения демографической ситуации на Дальнем Востоке – условие необходимое, но не достаточное. К тому же это процесс длительный, а влияние его – косвенное. Переломить же тенденцию необходимо в течение ближайших 5–10 лет. Поэтому меры государственной поддержки должны быть прямыми, то есть непосредственно касающимися благосостояния дальневосточников, и в то же время снижающие затратность дальневосточной экономики (повышающие ее конкурентоспособность). Они должны лежать в основе национального сценария как главного направления развития российского Дальнего Востока. Основными из них являются:

- снижение тарифов на транспорт, тепло и электроэнергию;
- выплата дальневосточных надбавок из федерального бюджета;
- бесплатное высококачественное медицинское обслуживание;
- бесплатное высшее образование в университетах региона;
- дотация в размере не менее 50% стоимости строительства жилья и коммунальных расходов;
- бесплатный проезд 1 раз в год в западные регионы страны.

Цена подобных мероприятий высока: для Дальнего Востока это около 1,5 трлн руб. в год. Поэтому они должны реализовываться постепенно. Важно обозначить вектор и прописать его в специальном Федеральном Законе «Об особом статусе Дальнего Востока». Тогда жители увидят ориентир отношения государства к региону и смогут с его учетом строить здесь свою жизнь.

В настоящее время на Дальнем Востоке наиболее ускоренно развивается Сахалинская область. Темпы роста валового регионального продукта (ВРП) здесь не только наивысшие в регионе, но и опережают среднероссийские показатели. Особенно впечатляют ее относительные значения. По

выработке ВРП на 1 человека населения (1122,1 тыс. руб. в 2013 г.) превышение над Республикой Саха (Якутия) составило 2,1 раза. Однако демографические тенденции здесь продолжают оставаться негативными. Потери населения, как в Камчатском крае и Магаданской области, наивысшие. За период 2000–2013 гг. оно сократилось на 12,3%, или 69,0 тыс. чел.

Нами рассмотрены сценарии развития Сахалинской области с позиций формирования постоянного населения. Инерционный сценарий предполагает продолжение движения экономики в сложившихся в ретроспективе направлениях. Либерально-сырьевой – можно рассматривать как процесс активизации привлечения в местную экономику иностранных компаний. По сути, произойдет бросок в глобализацию, ускоренная реализация конкурентных преимуществ шельфовых нефтегазовых проектов до проявления рисков, связанных с выходом на рынок АТР новых игроков, добывающих сланцевые нефть и газ. Патерналистско-инновационный сценарий предусматривает присвоение особого статуса территории острова – Особой экономической зоны «Сахалин» – с формированием льготных экономических условий для отечественных и иностранных резидентов.

Для определения основных макроэкономических показателей использовалась апробированная в практике прогнозных расчетов модифицированная производственная функция, в которой параметр «К» (основные производственные фонды) заменен параметром «И» (инвестиции в основной капитал) [5, с. 369]. Патерналистско-инновационный сценарий рассчитывался с включением в модифицированную производственную функцию организационно-экономического и управленческого фактора, учитывающего эффекты от создания ОЭЗ [5, с. 371].

Правомерность использования такого подхода проверялась и была доказана на основе статистических данных за 1996–2006 гг. по 78 субъектам Российской Федерации. Из них в 69 регионах, которые производят 96,2% ВРП России, указанная модель показывает наличие значимых связей между ними, численностью занятых и объемом инвестиций в основной капитал [6, с. 197–200].

Анализ ретроспективы основных макроэкономических показателей (ВРП, инвестиции в основной капитал, численность занятых в экономике) показал, что в 1998–2012 гг. их характер был неустойчив. Но в целом динамика имела повышательный характер. Расчетная формула производной функции ретроспективного периода имеет вид:

$$\text{ВРП} = 8336,0 * \text{И}^{0,38} * \text{T}^{0,62}.$$

Значение коэффициента эластичности по инвестициям, равное 0,38, говорит о том, что экономика области является трудозатратной и влияние инвестиций на динамику ВРП и рост производительности труда – невысокое.

По инерционному сценарию предполагается, что экономика Сахалинской области получит новый импульс притока инвестиций в эффективные

сферы приложения капитала. В прогнозном периоде произойдет поэтапный рост коэффициента эластичности, и к 2030 г. он достигнет 0,43.

По либерально-сырьевому сценарию закладывается гипотеза, что посредством форсированного открытия рынка инвестиций основные макроэкономические показатели до 2030 г. будут ускоренно расти. Однако в связи с мононаправленностью приложения капитала, не комплексным хозяйством в более долгосрочной перспективе можно ожидать замедления. Коэффициент эластичности по инвестициям будет до конца прогнозного периода здесь выше, чем в инерционном сценарии, и составит 0,55.

Количественное описание патерналистско-инновационного сценария реализовано с включением в прогнозную формулу организационно-управленческого фактора [7, с. 136–137]. Для его расчета применялись среднегодовые ретроспективные темпы изменения ВРП, инвестиций и численности занятых. Для Сахалинской области величина организационно-управленческого фактора составила 0,0045. Влияние его на рост экономики мизерно. Аналогом для расчета этого интенсивного фактора роста стала Калининградская область, где действует режим особой экономической зоны. Организационно-экономический фактор здесь равен 0,01. Коэффициент эластичности по инвестициям составляет 0,44.

Прообразом для прогнозирования коэффициента эластичности по инвестициям в данном сценарии выступила Япония. Здесь была выдвинута гипотеза, что именно эта страна станет основным стратегическим партнером, поставщиком технологий, а также систем и подходов к менеджменту.

На основании вышеизложенного предполагается, что в прогнозе до 2030 г. значение коэффициента эластичности достигнет 0,5. Значение организационно-управленческого фактора возрастет до 0,008. Формула прогноза ВРП для Сахалинской области принята в следующем виде:

$$\text{ВРП} = 8336,0 * I^{0,5} * T^{0,5} * e^{0,008t}$$

Одной из важных характеристик социально-экономического развития региона является его населенческий потенциал, а также востребованность труда местных жителей. На территории Сахалинской области это определяет еще и геостратегическую устойчивость Дальнего Востока. Динамика занятых в экономике области в прогнозном периоде занятых по трем сценариям под влиянием различных детерминант имеет разнонаправленный характер. Так, по инерционному сценарию продолжится рост экономической дифференциации населения, поэтому основными направлениями социальной политики станут попытки ее выравнивания. Главным сдерживающим фактором оттока жителей станет реализация социальных федеральных и региональных программ, однако качественных преобразований в социохозяйственной сфере здесь ожидать трудно. Прогнозируется дальнейшее сокращение численности населения.

Либерально-сырьевой сценарий означает минимизацию социальных гарантий для местного населения, существенно возрастет экономическая дифференциация групп по доходам и качеству жизни. Островки конкурентоспособных производств, отвечающих мировым требованиям качества, начнут все больше отрываться от массы деградирующих, теряющих возможности качественного технологического и кадрового обновления предприятий. Требовательность к рабочей силе повысится. Сфера приложения труда рядовых сахалинцев существенно ограничится. Расширится использование иностранной рабочей силы и приезжих вахтовиков из других регионов России. Это неравенство будет рассматриваться как естественный процесс конкурентной борьбы. По сути – будут реализованы неолиберальные принципы хозяйствования. Отток населения приобретет массовый характер.

В рамках патерналистско-инновационного сценария проявятся предпосылки решения общеэкономических, социальных, региональных, внешне-торговых и научно-технических задач развития Сахалинской области, повышающие его геостратегическую значимость. Патерналистская составляющая обусловлена нацеленностью государственной поддержки на такие области социоэкономической сферы, как формирование трудового потенциала нового качества, основы перехода в последующем на инновационный путь развития с опорой на собственный человеческий потенциал, то есть развитие образования, здравоохранения, культуры, жилищно-коммунальной инфраструктуры. Потребность в разнообразном и качественном жилье создаст предпосылки для развития промышленности строительных материалов. Будет создан каркас институциональной инфраструктуры, обеспечивающий доступ компаний «второго эшелона» к финансовым, кадровым и инновационным ресурсам. Это станет стимулирующим фактором развития малого и среднего бизнеса, в том числе наукоемкой направленности. Обеспечение достойной работой и социальными гарантиями снизят поляризацию в доходах и конфликтность местных жителей. Предполагается постепенный рост населения.

Количественное описание движения показателя численности занятых в прогнозируемом периоде произведено с применением математических моделей, а также экспертных оценок. Временной интервал для расчета прогнозных данных соответствует периоду 1998–2012 гг. Число иностранных граждан, осуществляющих трудовую деятельность в Сахалинской области, рассчитано так же на основании ретроспективного анализа.

В результате расчетов, в 2030 г. численность занятых в экономике области по инерционному сценарию составит 335,5 тыс. чел. (рис. 1), или 116,7% к уровню 2013 г. Около 10% из них – иностранные работники и специалисты (33,3 тыс. чел.). По отношению к базовому году их значение возрастет в 2,2 раза.

По либерально-сырьевому сценарию численность населения Сахалинской области значительно сократится. Снизится трудовой потенциал мест-

ного населения. В то же время, ускоренное развитие экономики востребует значительные трудовые ресурсы, в том числе высококвалифицированных рабочих и специалистов. Возрастет потребность в иностранной рабочей силе и российских специалистах, работающих вахтовым методом. Экспертно оценено, что к 2030 г. суммарная численность привлекаемых со стороны специалистов возрастет в 10 раз и составит 151 тыс. чел.

Среднегодовая численность занятых в экономике Сахалинской области по патерналистско-инновационному сценарию также рассчитана при помощи математической модели. Количество их в 2030 г. составит 336,6 тыс. чел. Рост к уровню 2013 г. – 127,6%. Это позволит снизить количество иностранных рабочих против либерально-сырьевого сценария до 19,6 тыс. чел., или чуть более 5% в общей численности занятых.

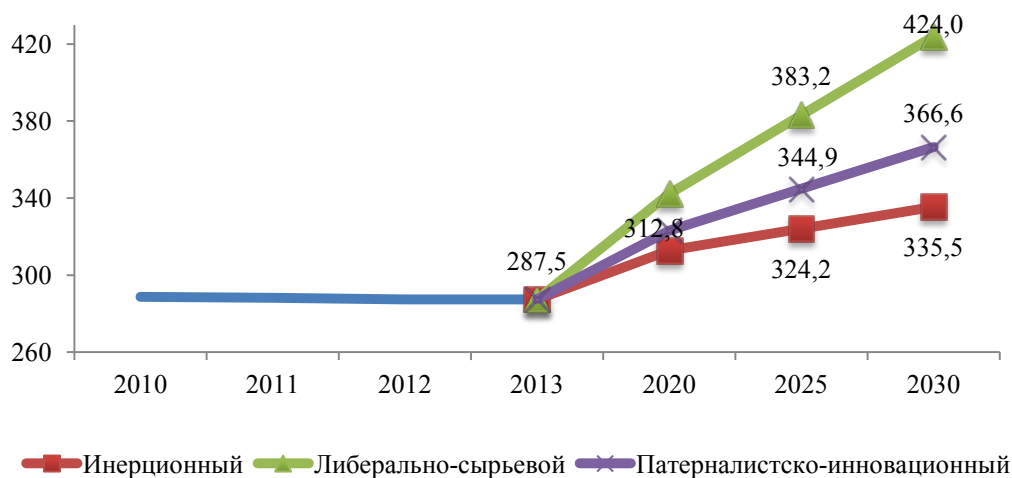


Рис. 1. Динамика среднегодовой численности занятых в экономике Сахалинской области до 2030 г. по сценариям развития, тыс. чел.

Исходя из количества занятых в Сахалинской области, а в них – иностранных рабочих и вахтовиков, а также прогнозируемой структуры населения по сценариям развития, определено количество постоянного населения. Так, по инерционному сценарию оно составит 471,2 тыс. чел. (рис. 2), или 69,0% к уровню 2013 г.

По либерально-сырьевому сценарию прогнозируется наибольшее его сокращение. В связи с не востребованностью на рынке труда, дифференциацией уровня жизни, усилением неопределенности усилится миграционный отток. Постоянное население сократится до 390 тыс. чел. Снижение к 2013 г. – 20,6%.

Патерналистско-инновационный сценарий предполагает обратную тенденцию. Благодаря созданию благоприятных условий для роста жизненного уровня и эмоционально-психологического настроения жителей на

уверенность в долгосрочной перспективе, численность постоянного населения возрастет до 552,1 тыс. чел. Прирост к 2013 г. – 6,3%.



Рис. 2. Динамика численности постоянного населения Сахалинской области до 2030 г. по сценариям развития, тыс. чел.

Полученные прогнозные макропоказатели (ВРП, инвестиции в основной капитал, производительность труда, инвестиционная отдача и доходы в областной бюджет) демонстрируют, что по всем трем сценариям наблюдается положительная динамика. Но с коммерческой точки зрения наилучшим сценарием развития островной экономики является либерально-сырьевой. Однако по нему еще больше усилится моносырьевая специализация, значительно возрастет использование иностранной рабочей силы и работников вахтовым методом, которые не требуют инвестиций в социальную сферу. Некомплексный характер экономики сократит устойчивость местной социально-экономической системы, негативные последствия чего проявятся в более отдаленный период. Численность постоянного населения, являющаяся главным геостратегическим фактором для Дальнего Востока, сократится. Демографический потенциал области будет понижен.

Таким образом, специальный режим хозяйствования в виде особой экономической зоны, предусмотренный в патерналистско-инновационном сценарии, станет эффективным инструментом реализации сравнительных преимуществ области. Придав мощный импульс развитию промышленности и расширив возможности диверсификации островной экономики, она привлечет предпринимателей из ближних и более удаленных территорий, в том числе из сопредельных стран. Ускорится процесс освоения новых нефтегазовых месторождений. Инвестиции будут распределяться в различные секторы экономики, в том числе и на модернизацию социальной инфраструктуры. Труд местных жителей будет конкурентоспособным на рынке

рабочей силы. Это повлечет повышение качества и уровня жизни населения, что способствует его закреплению и укоренению на островной территории. Формирование положительного образа Сахалина как территории, благоприятной для жизни, создаст настрой для миграции в область граждан для постоянного проживания из других регионов страны. Такая ситуация формирует позитивные предпосылки для сохранения и закрепления геостратегических позиций России на Дальнем Востоке и в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Решение по итогам заседания правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока // Тихоокеанская звезда. – 2013. – 15 ноября. – С. 3.
2. Основные направления стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2010. – 135 с.
3. Заусаев, В. К. Миграционные настроения на Дальнем Востоке: жить нельзя уехать / В. К. Заусаев, М. Г. Сафронов, Н. А. Кручак, А. И. Воробьева // ЭКО. – 2013. – № 2. – С. 22–35.
4. Заусаев, В. К. Мегапроекты в социально-экономическом развитии территории и решении геостратегических задач Дальнего Востока / В. К. Заусаев, З. А. Халиуллина // ЭКО. – 2011. – № 1. – С. 179–188.
5. Заусаев, В. К. Сахалин в XXI веке: новый вектор развития : монография / В. К. Заусаев, А. В. Хорошавин. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2012. – 456 с.
6. Быстрицкий, С. П. Дальний Восток России: становление новой экономики : монография / С. П. Быстрицкий, В. К. Заусаев, А. В. Хорошавин. – Хабаровск : Изд-во ДВАГС, 2008. – 346 с.
7. Шишов, А. Л. Макроэкономика / А. Л. Шишов. – М. : ЭКМОС, 1997. – 320 с.

### REFERENCES

1. Reshenie po itogam zasedaniya pravitel'stvennoi komissii po voprosam sotsi-al'no-ekonomicheskogo razvitiya Dal'nego Vostoka [The decision after meeting of the government Commission on the socio-economic development of the Far East of Russia]. *Tikhookeanskaya zvezda*, 2013, November 15, p. 3.
2. *Osnovnye napravleniya strategii sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Dal'nego Vostoka i Baikal'skogo regiona na period do 2025 goda* [The main directions of socio-economic development of the Far East and the Baikal region for the period up to 2025]. Khabarovsk: Khabarovsk Territory Print House, 2010. 135 p.
3. Zausaev V.K., Safronov V.G., Kruchak N.A., Vorobeva A.I. Migratsionnye nastroeniya na Dal'nem Vostoke: zhit' nel'zya uekhat' [Immigration Sentiment in the Far East: Cannot Live Away]. *ECO*, 2013, no. 2, pp. 22–35.

4. Zausaev V.K., Khaliullina Z.A. Megaproekty v sotsial'no-ekonomicheskom razvitii territorii i reshenii geostrategicheskikh zadach Dal'nego Vostoka [Mega Projects in Social and Economic Development of the Territory and Meeting the Geostrategic Targets for Far Eastern Russia]. *ECO*, 2011, no. 1, pp. 179–188.

5. Zausaev V.K., Khoroshavin A.V. *Sakhalin v XXI veke: novyi vektor razvitiya* [Sakhalin in XXI century: a new growth vector]. Khabarovsk: Khabarovsk Regional Print House, 2012. 456 p.

6. Bystritskii S.P., Zausaev V.K., Khoroshavin A.V. *Dal'nii Vostok Rossii: stanovlenie novoi ekonomiki* [The Far East of Russia: formation of a new economy]. Khabarovsk: Far Eastern Academy of state service Publ., 2008. 346 p.

7. Shishov A.L. *Makroekonomika* [Macroeconomics]. Moscow : EKMO Publ., 1997. 320 p.



# ЭКОНОМИКА РЕГИОНА THE ECONOMY OF THE REGION

---

*Килимчук Анна Анатольевна*, аспирант кафедры страноведения и международного туризма Киевского национального университета имени Тараса Шевченко, г. Киев, Украина. E-mail: elphenok@bigmir.net

## СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ МЕСТНОЙ ЭКОНОМИКИ КИТАЯ

Данная статья посвящена исследованию роли специальных экономических зон в экономическом развитии КНР. Автором предпринята попытка оценить степень влияния деятельности специальных экономических зон третьего поколения на становление местной экономики китайских провинций и автономных районов. В качестве объекта исследования рассматриваются Зоны новых и высоких технологий (ЗНВТ) и Экономико-технологические зоны (ЗЭТР) как инновационные формы развития внутренних регионов, продвижения технологических разработок, привлечения иностранных инвестиций и расширения международного сотрудничества посредством стимулирования экспорта.

Автор дает краткое описание функциональных особенностей ЗНВТ и ЗЭТР, а также раскрывает их основные характерные различия. В статье представлены результаты проведенного исследования, детально рассмотрены примеры наиболее крупных, интересных и продуктивных СЭЗ. На основании анализа деятельности зон новых технологий и экономико-технологических зон выделены группы административных единиц с наибольшим и наименьшим значением зональных предприятий в формировании местного экономического уклада.

В работе впервые рассматривается и анализируется дифференцированное воздействие отдельных типов СЭЗ на развитие экономики Китая. В статье используется предложенная автором методика исследования специальных экономических зон, которая предполагает применение метода ранжирования по нескольким наиболее показательным критериям.

Помимо экономической составляющей, автором раскрываются также социальные эффекты функционирования СЭЗ, в частности разрешение гендерных противоречий и межэтнических конфликтов в отдельно взятых регионах. Кроме того, затрагивается проблема условий труда на предприятиях зон, а также социального обеспечения рабочих.

*Ключевые слова:* специализированная экономическая зона, зона экономико-технологического развития, зона развития высоких технологий, региональная политика, Китай, экспорт, импорт, иностранные инвестиции.

*Anna A. Kilimchuk*, Graduate student of geography and international tourism Kiev National Taras Shevchenko University, Kiev, Ukraine. E-mail: elphenok@bigmir.net

## **SPECIAL ECONOMIC ZONES AS A KEY FACTOR OF LOCAL ECONOMIC DEVELOPMENT IN CHINA**

The article is devoted to the investigation of the role of Special Economic Zones in the economic development of China. The author attempts to assess the impact of the third generation Special Economic Zones functioning on the formation of the local economy of the Chinese provinces and autonomous regions. High and New Technological Development Zone (HTDZ) and Economic and Technological Development Zones (ETDZ) as innovative forms of inland regions development are regarded as the object of the research. They are also considered to be the key factor of technological development promoting, foreign investments encouraging and expanding of international cooperation through export incitement.

The author gives a brief description of the functional features of HTDZ and ETDZ and reveals their main differences. The results of the investigation, the detailed examples of major and productive SEZs in particular, are submitted in the article. The groups of administrative units with the highest and the lowest significance of zone enterprises in the formation of the local economic structure are defined as a result of the analysis of High-Tech zones and Economic and Technological zones activity.

The diversified effect of the third generation SEZs on the local economy development of China is being analyzed for the first time. The method of special economic zones study, proposed by the author, involves ranking of the most striking criteria, is used in the paper.

In addition to the economic component, the author finds out the social effects of the SEZ activities – solving the gender and inter-ethnic conflicts in some particular regions. Further more the issues of working conditions in the zones, as well as social perks and insurance of workers are regarded in the paper.

*Key words:* Specialized economic zone, economic and technological development zone of high-tech development, regional policy, China, exports, imports, foreign investment.

На современном этапе формирование специальных экономических зон (СЭЗ) приобретает стратегическое значение для КНР, являясь одним из эффективных инструментов преодоления глубоких диспропорций в развитии народного хозяйства страны путем использования имеющегося экономи-

ческого потенциала, освоения и расширения выпуска экспортоориентированных и импортозамещающих видов продукции, а также активного привлечения иностранных и отечественных инвестиций. Стоит отметить, что вопросы функционирования, типологии, особенностей инвестиционного климата специальных экономических зон Китая широко освещены в научной литературе. Вместе с тем, большинство ученых рассматривают особенности деятельности комплексных специальных экономических зон, относящихся к СЭЗ первого поколения, а также их влияние на макроэкономические показатели страны в целом и укрепление позиций КНР на мировой арене, оставляя без внимания другие типы СЭЗ и их роль в развитии местной экономики. В последние же годы все большее значение приобретают экономико-технологические зоны и зоны новейших и высоких технологий, являясь катализаторами развития внутренних регионов страны, а также способствуя расширению международного сотрудничества. Им присуща более доминантная роль в развитии национальной экономики и продвижении структурных реформ КНР. Так, например, история происхождения зон экономико-технологического развития (ЗЭТР) связана с концепцией переориентации экспорта на высокотехнологичную конкурентную продукцию. Основными задачами ЗЭТР являются строительство инфраструктурных объектов международного класса, внедрение передовых иностранных технологий на местных промышленных предприятиях, а также обеспечение роста экспортных операций. Что касается зон развития новых и высоких технологий (ЗНВТ), их создание осуществлялось в соответствии с общегосударственной научно-технической программой «Факел». Они представляют собой зоны высокой концентрации научных и промышленных учреждений, основанных с целью использования достижений научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в коммерческих разработках [3, р. 58]. ЗНВТ являются ядром инновационно-технологической системы страны, а также одним из инструментов поддержки развития высокотехнологичных отраслей в Китае. Именно поэтому зоны высоких и новейших технологий находятся в подчинении Министерства науки и технологий, в отличие от всех других видов СЭЗ, которые подчинены Министерству коммерции КНР.

В связи с относительно незначительными экономическими показателями, по сравнению с комплексными СЭЗ и масштабами экономики Китая в целом, большое количество ученых пренебрегает результатами деятельности вышеупомянутых технологических зон. Однако именно эти два типа зон в большей степени влияют на экономико-социальные аспекты жизни местного населения отдельных регионов, в том числе способствуя развитию наиболее отсталых. Отсутствие системных исследований в области данного вопроса вызывает необходимость его дальнейшего изучения.

В данной статье автором изложена интерпретация результатов исследования роли экономико-технологических зон и высокотехнологических зон в развитии местной экономики. В качестве исходных данных была ото-

брана статистическая информация за 2011 г., что наиболее полно отображает реальную картину. Анализ роли зон высоких и новейших технологий охватил 21 провинцию, четыре автономных района и четыре города центрального подчинения, за исключением провинции Цинхай и Тибетского автономного района, на территории которых отсутствовали вышеупомянутые типы СЭЗ. Для оценки влияния ЗНВТ были избраны следующие критерии: уровень занятости, стоимость валовой внутренней продукции (ВВП) и объемы экспортных поступлений, из которых были произведены расчеты частичных показателей, отображающих долю высокотехнологических зон в соответствующих показателях конкретных регионов.

Анализ роли деятельности зон экономико-технологического развития включил 22 провинции, четыре города центрального подчинения и пять автономных районов КНР. Для оценки влияния деятельности ЗЭТР на региональное развитие были проанализированы такие показатели, как доля экспорта зон в региональном показателе экспорта; доля валовой продукции зон в региональном показателе ВВП и доля фактически использованных прямых иностранных инвестиций, привлеченных в развитие ЗЭТР в суммарном показателе объемов инвестирования соответствующего региона.

В зависимости от величины удельного веса зон в суммарных показателях провинций и районов по трём выбранным критериям каждому региону были присвоены соответствующие ранги. Исходя из суммарных рангов регионов по всем показателям, административные единицы Китая были распределены на пять групп. К первой группе с наибольшим влиянием зон новейших и высоких технологий на развитие местной экономики были отнесены две провинции Шэньси и Хубэй, а также столица Китая Пекин (рис. 1).

Следует отметить, что провинция Шэньси занимает первое место, что обусловлено функционированием на ее территории трех крупных ЗНВТ – Сиань, Баодзи и Янлин, производящих 34,9% валовой продукции региона. На эти три зоны в 2011 г. приходилось 8,5% занятого населения провинции и 99% экспортных поступлений. Зона новейших технологий Сиань по показателю ВВП, который в 2011 г. достиг 87 млрд дол., занимала первое место среди всех высокотехнологических зон Китая. В нее входят экспортно-производственная зона и научный парк программного обеспечения Сиань. Здесь расположено более 1000 высокотехнологических предприятий и компаний, 100 из которых представлены в списке Fortune 500 Companies – ведущем рейтинге крупнейших компаний мира. Одна только зона Сиань обеспечивала 250 тыс. рабочих мест, что составляло более 1% занятого населения провинции. Стоит также отметить еще одну СЭЗ Шэньси – Государственную высокотехнологичную демонстрационную зону сельскохозяйственной продукции Янлин. Это единственная зона такого рода в Китае, специализирующаяся на разработке современных методов ведения сельского хозяйства и ресурсосберегающих технологий. Она занимает территорию общей площадью 94 кв. км, здесь задействованы более 4000 ученых,

работающих в сфере развития лесничества, земледелия, агрономии, рационального водопользования [5, p. 45–50].

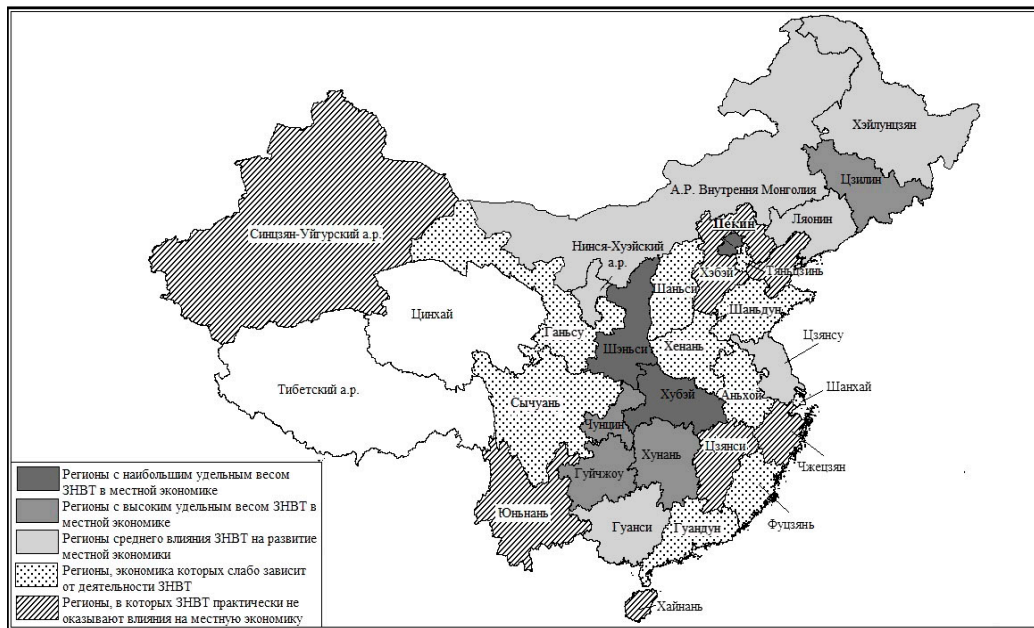


Рис. 1. Зоны новейших и высоких технологий на территории Китая

Одинаковый ранг имеют Пекин и Хубэй, местная экономика которых испытывает несколько меньшее влияние деятельности высокотехнологических зон по сравнению с провинцией Шэньси. Так в провинции Хубэй функционируют две зоны – в городах Сяньфан и Вухань. В 2011 г. в общей сумме на них приходилось 30% экспорта и 22% валовой продукции региона. Кроме того, они обеспечивали 4,7% занятости провинции. В Пекине успешно действует Пекинская экспериментальная зона развития новейших технологий Чжунгуанцунь в районе Хайдань. Это первая высокотехнологическая зона в Китае, созданная в 1988 году, которая занимает площадь более 100 кв. км. Здесь расположены 4,5 тыс. технологических компаний, из которых 1035 финансируются иностранными инвесторами. Показатель доли занятых на предприятиях зоны в 2011 г. был относительно высоким – около 2% от общего показателя занятых Пекина. В Пекинской зоне насчитывается 50 высших учебных заведений и 138 научно-исследовательских институтов, включая Пекинский университет и Китайскую академию наук. В зоне освоено производство около шести с половиной тысяч видов наукоемкой продукции, из которых около 500 получили международные и государственные премии в области новейших разработок и изобретений. Рядом с зоной Чжунгуанцунь расположена информационно-технологическая база Шанди. Обе зоны произвели за год

83 млрд дол. ВВП, что составляло 35% от суммарного показателя столицы КНР. Более 74% экспорта Пекина составила продукция, произведенная в зонах высоких и новейших технологий.

Вторая группа охватывает провинции с высокой степенью влияния деятельности высокотехнологичных зон на развитие местной экономики. В частности, здесь целесообразно выделить две подгруппы: первая включает провинции Цзилинь и Хунань, вторая – Чунцин и Гуйчжоу. Зоны высоких технологий, расположенные в провинциях первой подгруппы, по значению и роли в местной экономике приближаются к Пекинским и Хубэйским зонам. А по отдельным показателям их доля в суммарных показателях провинций Цзилинь и Хунань несколько превышает последние. Так, например, показатели деятельности зон Чанша, Джуджоу и Сьянтань значительно сильнее коррелируют с уровнем занятости провинции Хунань, общее количество жителей которой на 10 млн превышает население Хубэйского региона. На эти три зоны в 2011 г. приходилось 6,4% от общего количества занятых провинции, что в полтора раза выше соответствующего показателя ЗНВТ провинции Хубэй. Зоны Чанчунь и Цзилинь по суммарной доле в ВВП провинции Цзилинь в целом занимали высшие позиции, так как этот показатель достиг 43%. Однако их доля в суммарном экспорте провинций значительно меньше по сравнению с зонами Пекина и провинции Хубэй. Для провинции Цзилинь она составила 20% или 4,5 млрд дол., а для Хунань – 23%. Наивысшая доля в показателе ВВП провинции Цзилинь приходится на зону Чанчунь, которая производит около 45 млрд дол. валовой продукции. Благодаря тому, что ведущей отраслью зоны является автомобилестроение, Чанчунь известен в Китае как «Город автомобилей». В 2010 г. зона стала вторым по величине производителем автомобилей в стране, а общий объем выпуска продукции достиг 1,67 млн единиц. Вторая СЭЗ провинции – одноименная зона Цзилинь также специализируется на сборке автомобилей и изготовлении запчастей. Однако показатель ВВП Цзилинь значительно меньше и достиг в 2011 г. 16 млрд дол. На территории обеих зон действуют около двух тысяч промышленных предприятий, на которые приходилось 2,6% занятого населения Цзилинь. Что же касается второй подгруппы, которая охватывает провинцию Гуйчжоу и город центрального подчинения Чунцин, то отмечается значительная вариация показателей. Для высокотехнологических зон Чунцин присуща высокая доля в уровне занятости и валовой продукции города, что достигало 7,6% и 33,8% соответственно. И в то же время, для них характерным был наименьший среди всех зон частичный показатель экспорта, составляющий 11,5%. Это объясняется тем фактом, что в ЗНВТ Чунцин развиты трудоемкие отрасли, такие как производство химических волокон, резины, приборов, оборудования, а также наукоемкие, включая проведение исследований и разработок в целях развития местной промышленности. Большинство предприятий ориентировано на внутренний рынок. Это один из крупнейших промышленных и научных центров страны. Более 60% работников

Чунцин занято в добывающей и обрабатывающей промышленности, в частности в машиностроении, металлургической и химической отраслях промышленности. Здесь действуют более 1000 научно-исследовательских институтов с общим количеством научно-технических работников около 400 тыс. человек. Подавляющая их часть, а именно 260 тыс. работников, задействованы именно в зонах развития высоких и новейших технологий. В противовес этому, в высокотехнологической зоне Гуйян провинции Гуйчжоу более развитыми являются экспортоориентированные отрасли, в частности авиационная и космическая промышленность, биофармацевтика, информационные технологии. Годовой объем экспорта зоны в 2011 г. составил более 700 млн дол. в сравнении с суммарным показателем экспорта провинции в 2 млрд дол. [9]. В зоне функционируют 1200 предприятий. Пять крупнейших компаний ежегодно производят около 0,2% ВВП провинции, то есть 166 млн дол. каждая. В целом же доля зоны Гуйян в региональном показателе валовой продукции Гуйчжоу незначительна и составила в 2011 году 8%.

Третья группа является самой многочисленной и включает три автономных района, два города центрального подчинения и семь провинций, в которых деятельность зон высоких технологий осуществляет среднее влияние на развитие экономики. В автономных районах, которые включают Гуанси-Чжуанский, Нинся-Хуэйский и район Внутренняя Монголия, зоны высоких и новейших технологий производили около 9% валовой продукции соответствующих регионов. На них приходилось от 13 до 20% регионального экспорта. Наибольшая доля высокотехнологичных зон в показателе занятости была характерна для Нинся-Хуэйского района и составляла 6%. В 2011 г. здесь функционировала единая ЗНВТ на базе зоны экономико-технологического развития Иньчуань, в которой развиты такие отрасли, как машиностроение, производство промышленного оборудования, разработка новых материалов и химическая индустрия. На предприятиях зоны работало около 40 тыс. человек. Во Внутренней Монголии также действовала одна зона высоких технологий в городе Баоту. Общее количество рабочих ЗНВТ Баоту превышало 111 тыс. человек, что равноценно 2% от суммарного показателя занятости по району. Здесь расположено более 500 предприятий, специализирующихся в области обработки редкоземельных металлов, химической и машиностроительной промышленности. Гуанси-Чжуанский район отмечается наибольшим влиянием высокотехнологичных зон в развитии местной экономики всех трех автономных районов. Зоны Наньнин и Гуилинь произвели в сумме более 10% экспортной продукции региона, включая биофармацевтические материалы, электронику, информационные технологии.

Города Тяньцзинь и Шанхай, также входящие в третью группу, занимают промежуточные позиции среди регионов с высоким и относительно низким влиянием высокотехнологических зон и характеризуются большим количеством ЗНВТ. Их частичные показатели на 2011 г. одинаковы: высокотехнологичная продукция составила 20-21% от регионального показателя

валовой продукции, а на долю экспорта местных зон приходилось по 13% от суммарного экспорта каждого города. Уровень занятости в ЗНВТ Тяньцзинь и Шанхай относительно незначительный, по сравнению с другими типами зон, и составил менее одного процента. В третью группу входят, в частности, три из наиболее развитых провинций Китая: Гуандун, Цзянсу и Ляонин. И хотя наибольшую роль в развитии местной экономики играют комплексные СЭЗ и зоны свободной торговли, деятельность высокотехнологических зон также оказывает значительное влияние. Так, на шесть зон высоких технологий в Шэньчжэне, Гуанчжоу, Чжухай, Гуанчжоу, Чжоншань и Фошань приходилось 23% ВВП и 14% экспорта провинции Гуандун. Однако их доля в региональном показателе занятости достаточно небольшая, всего 0,5%. В провинции Цзянсу в 2011 г. действовало пять ЗНВТ – Тайчжоу, Нанцзин, Чанчжоу, Усе и Сучжоу, с суммарным количеством занятых около 900 тыс. человек, по сравнению с региональным показателем занятости в 154 млн человек. Наиболее развитой зоной провинции можно назвать Сучжоу, предприятия которой специализируются на электронике и информационных технологиях, фармацевтике, химии, а также комплексных оптико-механико-электронных разработках. В ее состав входит одноименная экспортно-производственная зона, которая обеспечила в 2011 г. высокий внешнеторговый оборот – более 34 млрд дол. Наименьшее количество зон функционировало в провинции Ляонин – это ЗНВТ Далянь, Аньшань и Шеньян. Их доля в валовом показателе экспорта составила 19% и почти столько же пришлось на долю зон в суммарном показателе ВВП провинции. Что же касается остальных провинций третьей группы – Сычуань, Фуцзянь, Хейлуцзянь и Хэнань, то следует отметить их высокие показатели занятости, около 3%. Доля местных зон высоких технологий в суммарном экспорте и региональном ВВП была относительно незначительной, в среднем около 13% и 10% соответственно. Только для ЗНВТ провинции Хэйлуцзянь характерным был высокий показатель валовой внутренней продукции – более 19% [9]. На ее территории действовало две зоны высоких и новейших технологий в городах Харбин и Дачин.

К четвертой группе относятся семь провинций, развитие местной экономики которых незначительно зависит от функционирования высокотехнологических зон: Ганьсу, Аньхой, Шаньси, Шаньдун, Юньнань, Хэбэй и Цзянси. Доля ЗНВТ в региональных показателях ВВП и экспорта в 2011 г. не превышала 10% и 15% соответственно, а количество работников в зонах в среднем составило около 1% от общего числа занятых по провинциям. Все провинции четвертой группы имеют одинаковые показатели экономического развития, за исключением Шаньдун, которая занимает третье место в Китае по объемам экспортно-импортных операций, стоимости валовой продукции, количеству промышленных предприятий и объемам иностранных инвестиций. В 2011 году здесь функционировало пять высокотехнологических зон – Цзинань, Циндао, Цзыбо, Вэйфан и Вэйхай, которые, по сравнению с местными зонами экономико-технологического развития,



производственно-экспортными зонами и беспошлинной зоной Циндао, характеризуются меньшими долями экспорта и ВВП. Однако стоит отметить, что по абсолютным показателям местных ЗНВТ провинция Шаньдун занимает второе место после Пекина.

Пятая группа включает Синьцзян-Уйгурский автономный район и две провинции – Хайнань и Чжэцзян, в развитии экономики которых зоны высоких технологий играют наименьшую роль по сравнению с остальными СЭЗ в других регионах. Так, в частности, на 2011 г. в Синьцзяне действовала единственная зона высоких и новейших технологий Урумчи. На нее приходилось всего 0,5 % занятых, около 5% экспортных поступлений и 3,5% валовой продукции района. Однако зона имеет значительные перспективы развития, обусловленные присоединением к ней в конце 2011 г. специального экономического района Синьши. По данным 2012 г., ЗНВТ Урумчи достигла показателя ВВП около 4,5 млрд дол., что в полтора раза превышает показатель предыдущего периода.

Зоны экономико-технологического развития имеют не менее важное значение для развития местной экономики. При этом по некоторым показателям они опережают зоны высоких и новейших технологий, что связано как со спецификой их деятельности, так и особенностями структурной организации. Во-первых, большая часть ЗЭТР являются более крупными по площади и, соответственно, количеству предприятий, а также охватывают более широкий спектр отраслей. Во-вторых, они ориентированы на крупносерийное производство и развитие внешней торговли. И, наконец, в-третьих, ЗЭТР функционируют уже достаточно длительное время по сравнению с высокотехнологическими зонами.

По данным 2011 г., наибольший вклад в развитие местной экономики оказывала деятельность ЗЭТР в городе Тяньцзинь, а также провинциях Фуцзянь и Цинхай (рис. 2).

Третья группа охватывает город Пекин, провинции Шаньдун, Хэйлунцзян, Цзянси, Хайнань, Чжэцзян и Хубэй, а также Синьцзян-Уйгурский автономный район, в развитии которых деятельность ЗЭТР играла второстепенную роль по сравнению с другими типами СЭЗ. На долю местных зон экономико-технологического развития приходилось 11–16% регионального ВВП и 10–12% экспорта региона, а также от 10 до 16% прямых иностранных инвестиций, привлеченных в развитие местной экономики в 2011 году.

Четвертая группа, в которую входит два автономных района – Тибетский и Нинся-Хуэйский, а также провинции Шаньси, Юньнань, Сычуань, Хэбэй, Хунань и город Шанхай, охватывает регионы с низкой долей ЗЭТР в региональных показателях экспорта и валовой продукции. Так, в частности, доля зон экономико-технологического развития насчитывала 5–9% экспортной продукции и 5–11% регионального ВВП. Исключение составляет лишь Тибетский автономный район, в котором значительная часть экспорта приходилась на ЗЭТР Лхаса, однако ее доля в

показателе валовой продукции была сравнительно невысокой – менее 1%. В регионах данной группы в среднем 10% иностранного инвестирования приходилось на зоны экономико-технологического развития.

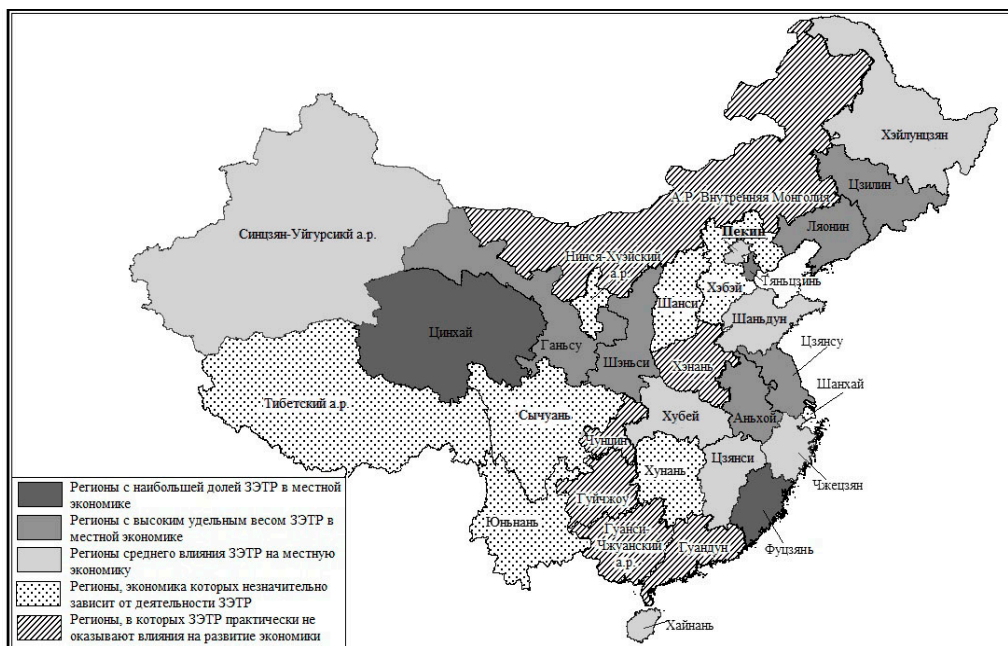


Рис. 2. Зоны экономико-технологического развития на территории Китая

Пятая группа охватывает провинции Гуандун, Хэнань, Гуйчжоу, город Чунцин, автономные районы Внутренняя Монголия и Гуанси-Чжуанский. В этих регионах зоны экономико-технологического развития произвели за 2011 г. от 1 до 3% экспортной продукции и 2–6% валовой промышленной продукции. Лишь 2–3% суммарного объема прямых иностранных инвестиций соответствующего региона приходилось на ЗЭТР.

Создание и функционирование различных типов Специальных экономических зон в Китае имеет не только положительные экономические эффекты, но и помогает в решении вопросов социального характера. С одной стороны, внедрение специальных экономических зон благодаря созданию большого количества новых рабочих мест повлияло на снижение уровня безработицы в стране, с другой – на преодоление гендерной дискриминации на рынке труда и напряженности в некоторых регионах, где преобладающую часть населения составляют этнические меньшинства. В частности, с целью улучшения социально-экономических условий и повышения уровня жизни местного населения в 2001 г. была создана специальная экономическая зона в городе Лхаса, где проживают представители тибетской народности. В 2010 г. статус СЭЗ был также предоставлен городу Кашгар, который был центром постоянных этнических конфликтов уйгурского населения.

Политика деятельности специальных экономических зон способствует решению проблем трудоустройства женского населения. В целом по стране доля женщин в национальном показателе занятости составляет 40%, тогда как во многих ЗЭТР и ЗНВТ работники женского пола составляют большинство, а в некоторых зонах этот показатель достигает 90%. Им также предоставляются значительно лучшие условия труда, в том числе высокий уровень заработной платы и перспективы карьерного роста. Однако в районах, специализирующихся на высокотехнологичных отраслях, все еще преобладают мужчины. При этом доступ для женщин также остается открытым.

По данным Международной организации труда, в 2002 г. в китайских СЭЗ всех уровней было занято более 30 млн человек. В то же время в свободных экономических зонах других стран суммарное количество занятых составляло около 7 млн. Наивысшие темпы прироста уровня занятости характерны для зон экономико-технологического развития и высокотехнологических зон. За предыдущее десятилетие в период с 1995 г. по 2005 г. количество занятых на предприятиях технологических зон выросло с 3,3 млн, что составляло 2% от общего числа занятого населения, до 18,8 млн чел. (или 13% от суммарного количества занятых по стране). А уровень занятости в ЗНВТ – с 5 млн чел. в 2005 г. вырос до 13 млн в 2014 г. [8].

Стоит также упомянуть, что на начальных этапах развития деятельность большинства предприятий в специальных экономических зонах КНР осуществлялась без соблюдения основополагающих принципов и прав в сфере трудового законодательства. В противовес этому, современные СЭЗ в Китае в большей степени ориентированы на международные трудовые нормы и обеспечивают лучшие условия для своих работников, чем раньше, что часто также превалирует в сравнении с предприятиями на территориях обычного экономического режима. В частности, работникам разрешается создавать и вступать в рабочие организации и профессиональные союзы. Так, в провинции Гуандун создано наибольшее количество профсоюзов – более 10 тыс. (по состоянию на 2006 г.), в то время как в провинции Цзянсу, которая преобладает по количеству ЗЭТР, действует лишь 2,5 тыс. рабочих организаций [8]. Это объясняется тем фактом, что большинство СЭЗ Цзянсу было основано всего полтора десятилетия тому назад, в начале 2000-х годов, поэтому развитие местных союзов работников только начинает разворачиваться. Еще одним благоприятным аспектом в соблюдении действующего законодательства в области охраны здоровья и труда является развитая социальная инфраструктура. На территории большинства СЭЗ имеются институты и организации медицинского профиля, а администрации зон обязывают местные предприятия обеспечивать своих работников социальным страхованием.

Несмотря на тот факт, что подавляющее число СЭЗ придерживается международных трудовых норм, все еще остаются зоны с практикой сверхурочного рабочего времени, что связано с особенностями и потребностями местных отраслей промышленности, а также необходимостью

срочных поставок продукции. Для решения последней проблемы на базе зон создаются логистические парки, которые оптимизируют работу предприятий и соответственно облегчают условия труда рабочих.

В целом следует отметить, что региональная политика КНР способствует эффекту диффузии специальных экономических зон третьего поколения. Деятельность этих зон признана достаточно результативной, и сеть их постоянно расширяется. На сегодняшний день, по данным китайской Ассоциации зон развития, в стране функционируют 115 зон высоких и новейших технологий: 56 ЗНВТ сосредоточены в восточном поясе, 32 – в центральных регионах и остальные 27 – в западных регионах страны [6]. По количеству ЗНВТ лидирует провинция Цзянсу, в которой расположено 11 зон, при этом всего на три развитые провинции Гуаньдун, Шаньдун и Ляонин приходится суммарно 27 зон, по 9 на каждую. В 2012 г. в 105 ЗНВТ насчитывалось почти 64 тысячи предприятий с общим числом занятых более 12,69 млн человек. Суммарный показатель экспорта достигал 376 млрд дол., а объем валовой промышленной продукции составил 9% от национального ВВП, или 5,22 трлн юаней (838 млрд дол.) [1].

В Китае также зарегистрированы и действуют 215 зон экономико-технологического развития высшего государственного уровня. Из них 104 зоны расположены в восточных регионах КНР, 63 – в центральных и 48 – в западных. Наибольшее количество ЗЭТР характерно для провинций Чжецзян, Цзянсу и Шаньдун – по 15 в каждой. В 2014 г. объем внешней торговли зон экономико-технологического развития достиг 725 млрд дол., что составляет около 20% от суммарного товарооборота предприятий с зарубежным капиталом в России (3, 53 трлн дол.). При этом внешнеэкономическая деятельность характеризуется положительным сальдо торгового баланса – экспорт превысил импорт на 10,9% (42,1 млрд дол.). Показатель ВВП 215 зон экономико-технологического развития в 2014 г. превысил 16,5 трлн юаней (2,66 трлн дол.), что составляет более 15% соответственного показателя по стране [7].

Таким образом, роль специальных экономических зон возрастает с каждым годом и все более становится ключевым фактором развития не только отдельных регионов, но и экономики Китая в целом.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. China Torch Statistical Yearbook / Ke Ji et all. – Beijing, 2013. – 328 p.
2. Ruis, M. The Anatomy of Special Economic Zones : Report of The Urban and Architectural Research and Development Colloquial / M. Ruis. – London, 2012. – 55 p.
3. Meng Guangwen. The theory and practice of Free Economic Zones. – London, 2003. –221 p.
4. China Statistical yearbook / ed. by Sheng Laiyun. – Beijing, 2011. – 1057 p.
5. China Statistical yearbook / ed. by Sheng Laiyun. – Beijing, 2013. – P. 45–50.

6. [Китайская ассоциация зон развития] [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: [www.cadz.org.cn/](http://www.cadz.org.cn/). – Кит.
7. China National Economic Technological Development Zones & Border Economy Cooperate Districs [Electronic resource]. – Access: <http://ezone.mofcom.gov.cn/article/o/>?
8. Milberg, W. Economic development and working conditions in export processing Zones: A survey of trends / W. Millberg, M. Amengual. – Geneva : ILO, 2008. – 72 p. – [Electronic resource]. – Access: <http://www.ilo.org/public/french/dialogue/download/wp3englishfinal.pdf>.
9. Industrial Park [Electronic resource] // China Knowledge. – Access: <http://www.chinaknowledge.com/Manufacturing/Manufacturing.aspx>.

## REFERENCES

1. Ke Ji et all. *China Torch Statistical Yearbook*. Beijing, 2013. 328 p.
2. Ruis M. *The Anatomy of Special Economic Zones: Report of The Urban and Architectural Research and Development Colloquial*. London, 2012. 55 p.
3. Meng Guangwen. *The theory and practice of Free Economic Zones*. London, 2003. 221 p.
4. Sheng Laiyun, ed. *China Statistical yearbook*. Beijing, 2011. 1057 p.
5. Sheng Laiyun, ed. *China Statistical yearbook*. Beijing, 2013, pp. 45–50.
6. *China Association of development zones: The official website*. Available at: [www.cadz.org.cn/](http://www.cadz.org.cn/) (accessed 03 January 2014). (In Chinese).
7. *China National Economic Technological Development Zones & Border Economy Cooperate Districs*. Available at: <http://ezone.mofcom.gov.cn/article/o/>? (accessed 03 January 2015). (In Chinese).
8. Milberg W., Amengual M. *Economic development and working conditions in export processing Zones: A survey of trends*. Geneva: ILO, 2008. 72 p. Available at: <http://www.ilo.org/public/french/dialogue/download/wp3englishfinal.pdf> (accessed 22 April 2014)
9. Industrial Park. *China Knowledge*. Available at: <http://www.chinaknowledge.com/Manufacturing/Manufacturing.aspx> (accessed 28 December 2014).

*Ухалова Татьяна Сергеевна*, старший преподаватель кафедры экономической теории Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия. E-mail: [ukhalova.ts@dvvfu.ru](mailto:ukhalova.ts@dvvfu.ru)

## ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО ПРОМЫШЛЕННОГО РЫБОЛОВСТВА

В последнее время в мировом рыбном хозяйстве наблюдается процесс глобализации. По прогнозам, мировое производство рыбы достигнет к 2022 г. 181 млн тонн, что на 14,5% выше уровня 2012 года. За последнее

десятилетие уровень глобального предложения рыбы превысил показатели прироста мирового населения, а рыба и морепродукты стали одним из самых ходовых пищевых товаров в мире. Изменились способы подготовки, маркетинга и поставки рыбной продукции потребителям.

Промышленное рыболовство как вид экономической деятельности стало играть все большую роль в обеспечении продовольственной безопасности населения и в развитии многих прибрежных районов. При этом оно оказывает определенное воздействие на экосистемы и затрагивает не только эколого-экономические, но и социальные проблемы. Общество стало понимать, что водные биоресурсы не являются неиссякаемыми и их необходимо использовать рационально. Большую популярность в решении данных проблем приобретает принцип экологизации на основе экосистемного подхода к устойчивому развитию мирового рыболовства.

Стратегическая цель устойчивого экономического развития мирового рыболовства, отраженная в решениях конференций ООН по морскому праву, направлена, с одной стороны, на создание стимулов к развитию промысла и росту лова с целью обеспечения продовольственной безопасности и занятости населения, а с другой – на защиту запасов водных биологических ресурсов от истощения. Поэтому под устойчивым развитием промышленного рыболовства понимается развитие, которое обеспечит удовлетворение потребностей водных биологических ресурсах нынешнего поколения на основе инновационного экономического роста и социального развития при сохранении их запасов для будущих поколений.

В статье на основе материалов Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО), а также данных Федеральной службы государственной статистики России рассматривается современное состояние мирового промышленного рыболовства и мировой рыбной торговли. Анализируются данные по мировому объему продукции промышленного рыболовства, показатели ее производства и использования, экспорта и импорта мировыми ведущими лидерами в области рыболовства, приводятся основные страны-экспортеры и страны-импортеры рыбы и рыбной продукции. Выявляются и оцениваются проблемы на пути устойчивого развития мирового промышленного рыболовства, к которым относятся незаконный, несообщаемый и нерегулируемый промысел (ННН-промысел), хищнические методы лова, потери и низкий уровень управления. Рассматриваются международные механизмы управления рыболовством, направленные на поддержку устойчивого использования и сохранения водных биологических ресурсов на экономически, социально и экологически ответственной основе.

*Ключевые слова:* рыбное хозяйство, промышленное рыболовство, водные биологические ресурсы (ВБР), морское рыболовство, рыболовство во внутренних водах, экспорт рыбной продукции, импорт рыбной продукции, устойчивое развитие, ФАО, ННН-промысел.

*Tatyana S. Ukhalova*, the senior teacher of the Department of The economic theory of School of Economics and Management, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia. E-mail: ukhalova.ts@dvfu.ru

## **FEATURES AND TRENDS OF THE WORLD INDUSTRIAL FISHING**

Recently in world fisheries observed the process of globalization. Under forecasts world production of fish will reach to 2022 181 million tons that on 14,5 % above level of 2012. Over the last decade the level of the global supply of fish exceeded the increase in world population, and fish and seafood become one of the most popular food products in the world. Ways of preparation, marketing and delivery of fish production to consumers have changed.

Industrial fishery as economic activities kind began to play the increasing role in maintenance of food safety of the population and development of many coastal areas, having thus certain influence on ecosystems and mentioning not only ekologo - economic, but also social problems both on national, and on world levels. The society began to understand that water bioresources are not inexhaustible and they are necessary for using rationally. The great popularity in the decision of the given problems is got by a principle ecolization on a basis ecosystemic approach to a sustainable development of world fishery.

The strategic target of steady economic development of the world fishery, reflected in decisions of conferences of the United Nations on a marine law, is directed, on the one hand, on creation of stimulus to development of a craft and growth of fishery for the purpose of maintenance of food safety and population employment, and with another – on protection of stocks of water biological resources against an exhaustion.

Thereof, the sustainable development of industrial fishery is understood as development which will provide satisfaction of requirements for water biological resources of present generation on the basis of innovative economic growth and social development at preservation of their stocks for the future generations.

In article on the basis of materials of the Food and agricultural organisation of the United Nations (FAO), and also the data of Federal Agency of the state statistics of Russia is considered a current state of world industrial fishery and world fish trade. The data on world volume of production of industrial fishery, indicators of its manufacture and use, export and import by world leading leaders in the field of fishery is analyzed, the basic countries-exporters and the countries-importers of fish and fish production are resulted. Problems on a way of a sustainable development of world industrial fishery which concern an illegal, not informed and noncontrollable craft (IUU fishing), injurious methods лова, losses and low level of management come to light and estimated. The international mechanisms of management by the fishery, directed on support of steady use and preservation of water biological resources on economically, socially and ecologically responsible basis are considered.

*Key words:* fishery, industrial fishing, water biological resources, sea fishery, fishery in internal waters, export of fish production, import of fish production, a sustainable development, FAO, the IUU fishing.

Промышленное рыболовство, занимая особое место в истории многих стран мира, издавна было и до сих пор остается одним из основных видов деятельности людей, благодаря которой значительная часть населения Земли обеспечивается продуктами питания. Учитывая прогнозируемый в докладе ООН рост численности населения к 2025 г. до 8,1 млрд человек (а к 2050 г. до 9,6 млрд человек), сегодня особо актуальна проблема обеспечения продовольственной безопасности и занятости населения при сохранении природных ресурсов для будущих поколений. В свою очередь, развитие рыболовства затрагивает как проблемы национальные, так и общечеловеческие, а политика в его развитии должна быть направлена на создание стимулов к развитию промысла и росту лова, с одной стороны, и на защиту запасов водных биологических ресурсов от истощения – с другой. Принятие решения по введению и закреплению в национальной юрисдикции исключительного права на вылов биоресурсов в 200-мильной экономической зоне на III Конференции ООН по морскому праву в 1982 г. поставило перед странами задачу развития промышленного рыболовства в Мировом океане на первый план в их национальной политике.

Промышленное рыболовство можно рассматривать как один из видов природопользования, заключающийся в добыче (вылове) водных биоресурсов с использованием специальных средств по приемке, переработке, перегрузке, транспортировке и хранению уловов и продуктов переработки водных биоресурсов.

### **Мировой объем продукции промышленного рыболовства**

Согласно исследованиям ФАО, мировое производство рыбы и морепродуктов стабильно росло за период с 2007 г. по 2012 г. (за исключением 2010 г.), предложение рыбы, предназначенной для употребления в пищу, росло в среднем на 9,1% в год, опережая среднегодовые темпы роста мирового населения (5,9 % в год). Мировая продукция промышленного рыболовства в 2011 г. составила 93,7 млн тонн и была вторым самым высоким показателем за всю историю (после 93,8 млн тонн в 1996 г.).

Рост производства рыбы и морепродуктов объясняется главным образом развитием рыбоводства. Рыбоводство является быстро растущей отраслью, так как никто не может гарантировать постоянного качества выловленной, то есть дикой, рыбы. В 2007–2012 гг. мировой объем выращивания рыбы и морепродуктов увеличился на 33,4% и в 2012 г составил 66,6 млн т.

Что касается потребления рыбной продукции, то следует отметить, что, по оценкам ФАО, потребление рыбы на душу населения в мире выросло с



9,9 кг в среднем в 1960-е гг. и до 19,2 кг в 2012 г. Принимая во внимание рост численности населения в этот период, такой рост является весьма значительным [8]. Отметим, что данные по производству продукции мирового рыболовства могут отличаться (табл. 1, 2) из-за разных источников статистической информации. Вследствие округления итоговая цифра может не совпадать с суммой слагаемых. Статистические данные, предоставленные ФАО, не учитывают водные растения и виды рыбной продукции, которые вырабатываются странами на основе своих давних, традиционных технологий и предназначены для местного потребления, а также данные за 2012 г. являются предварительными.

Большая часть прироста предложения рыбы и морепродуктов была достигнута благодаря Китаю (табл. 2), значительно увеличившему объем производства, в частности в аквакультуре. В самом Китае видимое потребление рыбы на душу населения на протяжении 1990–2010 гг. также росло в среднем на 6,0% в год и в 2010 г. достигло почти 35,1 кг. В остальных странах мира предложение рыбы на душу населения достигло 15,4 кг в 2010 г. (11,4 кг в 1960-е гг. и 13,5 кг в 1990-е гг.).

Таблица 1

**Производство и использование продукции  
мирового рыболовства и аквакультуры, млн тонн [8]**

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Производство						
<i>Рыболовство, всего</i>	90,8	90,1	90,1	89,1	93,7	91,3
В том числе:						
Внутренние водоемы	10,1	10,3	10,5	11,3	11,1	11,6
Моря	80,7	79,7	79,6	77,8	82,6	79,7
<i>Аквакультура, всего</i>	49,9	52,9	55,7	59,0	62,0	66,6
В том числе:						
Внутренние водоемы	29,9	32,4	34,3	36,8	38,7	41,9
Моря	20,0	20,5	21,4	22,3	23,3	24,7
<b><i>Мировое рыбное хозяйство, всего</i></b>	140,7	143,1	145,8	148,1	155,7	158,0
Использование						
Употребление в пищу	117,3	120,9	123,7	128,2	131,2	136,2
Непищевое использование	23,4	22,2	22,1	19,9	24,5	21,7
Население (млрд)	6,7	6,8	6,8	6,9	7,0	7,1
Предложение съедобной рыбы на душу населения (кг)	17,6	17,9	18,1	18,5	18,7	19,2

В целом же общемировой уровень улова рыбы и морепродуктов за анализируемый период снизился на 4,9% (табл. 2), и наблюдается тенденция к дальнейшему снижению. По данным ФАО, масштабы эксплуатации морских ресурсов с 1990 г. практически не менялись, а запасы некоторых важнейших видов рыб истощены.

Ведущими производителями рыбы в мире являются: Китай, Индонезия, США, Япония, Индия, Чили, Россия, Филиппины (табл. 2). Доля России в общемировом производстве в 2011 г. составляла 4,2%. Снижение производства рыбной продукции почти на 20% за анализируемый период наблюдается в Чили, которое связано с сокращением промысла анчоуса. Тенденции к снижению улова за последние годы наблюдаются также в Японии, Таиланде (на 23,9% и 41,9% соответственно), Аргентине, США (на 6,7% и 10,5% в 2011 г. по сравнению с 2000 г.). Несмотря на незначительный спад улова рыбы в 2011 г. по сравнению с 2000 г. в России и Норвегии (на 1,3% и 6,5% соответственно), в этих странах наблюдается тенденция увеличения объемов вылова после ряда лет застоя в производстве рыбной продукции. В частности, в России этот рост был достигнут благодаря принятию решения об отмене формальностей по оформлению документации о выгрузке улова (до начала 2010 года операции по выгрузке улова с судов Российской Федерации в национальных портах обрабатывались как операции по импорту).

Таблица 2

**Улов и добыча рыбы и других морепродуктов в мире, тыс. тонн [7]**

Страны	Годы								2011 г. в % к 2000 г.
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Россия	3776	3285	2965	3212	3264	3417	3333	3728	98,7
<b>Европа</b>									
Норвегия	2699	2549	2524	2393	2256	2379	2431	2524	93,5
<b>Азия</b>									
Вьетнам	1623	1856	1879	1930	1971	2020	2088	2243	138,2
Индия	3666	3712	3391	3691	3845	3859	4105	4053	110,6
Индонезия	4081	4645	4654	4709	4813	5050	4957	5009	122,7
Китай	14649	14347	14465	14589	14631	14659	14791	14920	101,8
Таиланд	2997	2850	2840	2814	2699	2305	2457	1742	58,1
Филиппины	1896	2166	2211	2270	2319	2500	2561	2602	137,2
Япония	5055	4670	4316	4291	4305	4297	4249	3847	76,1
<b>Америка</b>									
Мексика	1316	1357	1259	1320	1357	1484	1589	1611	122,4
США	4718	4939	4960	4893	4852	4768	4350	4222	89,5
Чили	4300	3612	4927	4328	4161	3819	3555	3454	80,3
<b>Мир в целом</b>	93505	88234	92370	92057	89712	89899	89741	88918	95,1

Общемировое производство продукции промышленного рыболовства делится на два основных компонента: морские уловы и уловы во внутренних водах. Мировой объем рыболовства в морских водах достиг 82,6 млн

тонн в 2011 г. и 79,7 млн тонн в 2012 г. (74,3 и 75,0 млн тонн без учета анчоуса). В течение этих двух лет 18 стран вылавливали в среднем более миллиона тонн в год, а в сумме на их долю приходилось более 76% глобального вылова морского рыболовства (табл. 3). Большая часть этих стран находится в Азии. В их числе и РФ, которая намного больше ловит в Тихом океане, чем в Атлантическом. Анализ расширения масштабов промысла азиатскими странами показывает, что районами с самыми высокими темпами роста вылова остаются северо-западная и центрально-западная части Тихого океана.

Таблица 3

**Основные страны-производители  
морского промышленного рыболовства,  
по данным ФАО, млн тонн [8]**

Рейтинг за 2012 г.	Страна	Континент, часть света	2003 г.	2011 г.	2012 г.	Изменение	
						2003– 2012 гг.	2011– 2012 гг.
1	Китай	Азия	12,212	13,536	13,870	13,6	2,4
2	Индонезия	Азия	4,275	5,323	5,420	27,0	1,7
3	США	Америка	4,913	5,131	5,108	4,0	-0,5
4	Перу	Америка	6,053	8,212	4,808	-20,6	-41,5
5	Россия	Европа/ Азия	3,091	4,006	4,069	31,6	1,6
6	Япония	Азия	4,627	3,741	3,611	-21,9	-3,5
7	Индия	Азия	2,955	3,250	3,402	15,1	4,7
8	Чили	Америка	3,612	3,064	2,573	-28,8	-16,0
9	Вьетнам	Азия	1,647	2,308	2,419	46,8	4,8
10	Мьянма	Азия	1,054	2,170	2,333	121,4	7,5
11	Норвегия	Европа	2,548	2,282	2,150	-15,6	-5,8
12	Филиппины	Азия	2,033	2,171	2,127	4,6	-2,0
13	Республика Корея	Азия	1,649	1,737	1,660	0,7	-4,5
14	Таиланд	Азия	2,651	1,610	1,612	-39,2	0,1
15	Малайзия	Азия	1,283	1,373	1,472	14,7	7,2
16	Мексика	Америка	1,258	1,452970	1,468	16,7	1,0
17	Исландия	Европа	1,986	1,138	1,449	-27,0	27,3
18	Марокко	Африка	0,917	0,950	1,155	26,3	22,0
<i>Всего, в 18 основных странах</i>			58,76	63,46	60,71	3,3	-4,3
<b><i>Всего, в мире</i></b>			79,7	82,6	79,7	0,0	-3,5

Доля промышленного рыболовства во внутренних водах не превышает 13%. В 2012 г. мировой объем промышленного рыболовства во внутренних водах достиг 11,6 млн тонн. Получить достоверные статистические данные по объему промышленного рыболовства во внутренних водах довольно сложно по причине завышения информации о выловах, объемы которых гораздо больше, чем декларируются. В таблице 4 приводятся данные по странам, выловы которых превысили 200 тыс. тонн в 2012 г.

Таблица 4

**Основные страны-производители по выловам  
во внутренних водах, млн тонн [8]**

Рейтинг за 2012 г.	Страна	Континент, часть света	2003 г.	2011 г.	2012 г.	Изменение	
						2003– 2012 гг.	2011– 2012 гг.
1	Китай	Азия	2,135	2,232	2,298	7,6	2,9
2	Индия	Азия	0,757	1,061	1,460	92,8	37,6
3	Мьянма	Азия	0,290	1,163	1,247	329,6	7,2
4	Бангладеш	Азия	0,709	1,055	0,957	34,9	-9,2
5	Камбоджа	Азия	0,309	0,445	0,449	45,4	0,9
6	Уганда	Африка	0,2420	0,437	0,408	68,6	-6,8
7	Индонезия	Азия	0,309	0,369	0,394	27,5	6,8
8	Объединенная Республика Танзания	Африка	0,302	0,291	0,315	4,3	8,2
9	Нигерия	Африка	0,175	0,301	0,312	78,3	3,6
10	Бразилия	Америка	0,228	0,249	0,266	16,9	6,9
11	Россия	Европа/ Азия	0,191	0,250	0,263	37,7	5,4
12	Египет	Африка	0,314	0,253	0,240	-23,5	-5,1
13	Таиланд	Азия	0,198	0,225	0,223	12,1	-1,0
14	Демократи- ческая Республика Конго	Африка	0,230	0,217	0,214	-7,1	-1,4
15	Вьетнам	Азия	0,209	0,206	0,204	-2,6	-1,3
<i>Всего, в 15 основных странах</i>			6,598	8,753	9,248	40,2	5,7
<b><i>Всего, в мире</i></b>			8,612	11,124	11,630	35,1	4,5
Доля 15 основных стран, %			76,6	78,7	79,5		

**Объемы мирового рыбного рынка**

Торговля играет важнейшую роль в рыбном секторе, так как является поставщиком продуктов питания, источником создания рабочих мест, а также способствует экономическому росту и развитию многих стран. Несмотря на нестабильную экономическую ситуацию во многих странах мира, в 2012 году рост цен и активный спрос на рыбу в развивающихся стра-

нах послужили стимулом для роста торговли в стоимостном и объемном выражении (табл. 5, 6).

Объем мирового экспорта рыбы и рыбопродуктов в 2012 г. составил 129,1 млрд долл. США, что на 18,9% выше, чем в предыдущем году (в 2011 г. мировой объем экспорта составил 111,8 млрд долл. США), и на 121% больше, чем в 2002 г. (табл. 5).

Таблица 5

**Ведущие экспортеры рыбы и рыбной продукции в мире,  
млн долл. США [8]**

Страны	2002 г.	2012 г.	Среднегодовые темпы роста за 2002–2012 гг., %
Китай	4485	18228	15,1
Норвегия	3569	8912	9,6
Таиланд	3698	8079	8,1
Вьетнам	2037	6278	11,9
США	3260	5753	5,8
Чили	1867	4386	8,9
Канада	3044	4213	3,3
Дания	2872	4139	3,7
Испания	1889	3927	7,6
Нидерланды	1803	3874	7,9
<i>Всего по ведущим странам</i>	28525	67788	9,0
<i>Остальные страны мира</i>	29776	61319	7,5
<b><i>Всего в мире</i></b>	58301	129107	8,3

Из таблицы 5 следует, что наибольшую долю в мировом экспорте рыбной продукции занимают Китай, Норвегия, Таиланд, Вьетнам, США, Чили и Канада. С 2002 г. по 2012 г. стоимость мирового экспорта выросла более чем в 2 раза и достигла 129 млрд долл. США. Мировым лидером экспорта рыбы с 2002 г. является Китай. Его доля в мировом объеме экспортируемой рыбы и рыбопродуктов в 2012 г. составляла 14,1 %. Среднегодовой темп роста за последние 10 лет – 15,1%.

Удельный вес Норвегии в общем объеме экспорта в 2012 г. 6,3%, среднегодовой темп роста – 8,1%. Третье место среди мировых экспортеров занимает Таиланд (6,6% в общем объеме мирового экспорта). Лидирующее положение Таиланда в первую очередь связано с ростом в объеме его экспорта переработанного импортного сырья.

Объем мирового импорта рыбы и рыбопродуктов в 2012 г. составил 129,4 млрд долл. США, что на 15,7% выше, чем в предыдущем году (в 2011 г. объем мирового импорта составлял 111,8 млрд долл. США), и на 108% больше, чем в 2002 г. (табл. 6). Основными импортерами рыбы и рыбопродуктов являются Япония, США, Китай. Лидером за рассматриваемый

период является Япония, объем импорта в эту страну в 2011 г. составил 18 млрд долл., что на 31,8% больше чем в 2002 г.

Объем импорта в США в 2011 г. достиг 17,6 млрд долл., что на 65,1% больше чем в 2002 г. Это связано с ростом численности населения и с позитивной тенденцией в потреблении морепродуктов в этой стране. Китай стал третьей страной-импортером в мире после США и Японии. Его объем импорта в 2012 г. составил 7,4 млрд долл. США, что более чем в 3 раза больше импорта 2002 г. Далее по объему импорта идут страны Европейского Союза, среднегодовой рост объема импорта за рассматриваемый период в среднем 6,6%, что говорит о росте зависимости данного региона от импорта.

Таблица 6

**Ведущие импортеры рыбы и рыбной продукции в мире,  
млн долл. США [8]**

Страны	2002 г.	2012 г.	Среднегодовой темп роста за 2002–2012 гг., %
Япония	13646	17991	2,8
США	10634	17561	5,1
Китай	2198	7441	13,0
Испания	3853	6428	5,3
Франция	3207	6064	6,6
Италия	2906	5562	6,7
Германия	2420	5305	8,2
Соединенное Королевство	2328	4244	6,2
Республика Корея	1874	3739	7,2
Гонконг	1766	3664	7,6
<i>Всего по ведущим странам</i>	44830	77998	5,7
<i>Остальные страны мира</i>	17323	51390	11,5
<b><i>Всего в мире</i></b>	62153	129388	7,6

Доля развивающихся стран в торговле рыбой растет, что является важным изменением в структуре мировой торговли. Доля развивающихся стран в суммарном экспорте продукции рыбного хозяйства в 2012 г. выросла до 54% в стоимостном выражении и превысила 60% в количественном отношении (живой вес). Несмотря на то, что развитые страны продолжали доминировать на мировом рынке импорта рыбы и рыбопродуктов, их доля на нем сократилась. Экспорт из развивающихся стран за последние десятилетия существенно вырос, в том числе и за счет снижения тарифов. Эта тенденция следует за расширением членства во Всемирной торговой организации (ВТО), вступлением в силу двусторонних и многосторонних торговых соглашений и повышением чистых доходов в странах с растущей экономикой [8].

## **Проблемы на пути устойчивого развития мирового промышленного рыболовства**

Растущая глобализация и геополитическая обстановка в мире способствовали перемещению рыбной продукции с местных на международные рынки и увеличению объемов торговли (табл. 5, 6). Ведущее положение занимают страны АТР (Китай, Таиланд, Вьетнам) как в производстве, так и в мировой торговле рыбной продукцией. Наблюдаемая рыночная экспансия связана с развитием экономики региона, повышением уровня доходов населения и улучшением покупательской способности потребителей в странах региона.

Но в то же время расширение торговли повлекло за собой изменения в способах подготовки и поставки рыбной продукции до потребителей, она может производиться в одной стране, обрабатываться в другой, а потребляться в третьей. Тем самым происходит прирост стоимости в рыболовстве, в первую очередь, за счет роста транспортных расходов, аутсорсинга и т.д.

К тому же рост объемов производства и расширение торговли рыбной продукцией не говорят о существенном росте мировых уловов в будущем, а лишь стабилизируют ситуацию на какое-то время. Различия в производстве по странам, районам промысла и видам на глобальном уровне сглаживаются за счет выравнивания по различным районам промысла. Самые большие отклонения от среднегодового уровня в 91,1 млн тонн между самыми лучшим и самым худшим годами (93,7 млн тонн в 2011 г. и 88,3 млн тонн в 2003 г.) составляли всего лишь 3%.

Что же касается перспектив роста мировых уловов, то они, согласно большинству расчетов и прогнозов, выглядят довольно ограниченными. Хотя оценки возможностей использования морских биоресурсов колеблются в больших пределах (от 70 млн до 200 млн т), большинство специалистов считают максимально допустимыми годовые уловы в объеме 110–120 млн т. А этот уровень уже достигнут [5].

Несмотря на технические достижения и инновации, многие страны, особенно с менее развитой экономикой, все еще не имеют надлежащей инфраструктуры и услуг, которые могли бы повлиять на качество рыбной продукции, что приводит к потерям для этих стран или трудностям в организации производства и торговли. К тому же развивающиеся страны часто сталкиваются с большим числом тарифных и нетарифных барьеров в торговле по сравнению с развитыми странами.

Помимо этого, существует также ряд «вечных» проблем, которые касаются всех стран мира и особенно актуальны на современном этапе их развития. Во-первых, это проблема перелова рыбных ресурсов (и как следствие – истощение их запасов). Во-вторых, проблема прилова и выброса рыбы, создающая серьезные последствия для всех морских экосистем. (По оценкам, прилов может составлять более 20 млн т во всем мире, или 23% морских уловов). В-третьих, рост антропогенных нагрузок на водные эко-

системы, что сказывается на биоразнообразии и деградации рыбных запасов. В-четвертых, ограничение промысловых мощностей, а также незаконный, несообщаемый и нерегулируемый промысел (ННН-промысел) и связанная с ним деятельность, что представляет угрозу для рыбных запасов (особенно высокоценных видов), морских сред обитания (включая уязвимые морские экосистемы), продовольственной обеспеченности и экономики развивающихся стран.

Становится очевидным, что промышленное рыболовство связано с влиянием различных факторов и относится к сфере деятельности с повышенным риском, результаты которой имеют огромное влияние на благополучие многих прибрежных регионов. Минимизация рисков должна обеспечиваться политикой устойчивого развития. Под устойчивым развитием сегодня понимается такое развитие, которое удовлетворяет потребности настоящего времени, но не ставит под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности [6].

Решение обозначенных проблем лежит в плоскости социального, экономического и политического измерения, и, следовательно, для реализации мер по их эффективному решению необходимы соответствующим образом подготовленные кадры, хорошо организованные и устойчивые институты, а также финансовая поддержка [4].

По мнению экспертов ФАО, для достижения устойчивого развития промышленного рыболовства необходимо провести ряд изменений в управлении водными биологическими ресурсами. Среди основных направлений, можно выделить следующие:

- интеграция управления рыболовством и прибрежной зоной, и морской деятельностью;
- контроль деятельности, оказывающей влияние на морскую среду;
- контроль за доступом к ресурсам и охрана их от истощения;
- соблюдение строгих правовых и институциональных рамок;
- обязательное участие в процессе управления рыболовством всех участников этого вида деятельности;
- совершенствование сбора информации о рыболовстве и понимание социально-экономических характеристик рыболовства;
- развитие системы мер, учитывающих неопределенность и изменчивость природных ресурсов и динамику экосистем;
- усиление общественных обязательств по рациональному использованию природных ресурсов [8].

В настоящее время ФАО внедряет механизм устойчивого социально-экономического управления природными ресурсами под эгидой «Синего роста» [8, с. 80]. Данный механизм направлен на поддержку устойчивого использования и сохранения водных возобновляемых ресурсов на экономически, социально и экологически ответственной основе. Основой его создания являются принципы, закрепленные в 1995 г. в Кодексе ведения ответственного рыболовства.



Большинство стран-членов ФАО (в том числе и Российская Федерация) уже применяют различные положения Кодекса:

- создание систем контроля за промышленными операциями, разработку систем по обеспечению безопасности и качества пищевых продуктов;

- введение мер по сокращению потерь на послепромышленной стадии, а также разработку национальных планов по борьбе с незаконным, несообщаемым и нерегулируемым промыслом (ННН-промыслом) и ограничению промышленных мощностей. Так в РФ утвержден национальный план по борьбе с ННН-промыслом, его реализация входит в Стратегию развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Богомоллова, В. В. Мировые лидеры производства рыбы и рыбной продукции [Электронный ресурс] / В. В. Богомоллова, С. Л. Козлова, Н. Н. Кухарев. – Режим доступа: [http://www.ceemar.org/ceemar/bitstream/1/1928/1/a18\\_vol52\\_Vogomolova\\_Kozlova.pdf](http://www.ceemar.org/ceemar/bitstream/1/1928/1/a18_vol52_Vogomolova_Kozlova.pdf).

2. Васильев, А. М. Концептуальные основы устойчивого рыболовства и рационального использования биоресурсов // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2012. – Т. 2, № 30. – С. 51–57.

3. Евграфова, Л. Е. Рациональное природопользование как основополагающий принцип управления промышленным рыболовством / Л. Е. Евграфова, А. И. Кибиткин // Фундаментальные исследования. – 2013. – № 10–13. – С. 2907–2910.

4. Жариков, Е. П. Проблемные вопросы освоения Мирового океана // Азиатско-Тихоокеанский регион: Экономика. Политика. Право. – 2013. – № 2. – С. 66–77.

5. Максаковский, В. П. Географическая картина мира : в 2 кн. Кн. 1 : Общая картина мира / В. П. Максаковский. – М. : Дрофа, 2004. – 496 с.

6. Реус, Н. И. Методологические основы формирования социально-эколого-экономической системы и национального промышленного рыболовства // Фундаментальные исследования. – 2012. – № 11-3. – С. 779–784.

7. Россия и страны мира. 2014 [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. – М., 2014. – Режим доступа: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b14\\_39/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_39/Main.htm).

8. Состояние мирового рыболовства и аквакультуры в 2014 году : доклад Департамента ФАО (FAO, Food and Agriculture Organization) рыбного хозяйства и аквакультуры за 2014 год / Продовольственная и Сельскохозяйственная организация Объединенных Наций. – Рим, 2014. – 233 с.

## REFERENCES

1. Bogomolova V., Kozlova S., Kuharev N. *Mirovye lidery proizvodstva ryby i rybnoi produktsii* [World leaders in production of fish and fish products]. Available at: [http://www.ceemar.org/ceemar/bitstream/1/1928/1/a18\\_vol52\\_Bogomolova\\_Kozlova](http://www.ceemar.org/ceemar/bitstream/1/1928/1/a18_vol52_Bogomolova_Kozlova) (accessed 16 March 2015).
2. Vasil'ev A. Conceptualnye osnovy ystoichivogo rybolovstva i racionalnogo ispolzovaniya bioresursov [The conceptual framework of sustainable fisheries and rational exploitation of bioresources]. *Sever i rynek: Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka*, 2012, vol. 2, no. 30, pp. 51–57.
3. Evgrafova L., Kibitkin A. Ratsional'noe prirodopol'zovanie kak osnovopolagayushchii printsip upravleniya promyshlennym rybolovstvom [Environmental management as a fundamental principle of management of industrial fisheries]. *Fundamental'nye issledovaniya*, 2013, no. 10-13, pp. 2907–2910.
4. Zharikov E. Problemnye voprosy osvoeniya Mirovogo okeana [Issues of development of the World ocean]. *Asia-Pacific region: the economy, politics, law*, 2013, no. 2, pp. 66–77.
5. Maksakovskii V.P. *Geograficheskaya kartina mira. Kn. 1: Obshchaya kartina mira* [Geographical picture of the world: in 2 books. Book 1: General characteristics world]. Moscow: Drofa Publ., 2004. 496 p.
6. Reus N. *Metodologicheskie osnovy formirovaniya sotsial'no-ekologo-ekonomicheskoi sistemy i natsional'nogo promyshlennogo rybolovstva* [The methodological basis for the formation of socio-ecological-economic system and the national industrial fishing]. *Fundamental'nye issledovaniya*, 2012, no. 11-3, pp. 779–784.
7. *Rossiia i strany mira. 2014* [Russia and the world countries. 2014. Federal Agency of the state statistics. Moscow, 2014]. Available at: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b14\\_39/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_39/Main.htm) (accessed 16 March 2015).
8. *Sostoyanie mirovogo rybolovstva i akvakul'tury v 2014 godu: doklad* Departamenta FAO (FAO, Food and Agriculture Organization) rybnogo khozyaistva i akvakul'tury za 2014 god. *Prodovol'stvennaya i Sel'skokhozyaistvennaya organizatsiya Ob"edinennykh Natsii* [The State of the world fisher production and aquaculture 2014: the report of Department FAO (Food and Agriculture Organization). Food and Agricultural organization of the United Nations]. Rome, 2014. 233 p.

*Цыренов Даши Дашанимаевич*, кандидат экономических наук, заместитель директора Института экономики и управления, Бурятский государственный университет, г. Улан-Удэ, Россия. E-mail: dashi555@mail.ru

*Атанов Николай Иванович*, доктор экономических наук, профессор, научный руководитель Института экономики и управления, Бурятский государственный университет, г. Улан-Удэ, Россия. E-mail: atanov44@mail.ru

## **ПОДХОДЫ К СТАНОВЛЕНИЮ ЭКОНОМИКИ ЗНАНИЙ В РЕГИОНАХ РОССИИ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ И ОТЕЧЕСТВЕННОЕ НАСЛЕДИЕ**

Глобальные изменения, происходящие в технологиях производства товаров и оказания услуг, связаны с повсеместным использованием достижений передовой науки. В этих условиях материальные активы составляют лишь небольшую часть используемых ресурсов. Все более важную роль начинают играть люди, обладающие критическими знаниями, интеллектуальным потенциалом, реализуемым в их компетенции. Все это определяет настоятельную необходимость в познавательном изучении тенденций и закономерностей движения к экономике, основанной на знаниях.

Для адаптации принципов и механизмов формирования и развития экономики знаний в России изучен опыт зарубежных стран на примере Индии, Финляндии и Великобритании, каждая из которых прошла свой путь и выработала характерные национальные особенности в этом процессе. Выявлены основные характеристики экономики знаний проанализированных стран, находящихся на пути к шестому технологическому этапу. Определены основные противоречия и проблемы на пути построения российской модели экономики знаний. На основе аккумуляции зарубежного опыта и отечественного наследия предложены методы преодоления негативных условий и барьеров для перевода национальной экономики на знаниевую модель.

Установлено основное противоречие между наукой и практикой, заключающееся в параллельном непересекающемся их сосуществовании, разделяемом так называемой «долиной смерти». Преодоление данного противоречия мыслится на основе создания государственного венчурного института коммерциализации научных знаний – на первоначальном этапе и государственно-частном партнерстве – на последующих этапах. Отмечается, что такие или аналогичные действия со стороны государства будут способствовать формированию каркаса нарождающейся российской экономики знаний.

В дополнительном исследовании, считают авторы, нуждаются вопросы объективной оценки когнитивного потенциала местных сообществ, определяющего восприимчиво-адаптационные возможности становления экономики знаний в регионах Сибири, характеризующихся дисперсным расселением и разреженным экономическим пространством.

*Ключевые слова:* экономика знаний, постиндустриальное общество, макроэкономическая политика.

*Dashi D. Tsyrenov*, PhD, associated director, Institute of Economics and Management, Buryat State University, Ulan-Ude, Russia. E-mail: dashi555@mail.ru

*Nikolay I. Atanov*, D.Sc., scientific director, Institute of Economics and Management, Buryat State University, Ulan-Ude, Russia. E-mail: atanov44@mail.ru

## **APPROACHES TO THE FORMATION OF KNOWLEDGE ECONOMY IN THE REGIONS OF RUSSIA: FOREIGN EXPERIENCE AND NATIONAL HERITAGE**

Global changes in the technology of production of goods and provision of services related to the widespread use of advanced science achievements. In these circumstances, tangible assets represent only a small portion of the resources used. People are starting to play an important role, which possess critical knowledge and intellectual potential. All this defines the urgent need to move towards an economy based on knowledge.

Experience of foreign countries in the case of India, Finland and the UK to study for the adaptation of the principles and mechanisms of formation and development of the knowledge economy in Russia. These countries have gone different ways and developed the characteristic features of this process. The authors identified the main characteristics of the knowledge economy in each of the countries analyzed in the path to the sixth technological stage. The article describes the major contradictions and problems in the way of building a Russian model of the knowledge economy. Methods to overcome the negative conditions and barriers to the transfer of the national economy on knowledge-based model of accumulation of foreign experience and domestic heritage offered. The authors note that the same or similar action by the state will contribute to the emerging framework of the Russian economy of knowledge.

*Key words:* knowledge economy, post-industrial society, macroeconomic policy.

Глобальные различия в смежных технологических укладах определяются главным образом масштабами внедрения научных результатов исследований в критических прикладных областях использования. При этом роль материальных факторов снижается, а определяющее место занимает когнитивный потенциал экономики и интеллектуальный капитал человека. Следовательно, вектор на экономику знаний диктует настоятельную необходимость формирования в региональных сообществах своеобразной ин-

теллектуальной и инженерной элиты, готовой активизировать инновационные процессы в реальном секторе экономики [1].

При формировании конкурентных преимуществ экономика знаний опирается на следующие основные характеристики [2]:

- в структуре производства на ведущие позиции выдвигается сектор оказания услуг. Промышленное производство становится дополняющим элементом народнохозяйственного комплекса;
- базовыми становятся подразделения, в меньшей степени зависимые от физических объектов инфраструктуры;
- наличие дополнительных специальных знаний у кадров-носителей идеологии экономики знаний;
- повышенный уровень интеллектуального развития местного сообщества и развитость институтов дальнейшего наращивания и реализации этого потенциала.

Для адаптации принципов и механизмов становления экономики знаний в российской практике рассмотрим опыт зарубежных стран, прошедших различные пути и выработавших характерные особенности этого процесса. Информационной базой исследования послужили отчеты «Индекс экономики знаний. Отчет 2014» [3] и «Инновационная Азия: развитие экономики, основанной на знаниях» [4].

### **Индия**

Не обладая опытом многовекового научного и технического бэкграунда, Индия за последние 20–30 лет достигла колоссального продвижения в построении модели экономики. Эта экономика строится на знаниях, где основным продуктом национальной экономики служит не производство товара, а оказание услуг: софт, медицинских, рекреационных и др. Отметим, что по данному критерию экономика Индии более «знаниевая», чем экономика, к примеру, Китая.

Индия на пути к экономике, основанной на знаниях, фактически проходит мимо индустриального уклада. Некоторые отрасли промышленности (например, металлургическая) не стали определяющими, хотя и обеспечили экономический рост после обретения независимости от Британии в 1947 г. В последние годы Индия, благодаря наличию большого количества англоговорящих специалистов-профессионалов, стала аутсорсинговым анклавом для многих транснациональных корпораций и популярным местом для «медицинского туризма». Основной экспорт страны приходится на инженерную продукцию и программное обеспечение.

Путь развития, по которому в течение двух десятилетий следовала Индия, существенно отличался от пути восточноазиатских лидеров: Японии, Республики Корея, Китая. Если «восточноазиатские тигры» полагались на производство и экспорт физических продуктов, то Индия сфокусировалась на внутренней экономике и росла с упором на сервисный сегмент. К сего-

дняшнему дню индийский ВВП на 61% сформирован за счет личного потребления, тогда как китайский – на 40%.

Министерство экономики и промышленности Индии, определяя важность развития промышленных отраслей, не противоречащих экономике знаний, формирует кластер бэк-офисов крупнейших трансатлантических корпораций. Например, на западе Индии функционирует тракторный завод компании John Deere; LG организовала производство телевизоров для рынков Индии и США; на северо-западе страны Essar Group отливают сталь, которая экспортируется в Филадельфию, Чикаго и Детройт [5].

При этом прирост экономики Индии в сфере производства составляет ежегодно порядка 9%, а в секторе услуг – 10%. Темпы роста экспорта в США товаров, производимых Индией, сейчас превышают китайские, хотя и в гораздо меньших объемах. Более 2/3 прямых иностранных инвестиций в Индию приходится на сферу услуг, а не производство.

Экономика знаний требует кадров-носителей дополнительных специальных знаний, умений и навыков, поэтому для Индии характерен высокий процент специалистов, занятых в отраслях, где требуется определенный набор компетенций (медицина, фармацевтика, атомная энергетика, IT-услуги, автомобилестроение, образование). Индусы составляют серьезную конкуренцию ведущим мировым компаниям: на долю Индии приходится 2/3 мирового рынка оффшорных IT-услуг и половина рынка IT-аутсорсинга; автомобили, произведенные в Индии, занимают свою собственную нишу на рынке Северной Америки.

Совокупность указанных факторов, подкрепленная соответствующими мерами государственной политики, позволяет Индии реализовать шансы стать азиатской «силиконовой долиной».

Со дня образования Индия использовала советскую модель централизованного 5-летнего планирования. Со временем эту модель неоднократно модернизировали, но принцип плановости сохранили. И он сработал на славу в построении экономики знаний. Поэтому свое «задвинутое» в 1990-е гг. наследие Россия может заимствовать теперь у Индии.

### **Финляндия**

Это – одна из самых конкурентоспособных стран в мировом рейтинге с высочайшим уровнем развития высоких технологий. Всего за 15–20 лет ей удалось превратить свою экономику, базировавшуюся на переработке леса, в экономику, основанную на знаниях.

Основными проблемами на пути к реформированию национальной экономики служили высокий уровень безработицы (около 15%), колоссальный государственный долг страны (до 60% ВВП), сокращение внешней торговли в связи с развалом СССР (на 15%). Высокая инфляция предопределила рост процентных ставок, а частный сектор был обложен высокими налоговыми ставками. Страна была совершенно не подготовлена к эконо-

мической интеграции с ведущими западноевропейскими странами и своему членству в Евросоюзе.

С 70-х гг. XX века основным источником доходов бюджета страны были природные ресурсы, в особенности лесной фонд. Однако смещение государственного приоритета в 1980–90-х гг. на образование как на движущую силу социально-экономического развития позволило стране в исторически короткие сроки переориентироваться на сектор информационно-коммуникационных технологий. Уже к концу столетия макроэкономические показатели Финляндии становятся одними из лучших в Европе, а в начале XXI века страна четырежды поднимается на первую строчку мирового рейтинга конкурентоспособности стран и неоднократно признается одной из наиболее развитых IT-экономик в мире.

Следует отметить, что лесная промышленность не утратила своей значимости в финской экономике и по сей день. Однако сегодня ее позиции гораздо устойчивее за счет консолидации и возникновения нескольких транснациональных корпораций, использующих самые передовые технологии «зеленой экономики». Заметим, что успехи Финляндии в лесном хозяйстве и лесной промышленности покоятся на российском лесном законодательстве царского периода.

Диверсификация экспорта послужила обязательным шагом на пути улучшения показателей финской экономики. Она стала возможной во многом благодаря постоянному вниманию государства к развитию общего и высшего образования, связям между существующими отраслями и новыми, основанными на экономике знаний.

Начиная с 1980-х гг. инвестиции в R&D (НИОКР) со стороны государства и частного сектора удвоились, достигнув к 2004 г. максимальной отметки 3,5% ВВП, в то время как средний показатель по странам ЕС составлял лишь 2%.

Доля высоких технологий в экспорте страны также четырехкратно возросла (с 5% в 1980-х гг. до 20% в 2010-х гг.). Сегодня телекоммуникационные продукты и технологии в структуре экспорта Финляндии не уступают лесопромышленному сектору, а финская корпорация Nokia превратилась в глобального лидера мобильного телекома. Кроме того, были созданы сотни других высокотехнологичных, но менее масштабных компаний, многие из которых также заняли ведущие позиции в своих нишах.

Финский успех показателен не только в свете предшествовавших экономических трудностей. Немаловажен и тот факт, что экономика знаний может быть успешно построена в небольшой и сравнительно периферийной стране с критическими климатическими условиями.

Территория Финляндии сравнима по площади с Японией или Великобританией, однако существенная ее часть расположена между 60 и 70 градусами северной широты, за пределами Северного полярного круга. Население страны составляет 5,2 млн человек, при этом более половины граждан проживает за полярным кругом. Государственный язык – финский и

шведский, что существенно затрудняет международную и межкультурную коммуникацию.

Возрождение финской промышленности во многом обязано также либерализации торговли и снятию барьеров к притоку иностранного капитала. Несмотря на то, что государственное финансирование R&D существенно выросло за последние два десятилетия, его относительная доля от всех инвестиций в R&D постепенно снижается. Все больше средств на исследования и разработки поступает из частных фондов – сегодня их доля достигает до 70%.

Одна из главных особенностей финской модели состоит в сдвиге фокуса государственной промышленной и инновационной политики с макроэкономики на микроэкономическую активность, на улучшение общих условий для развития компаний и целых отраслей, особенно в сфере развития и распространения знаний и инноваций.

Этот системный подход был реализован с использованием механизма частно-государственного партнерства. Наиболее значительным следствием нового подхода стал высокий приоритет R&D, установленный самим государством и поддержанный частным сектором. Такое сотрудничество позволило связать фундаментальные и прикладные исследования R&D с коммерциализацией инноваций и развитием бизнеса.

Северное государство «всеобщего благосостояния» с сильной системой социальной защиты и развитием советской модели бесплатного государственного образования – наиболее полная характеристика преобразований Финляндии. Однако переход к экономике знаний ознаменовался смещением критерия его оценки с количественного показателя на качество образования. Если ранее речь шла лишь о доступности образования, определявшей равенство возможностей всех граждан, то теперь главный упор делается на его качество. Еще одной важнейшей характеристикой финской образовательной системы стала более тесная связь с потребителями из производственного сектора.

Таким образом, малочисленность финского народа с огромной вечномерзлотной территорией и суровым климатом побудило руководство страны найти достойную нишу в мировой конкурентоспособности через качество образования и его массовость. Чем не пример для сибирских и дальневосточных регионов?

### **Великобритания**

Великобритания сегодня является одной из ведущих процветающих стран и представляет собой один из главных мировых центров экономики знаний.

Более четверти ее экспорта составляют продукты сервиса, консалтинга, образования, искусства и дизайна, что сегодня и составляет основу «зеленой экономики». Великобритания и дальше продолжает переход от материальной экономики к экономике знаний.



Доходы от функционирования экономики знаний гораздо выше отдачи от производственной экономики, что позволяет обменивать знания на энергоносители и продукты материального производства. Для этого власти Великобритании содействуют организации глобального «места встречи» транснациональных компаний у себя в стране. Множество крупнейших фирм располагают свои офисы на юге Англии и интенсивно налаживают деловые и партнерские связи.

Особое внимание на островах Туманного Альбиона уделяется принципу честной игры («fairplay»), который позволяет выстроить оптимальную институциональную среду для развития экономики знаний и снизить транзакционные издержки для компаний-резидентов и их иностранных партнеров.

Другой немаловажной чертой Британского государства является сильная университетская система с глубокими историческими традициями: выпускники высших учебных заведений востребованы во всем мире, поскольку многие университеты адаптировали свои образовательные программы к потребностям бизнеса. Именно студенты, которые окончили эти вузы и выстраивают успешную карьеру, развивают корпоративные связи, служат рекламой своих alma-mater.

План по постиндустриализации и дальнейшему внедрению новых знаний и услуг в национальную экономику как естественному этапу развития трудолюбивого, честного, образованного, умного общества был удачно претворен в жизнь политикой Маргарет Тэтчер, несмотря на сопротивление профсоюзов. Именно под ее руководством были организованы программы по переобучению оставшихся без работы сотрудников промышленных предприятий («lifelong learning») с дальнейшим трудоустройством в сфере оказания услуг.

Следует отметить, что за последние 20–30 лет правительство Англии снизило свое регулирующее присутствие в экономике. От бизнеса требуется лишь представлять честную информацию о финансовом состоянии компании, что также стимулирует фирмы на претворение в жизнь инновационных проектов.

Для российской будущей экономики знаний опыт Великобритании полезен как классический пример построения научно-инновационного комплекса, базирующегося на университетской системе подготовки кадров и научных исследований – с одной стороны, и частно-государственного партнерства на честной, объективной основе – с другой. Но английский путь выхода на экономику знаний предполагает эволюционный подход, требующий достаточно продолжительного временного горизонта. Поэтому бэнчмаркинг английского варианта скорее сводится к использованию его как классического образца, который следует модернизировать к местным условиям, с целью ускорения процесса.

### **Выводы и предложения**

Таким образом, три государства с различными географическими, климатическими условиями, разной историей, менталитетом, культурой и дру-

гими характеристиками являют собой образцы стран, преодолевающих уже пятый технологический уклад на пути к шестому.

Для современной России крайне актуальны вопросы не только инновационного развития, но и простого воспроизводства. Это связано, во-первых, с высоким износом производственного аппарата в промышленности (более 70%), во-вторых, неудачами в реформировании сферы образования, науки и экономики в целом. В-третьих, возникновением новых угроз и ловушек из-за санкционной политики стран ЕС и США против России. Двукратное снижение мировых цен на нефть наложило по времени на затухающий восстановительный рост национальной экономики, что в совокупности и обусловило ее рецессию. В кризисных условиях возникают как необходимые, так и достаточные условия для структурной и технологической модернизации экономики. Весь современный мировой тренд демонстрирует верховенство экономики знаний. Поэтому необходимо продуктивно использовать подходящий момент для формирования российской модели экономики, основанной на знаниях, с учетом накопленного багажа, ценностных, ментальных и региональных особенностей современной России [6], а также заимствования зарубежного опыта.

Перевод национальной экономики на знаниевую модель требует осуществления следующих базисных мер.

1. Разрешение проблемы взаимного недоверия, ставшей тотальной во всем государстве: между обществом и властью, между бизнесом и властью, между обществом и бизнесом и т.д. Удовлетворение общественного спроса на объективность, восстановление доверия по вертикали являются базовыми элементами запуска в действие движущей силы экономики, в т.ч. основанной на знаниях.

2. Повышение КПД системы образования исключительно за счет улучшения его качества. Характерной чертой современной России стало кратное увеличение числа лиц с высшим образованием. В их числе преобладают экономисты, юристы и другие гуманитарии. Если в советский период процент поступления в вузы среди выпускников школ колебался в пределах 20-25%, то сегодня такой же диапазон у непоступивших в вузы лиц. Кроме того, наступающие проблемные демографические пропорции в стране сокращают временной горизонт использования накопленного интеллектуального капитала. Ожидаемая продолжительность жизни для новорожденного российского мальчика, по данным ВОЗ, составляет всего 52,8 года, для девочки – 64,3 года. За рубежом эти показатели гораздо выше: 67,2 и 71,3 года для американских мальчиков и девочек; 69,4 и 74 года – для немецких детей; 72,3 и 77,7 года – для новорожденных японцев. Затратив огромные средства на социализацию личности и дальнейшую подготовку специалиста высшей квалификации, обществу необходимо максимизировать отдачу от накопленного интеллектуального капитала нации. При этом, короткая продолжительность жизни и высокая смертность из-за травм и болезней сокращают потен-

циальное время использования человеческого ресурса, уменьшая тем самым отдачу от затрат на образование.

Рост числа высших учебных заведений на фоне многолетнего сокращения государственного финансирования привел к коммерциализации знаний в вузах. В этих условиях критерием получения диплома становится не уровень знаний, а размер оплаты за обучение. Экстенсивное развитие высшей школы путем коммерциализации ведет к постепенному вытеснению отечественного образования в маргинальный сектор в мировом рейтинге вузов.

3. Формирование системы организационных, правовых и экономических мер государства для селектирования экономики знаний. Государственная политика в области экономики, основанной на знаниях, должна соответствовать трем принципам: а) примат государства в тех сегментах экономики, где формируется прикладная инноватика до ее завершения в коммерческом товаре; б) поддержка реальных видов инновационной деятельности вместо помощи конкретным организациям; в) стимулирование продуктивного взаимодействия образования, науки и бизнеса и формирование на этой основе инновационных кластеров (по примеру стран-партнеров БРИКС).

4. Поэтапное замещение морально устаревшей структуры накопленного капитала в России, свойственной ранним этапам индустриального общества (природный капитал – 72%, физический капитал – 14%, человеческий капитал – 14%). В постиндустриальную эпоху главным фактором развития государства является создание условий для производства интеллектуального продукта и соответствующих ему темпов технологического обновления. В начале 90-х годов XX столетия накопленный человеческий капитал в развитых странах более чем в 1,5 раза превышал объем накопленного овестьвленного капитала, а его вклад в прирост ВВП составлял порядка 60%. По оценкам Всемирного банка, в таких странах, как Германия, Япония, Швеция, на долю человеческого капитала приходится 80% общего накопленного капитала [7].

5. Проблема внедрения научных разработок в реальную экономику – застарелая болезнь российской науки и практики. Продуктивная связь науки и реального производства, характерная для стран с развитой экономикой, в России реализуется фрагментарно, за исключением оборонного сектора. С одной стороны, отрасли промышленности не формируют спрос на научно-технические разработки, с другой – наука зачастую не имеет подразделений по коммерциализации своих разработок. Таким образом, параллельное, не пересекающееся движение науки и экономики приводит к тому, что российский бизнес импортирует передовые технологии из-за рубежа, а отечественная наука экспортирует свои научные идеи и разработки. Согласно данным Роспатента, в 2013 г. более половины отечественных научных разработок патентовались нерезидентами. Нематериализованные в инновационных средствах научные изобретения представляют собой научное

сырье ровно так же, как и углеводородное и др. сырье. Таким образом, создалась ситуация, когда необходим механизм преодоления так называемой «долины смерти» между наукой и практикой.

Формирование дееспособных институтов – проводников научно-технического прогресса в экономику, на наш взгляд, необходимо начать с создания в Правительстве РФ самостоятельного ведомства, ответственного за научно-техническую политику российского государства. К примеру, в конце нулевых годов Правительство Республики Корея реорганизовало Министерство экономики в Министерство экономики знаний.

Двадцатилетняя практика совмещения государственных образовательных и научных функций в одном министерстве показала свою неэффективность, следствием которой стали и снижение качества образования, и возрастающее научно-техническое отставание России от ведущих мировых стран.

Преодоление «долины смерти» между наукой и практикой предполагает возрождение отраслевой науки, ответственной за научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР). С учетом современных реалий и тенденций, скорее всего, она должна быть встроена в техно- и промышленные (индустриальные) парки и крупные корпоративные образования типа «Роснано», «Ростехнологии» и др.

Общественные институты содействия научно-техническому прогрессу (НТП) следует возрождать с реанимации общества изобретателей и рационализаторов с государственной поддержкой частных инициатив, информационных коммуникаций (например, центров научно-технической информации) и пропаганды научно-технических знаний в СМИ.

Такие или аналогичные действия со стороны государства по реструктуризации отечественного научно-технологического комплекса – первый и важнейший шаг для формирования каркаса нарождающейся российской экономики знаний.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Цыренов, Д. Д. Экономика знаний в Республике Бурятия : факторный анализ // Вестник Бурятского государственного университета. – 2013. – № 2. – С. 25–27.
2. Гичиев, Н. С. Экономика знаний – основа экономического роста // Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания. – 2014. – № 22. – С. 96–100.
3. Knowledge Economy Index : Report 2014. [Electronic resource]. – Access: <http://www.nisp.co.uk/wp-content/uploads/2011/10/NI-KEI-Full-Report-2014.pdf>.
4. Innovative Asia: Advancing the knowledge-based economy: The next policy agenda [Electronic resource]. – Access: <http://adb.org/sites/default/files/pub/2014/innovative-asia-knowledge-based-economy.pdf>.
5. Government of India. Ministry of Commerce and Industry [Electronic resource]. – Access: <http://www.commerce.nic.in/MOC/index.asp>.

6. Зиборов, В. А. Экономика знаний: возможна ли в России? / В. А. Зиборов, В. А. Белякова // Научные труды Вольного экономического общества России. – 2013. – Т. 168. – С. 94–107.
7. Всемирный банк [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org/>.
8. Brinkley, I. Defining the knowledge Economy: Knowledge economy program report [Electronic resource]. Access: [http://www.theworkfoundation.com/assets/docs/publications/65\\_defining%20knowledge%20economy.pdf](http://www.theworkfoundation.com/assets/docs/publications/65_defining%20knowledge%20economy.pdf).
9. The knowledge-based economy [Electronic resource]. – Access: <http://www.oecd.org/sti/sci-tech/1913021.pdf>.
10. Cader, H. A. The Evolution of the Knowledge Economy [Electronic resource] / H. A. Cader. – Access: <http://www.jrap-journal.org/pastvolumes/2000/v38/F%2038%202%203.pdf>.

## REFERENCES

1. Tsyrenov D.D. Ekonomika znaniy v Respublike Buryatiya : faktorniy analiz [Knowledge economy in the Republic of Buryatia: factor analysis]. *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2013, no. 2, pp. 25–27.
2. Gichiev N.S. Ekonomika znaniy – osnova ekonomicheskogo rosta [Knowledge economy – the basis of economic growth]. *Intellektual'nyi potentsial XXI veka: stupeni poznaniya*, 2014, no. 22, pp. 96–100.
3. *Knowledge Economy Index: Report 2014*. Available at: <http://www.nisp.co.uk/wp-content/uploads/2011/10/NI-KEI-Full-Report-2014.pdf> (accessed 01 January 2015).
4. *Innovative Asia: Advancing the knowledge-based economy: The next policy agenda*. Available at: <http://adb.org/sites/default/files/pub/2014/innovative-asia-knowledge-based-economy.pdf> (accessed 01 January 2015).
5. *Government of India. Ministry of Commerce and Industry*. Available at: <http://www.commerce.nic.in/MOC/index.asp> (accessed 01 January 2015).
6. Ziborov V.A., Belyakova V.A. Ekonomika znaniy: vozmozhna li v Rossii? [Knowledge economy: is it possible in Russia?]. *Nauchnye trudy Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva Rossii*, 2013, vol. 168, pp. 94–107.
7. *The World Bank*. Available at: <http://www.worldbank.org/> (accessed 01 January 2015).
8. Brinkley I. *Defining the knowledge Economy: Knowledge economy program report*. Available at: [http://www.theworkfoundation.com/assets/docs/publications/65\\_defining%20knowledge%20economy.pdf](http://www.theworkfoundation.com/assets/docs/publications/65_defining%20knowledge%20economy.pdf) (accessed 01 January 2015).
9. *The knowledge-based economy*. Available at: <http://www.oecd.org/sti/sci-tech/1913021.pdf> (accessed 01 January 2015).
10. Hanas A. *Cader The Evolution of the Knowledge Economy*. Available at: <http://www.jrap-journal.org/pastvolumes/2000/v38/F%2038%202%203.pdf> (accessed 01 January 2015).

# МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ В АРКТИКЕ INTERNATIONAL LEGAL ISSUES IN THE ARCTIC

---

*Тед Л. МакДорман*, магистр права, профессор юридического факультета университета Виктории, Британская Колумбия, Канада. E-mail: [tlmcdorm@uvic.ca](mailto:tlmcdorm@uvic.ca)

## КОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ ШЕЛЬФ ЗА ПРЕДЕЛАМИ 200 МОРСКИХ МИЛЬ В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ

Предмет данной статьи – морское дно в центральной области Арктического бассейна, прилегающее к территории пяти государств – Канады, Дании/Гренландии, Норвегии, Российской Федерации, США. Точнее, в рамках настоящего исследования преподносится взгляд на действия, предпринятые граничащими государствами относительно шельфа за пределами 200 морских миль.

Несмотря на постоянные заявления СМИ и некоторых комментаторов, отношения между пятью арктическими государствами относительно морских обязательств, требований в открытом море и, в частности, континентального шельфа за пределами 200 морских миль, стабильны, прозрачны и основаны на взаимопонимании. Эта точка зрения поддерживается тремя чертами отношений арктических государств.

Во-первых, существуют четкий протокол достигнутого соглашения по вопросу перекрывающихся морских территорий в пределах 200 морских миль и два соглашения, применимых за пределами 200 морских миль.

Во-вторых, в мае 2008 г. в Илулисатской Декларации пять государств заявили, что: «Морское право содержит значимые права и обязанности относительно установления внешних границ континентального шельфа» и, таким образом, государства передали на рассмотрение «этого правового механизма и установленного порядка разрешения споров все возможные споры по перекрывающимся зонам» [1]. Международно-правовой механизм для континентального шельфа за пределами 200 морских миль установлен Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года [2]. Четыре из пяти арктических государств являются участниками Конвенции (Канада, Дания/Гренландия, Норвегия, Российская Федерация), за исключением только США.

В соответствии с этим Российская Федерация (2001) [3], Норвегия (2006) [4], Дания (2014) [5] сделали представления в Комиссию по границам континентального шельфа относительно континентального шельфа за пределами 200 морских миль в центральной части Северного Ледовитого океана. Норвегия получила рекомендации от Комиссии в 2009 году [6].

Российская Федерация получила рекомендации в 2002 г., в частности касательно центральной части Арктики, в которой Комиссия рекомендовала «России сделать повторное представление, ... основанное на сведениях, указанных в рекомендации» [7]. В октябре 2014 г. было сделано сообщение, согласно которому Российская Федерация в марте 2015 г. обратится к Комиссии с пересмотренным представлением [8].

Канада в декабре 2013 г. приняла решение не подавать в Комиссию представление о предполагаемых внешних границах континентального шельфа в Северном Ледовитом океане [10], сделав представление только для Атлантического побережья [11]. Сообщения СМИ утверждают, что опасения в данном случае заключаются в том, что проектное представление внешних границ шельфа не включало в себя северный полюс [10]. Тем не менее, Канада предоставила Комиссии Предварительное Информационное письмо со своим намерением сделать представление относительно Северного Ледовитого океана в будущем [12].

США, не будучи стороной в Конвенции ООН по морскому праву, все же выказали свое намерение следовать критериям статьи 76 указанной Конвенции в отношении внешних границ своего континентального шельфа за пределами 200 морских миль [13].

В-третьих, все три государства, сделавшие представление, определенно вступили во взаимодействие с потенциально заинтересованными соседями, чтобы избежать конфронтаций и неожиданностей относительно континентального шельфа за пределами 200 морских миль.

Сказанное выше не означает, что проблемы между приарктическими государствами в их двусторонних и многосторонних переговорах касательно определения национальной юрисдикции на континентальном шельфе за пределами 200 морских миль отсутствуют. Тем не менее, все свидетельствует о том, что приарктические государства удержат свои разногласия от эскалации в серьезный конфликт.

*Ключевые слова:* международное морское право, Арктика, континентальный шельф, территориальные споры, комиссия по границам континентального шельфа.

*Ted L. MacDorman*, LL.M., Full professor, Faculty of Law, University of Victoria, British Columbia, Canada. E-mail: [tlmcdorm@uvic.ca](mailto:tlmcdorm@uvic.ca)

## **THE CONTINENTAL SHELF BEYOND 200 NMILES THE ARCTIC OCEAN**

The focus of this contribution is the seafloor in the central Arctic Ocean Basin adjacent to five States – Canada, Denmark/Greenland, Norway, the Russian Federation and the United States. More specifically, this paper will look at the actions by the bordering States respecting the shelf area beyond 200 nm.

Despite the constant refrain in the media and from some commentators, relations among the five Arctic States respecting maritime boundaries, offshore claims and, in particular, the shelf area beyond 200 nm is stable, transparent and based on mutual understanding. This view is supported by three features of the Arctic States' relations.

First, as detailed below (Section 2.0), there is strong record of attaining agreement on the division of overlapping sea areas within 200 nm and two agreements that apply beyond 200 nm.

Second, in the May 2008 Ilulissat Declaration, the five States endorsed that: "the law of the sea provides important rights and obligations concerning the delineation of the outer limits of the continental shelf" and that the States were committed to "this legal framework and to the orderly settlement of any possible overlapping claims" [1, at paragraph 3].

The international legal framework for the shelf area beyond 200 nm is anchored in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (the LOS Convention) [2, p. 397]. Four of the five States bordering the central Arctic Ocean are parties to the LOS Convention (Canada, Denmark/Greenland, Norway and the Russian Federation), with only the United States not a party.

Consistent with this, the Russian Federation (2001) [3], Norway (2006) [4, *supra* note 3], Denmark (2014) [5, *supra* note 3], have made submissions to the Commission on the Limits of the Continental Shelf respecting shelf areas beyond 200 nm in the central Arctic Ocean. In 2009 Norway received recommendations from the Commission [6, *supra* note 3]. In 2002, the Russian Federation received recommendations from the Commission, in particular regarding the central Arctic Ocean, in which the Commission recommended "that the Russian Federation make a revised submission ... based on the findings contained in the recommendations" [7, at para. 39]. In October 2014, it was reported that the Russian Federation will in March 2015 be engaging the Commission with a revised submission [8; 9].

Canada, apparently at the last minute, opted in December 2013 not to make a submission to the Commission regarding its proposed continental shelf outer limits in the Arctic Ocean [10<sup>3</sup>], making only a submission for the Atlantic coast [11, *supra* note 3]. The media reports indicate that the concern was that in the draft submission the proposed outer limits did not capture the North Pole<sup>4</sup>. Canada did provide to the Commission a Preliminary Information notice of its intention to make a submission respecting the Arctic Ocean in the future [12, *supra* note 3].

---

<sup>3</sup> See: p. 1: "Stephen Harper has ordered government bureaucrats back to the drawing board to craft a more expansive international claim for seabed riches in the Arctic after the proposed submission they showed him failed to include the geographic North Pole ..."

<sup>4</sup> Harper orders new draft, *supra* note 10.



The United States, not being a party to the LOS Convention, nevertheless has indicated its intention to follow the criteria in Article 76 of the LOS Convention regarding its outer limit of shelf areas beyond 200 nm<sup>5</sup> [13].

Third, as detailed below (Section 5.0), the three submitting States have clearly engaged with the potentially affected neighbors in order to avoid confrontation and surprises respecting outer limits of the continental shelf beyond 200 nm.

The above is not to say that there are not challenges ahead for the Arctic Ocean States in their bilateral and multilateral discussions regarding their areas of national jurisdiction over the continental shelf beyond 200 nm. However, the indications are positive that the Arctic States will keep these issues from cascading into serious conflict.

*Keywords:* International maritime law, Arctic, continental shelf, territorial issues, Commission on the Limits of the Continental Shelf.

### **1.0. A Strong Record in the Region of Delimitation Agreements [14]**

The first offshore boundary agreement among the five Arctic Ocean States was the 1957 Norwegian - Russian Federation Agreement [15], which delineated the territorial sea and continental shelf boundary between Norway and the Russian Federation for a distance of 24.35 nm adjacent to the Varanger Fjord. The 1957 Agreement was essentially replaced by a 2007 Agreement that refers to and utilizes the 1957 line extending it to a total distance of 39.41 nm that delimits the territorial sea, EEZ and continental shelf in the area [16; 17].

The establishment by Norway and Russia of 200 nm zones in the 1970s resulted in an overlapping dispute in the Barents Sea of approximately 155,000 sq. kms and a second area of overlap in the Arctic Ocean of approximately 20,000 sq. kms [18, p. 185]. In 1978, the two States reached a provisional agreement on fisheries (subsequently renewed annually) for their disputed area in the southern Barents Sea creating the so-called Grey Zone [19, p. 6–7; p. 51–57].

In 2010 the two States announced a maritime boundary agreement for the Barents Sea and Arctic Ocean areas<sup>6</sup> [20, p. 1; 21]. To the north of Svalbard and Franz Josefs Lands, the maritime boundary delineates areas of continental shelf beyond 200 nm. Respecting the Loophole in the Barents Sea, the 2010 Agreement also delineates the shelf beyond 200 nm. The 2010 Agreement fully resolves all the overlapping claim Arctic areas between Norway and the Russian Federation. It has been promoted as a model for the resolution of overlapping

---

<sup>5</sup> A 1987 U.S. document attached to a memorandum states that the “United States has exercised and shall continue to exercise jurisdiction over its continental shelf in accordance with and to the full extent permitted by international law as reflected in Article 76.” United States, memorandum dated 17 November 1987 and attached document, “United States Policy Governing the Continental Shelf of the United States of America,” *Cumulative Digest of United States Practice in International Law, 1981–1988*, at pp. 1878–1879.

<sup>6</sup> The close relationship on fishing is not disturbed with the structures of cooperative arrangements from the 1970s continued.

claims in the Arctic Ocean – “if little Norway ... can negotiate a win-win boundary agreement with powerful Russia ..., there is no reason for any other Arctic boundary dispute to remain unresolved” [22, p. 46; 23].

The 1990 United States – Soviet Russia Agreement [24; 25; 26], establishes the boundary for the territorial sea and the 200 nm zones of the two States in the Arctic Ocean. The key phrase is that line proceeds “as far as permitted under international law [24, *supra* note 21, Article 2]”. Thus, the United States – Russia boundary divides the parties’ continental shelf areas seaward of their 200 nm limits should the legal continental shelf of both States extend beyond 200 nm.

The 1990 Agreement is a complete boundary for the two States in the central Arctic Ocean. While the Agreement is not in force as the Russian Federation has not formally ratified it, the Agreement is abided as a result of the two States having exchange notes on same day the Treaty was signed wherein it is stated that “pending the entry into force of the Agreement, the two Governments agree to abide by the terms of that Agreement as of June 15, 1990” [25, p. 454].

In the southern central Arctic Ocean area, in 2006 Denmark/Greenland and Norway (Svalbard) completed a continental shelf and fisheries zone maritime boundary agreement out to 200 nm for the area between Greenland and Svalbard [26].

Finally, Canada and Denmark/Greenland have a continental shelf boundary from Davis Strait in the south to the Lincoln Sea in the north [27]. The boundary terminates in the Robeson Channel before entering the Arctic Ocean. There is a small gap in this maritime boundary as a result of the sovereignty dispute over Hans Island [28], which is the only disputed land territory in the Arctic region. In 2012, Canada and Denmark/Greenland announced an agreement in principle on a maritime boundary out to 200 nm in the Lincoln Sea [29].

The announcement indicated that equidistance was applied and that technical adjustments were to be made to the 1973 Agreement. A final agreement has not been made public. The 2014 Denmark submission to the Commission denotes an equidistance line on the map of the area north of Greenland and Canada [5, *supra* note 5, maps].

The missing piece for offshore zones out to 200 nm in the central Arctic Ocean is between Canada and the United States in the Beaufort Sea where there is approximately 6,250 square nautical miles of overlapping claimed territorial sea and 200 nm zones [30].

Canada has delineated its 200 nm mile zone in the area using the 141<sup>st</sup> west meridian [31], apparently relying on Article III of the 1825 Russia-Great Britain Treaty [32], which provides for a boundary between the two States along the 141<sup>st</sup> meridian “in its prolongation as far as the Frozen ocean” (“dans son prolongement jusqu’à la Mer Glaciale,” the authentic language of the Treaty is French). The U.S. position is that maritime boundary in the Beaufort Sea is an equidistance line [33].

It is clear that the legal continental shelf extends beyond 200 nm adjacent to the known overlapping claims of the two States. Both States have engaged

in research activities respecting the mapping of the seafloor. Much of this research has been done cooperatively since 2008 when it was agreed that Canadian and U.S. icebreakers and research teams would work together in activities designed to map seafloor areas north of the Beaufort Sea [34].

The curiosity is that if Canada maintains its position respecting the 141<sup>st</sup> west meridian and the United States maintains its equidistance position beyond 200 nm that the Canadian position favours the United States and the U.S. position favours Canada [22, p. 59–62].

In early 2010, there were media reports in Canada of the possibility of Beaufort Sea maritime boundary negotiations with the United States<sup>7</sup> [35]. In November 2010, Canada's then Foreign Minister noted that no negotiations would take place until the seafloor mapping was completed [36].

Within 200 nm, the Arctic States have completed an impressive number of maritime boundary agreements with there being little to suggest that, when the time comes, this regional momentum will not continue.

## 2.0. The Law of the Sea Convention

During the negotiation of the LOS Convention there was a necessity to provide for a definitive outer limit of the continental shelf where it extended beyond 200nm since the International Seabed Authority and the Common Heritage of Mankind were to apply to the mineral resources of the seafloor beyond national jurisdiction. The outcome that was agreed upon between those States (for example, Canada, the United States, Norway and then Soviet Russia) which asserted that international law recognized coastal State authority over the shelf beyond 200 nm and those States seeking to limit coastal State continental shelf authority to 200 nm involved: (i) the adoption of a complex formula for determining the outer limit of a State's continental shelf beyond 200 nm [2]<sup>8</sup>; (ii) the creation of the Commission to assist States in applying the complex formula; and (iii) the acceptance of revenue sharing with the international community respecting mineral resources exploited by a coastal State from the continental margin area beyond 200 nm<sup>9</sup>.

The Article 76 criteria and the Commission explicitly only deal with the outer limit of a State's continental shelf beyond 200 nm, thus States are not restricted by the LOS Convention in exercising jurisdiction over shelf areas unquestionably within any reasonable calculation of the Article 76 criteria outer limits. Consistent with this, in the *Bay of Bengal Case*, the International Tribunal for the Law of the Sea (TLOS) stated that a coastal State's "entitlement to the continental shelf ... does not require the establishment of outer limits" [37].

---

<sup>7</sup> See: U.S. State Department document dealing with "recent information on data collection and analysis" respecting the continental shelf, excerpted in Roach and Smith, *supra* note 13.

<sup>8</sup> LOS Convention, *supra* note 2, Article 76. See the appendix to this paper for a concise overview.

<sup>9</sup> The revenue sharing provision is in LOS Convention, *supra* note 2, Article 82 and will not be discussed.

State practice supports this. Canada, for example, has long exercised national jurisdiction over hydrocarbon development and sedentary species beyond 200 nm including the prosecution of a U.S. fishing vessel for illegally harvesting sedentary species beyond 200 nm<sup>10</sup>.

As well, there are a number of bilateral maritime boundary agreements that deal with the shelf area beyond 200 nm entered into by States that had not made submissions to the Commission. For example, the 2004 Australia-New Zealand Agreement [38] divided large areas of shelf beyond 200 nm just prior to Australia's 2004 submission, subsequently followed in 2006 by New Zealand's submission<sup>11</sup>.

Article 76(8) of the LOS Convention provides that a coastal State is to submit information supporting its proposed outer limit of its "legal" continental shelf to the Commission.

The Commission is to consider the submitted material and make recommendations to the submitting State regarding the information received and the relevant Article 76 criteria. The Commission does not have the legal authority to determine or impose its views respecting the location of the outer limit of the continental margin on a coastal State. In other words, the Commission is not a court, nor does it represent the interests of the International Seabed Authority.

It is the coastal State, and not the Commission, that determines the outer limit of its continental margin beyond 200nm [39; 40; 41]<sup>12</sup>. Article 76(8) further provides that the "limits of the shelf established by a coastal State on the basis of [Commission] ... recommendations shall be final and binding" [42].

### **3.0. The Three Submissions, Canada's Preliminary Information and the United States**

#### **3.1. Russian Federation**

The 2001 Russian submission portrays an outer limit as a straight line projection of the maritime boundary agreed upon in the 1990 U.S. – Russia Agreement [24, *supra* note 21] ending at the North Pole. The assumption appears to be that on the Russian side of the meridian that the Alpha, Mendeleev and Lomonosov Ridges are "components of the continental margin" [43, *supra* note 3], and not submarine ridges to which the 350 nm limit applies or oceanic ridges

<sup>10</sup> See: *R. v. Perry*, (2003) (222 *Newfoundland and Prince Edward Island Reports* 313).

<sup>11</sup> Australia, "Executive Summary of Submission", November 2004 and New Zealand, "Executive Summary of Submission", April 2006, available on the Commission website, *supra* note 3.

<sup>12</sup> The U.S. government, for example, has stated: "Ultimate responsibility for the delimitation [of the outer limit of the continental margin] lies with the coastal State itself". President Clinton, "Message from the President of the United States transmitting United Nations Convention on the Law of the Sea, with Annexes, done at Montego Bay, December 10, 1982 (the Convention) and the Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, adopted at New York, July 28, 1994 (the Agreement) and signed by the United States, subject to ratification, on July 29, 1994".

that are not part of the continental margin. It has been suggested that the termination of Russia's outer limit at the North Pole corresponds with the Russian view that its continental shelf does not extend into the Western Hemisphere [44, p. 57]. To the west, in the area of the Barents Sea north of Norway (Spitsbergen) and Franz Joseph Land, the Russian line follows a line asserted by Russia in its overlapping claims dispute with Norway [18, p. 185–190]. The line extends just beyond the Russian claimed 200 nm limit to a point described as being 60nm from the foot of the slope. The line is not used seaward to the North Pole with the remainder of the proposed outer limit line indicating that the Gakkel Ridge is part of the deep ocean floor.

The United States responded to the Russian submission with a formal Notification asserting that the Alpha-Mendeleev Ridge was a volcanic feature of oceanic origin, and thus “not part of any State's continental shelf” and that the Lomonosov Ridge was “a freestanding feature of the deep, oceanic part of the Arctic Ocean Basin, and not a natural component of the continental margins of either Russia or any other State”<sup>13</sup>. Essentially, the United States was taking issue with the apparent assumption underlying the Russian extension of the meridian in the 1990 bilateral Agreement to the North Pole. As one author has commented, referencing Margaret Hayes of the U.S. Department of State: “State Department representatives have commented that the U.S. view of Arctic geology is evolving and that, in hindsight, the Notification reflected an inadequate appreciation of the scientific complexities involved” [45].

### 3.2. Norway

The 2006 Norwegian submission to the Commission and the 2009 recommendations indicate a small area beyond the 200 nm adjacent to Spitsbergen with the Russian Federation located to the east and Denmark/Greenland to the west<sup>14</sup>. As noted above this overlap has been resolved as part of the 2010 bilateral agreement with Russia.

### 3.3. Denmark/Greenland

The 2014 Denmark submission, similar to the Russian submission, indicates that part of the Gakkel Ridge is not within the outer limits of its continental shelf. More prominently, in accord with the Russian submission, the Danish submission takes the view that the Lomonosov Ridge “is both morphologically and geologically an integral part of the Northern Continental margin of Greenland” [*supra* note 5, p. 12] and has used the Russian 200 nm zone as its proposed outer limit together with points based on the Article 76 criteria to the

---

<sup>13</sup> United States, “Letter”, 18 March 2002, available on the Commission website, *supra* note 3.

<sup>14</sup> See: Norway, “Submission,” *supra* note 4 and Commission, “Norway Recommendations”, *supra* note 6.

east and west of the Ridge. The result is a modest area of overlap with the submitted Russian outer limits.

An area of interest is to the southwest of the North Pole where the Russian submission utilized the 1990 U.S.-Russia Agreement line, which is dependent on the outer limit of the shelf of the United States extending this far. The Denmark submission indicates that it has an interest here.

### **3.4. Canada**

Canada's Preliminary Information notes that its continental margin includes as seafloor elevations the Lomonosov and Alpha Ridges and that on these Ridges Canada's continental shelf extends beyond the 350 nm constraint line<sup>15</sup>. This is in accord with the views of the Russian Federation and Denmark/Greenland.

### **3.5. United States**

In 1980, the United States made clear its view that the Chukchi plateau and its component elevations north of Alaska fit the category of submarine elevations and, as such, were not subject to the 350 nm limitation applicable to submarine ridges [46, p. 43].

## **4.0. The Submissions and the Neighbours: "Without Prejudice"**

It is important to note that the Commission will not deal with submissions respecting the outer limits of a continental margin where the area in question is subject in anyway to a dispute between States. Article 76(10) of the LOS Convention notes that:

The provisions of this article are without prejudice to the question of delimitation of the continental shelf between States with opposite or adjacent coasts.

Annex I to the Rules of Procedure of the Commission [47, *supra* note 3], paragraph 5(a) states:

In cases where a land or maritime dispute exists, the Commission shall not consider ... a submission made by any of the States concerned in the dispute (emphasis added).

The procedures of the Commission have created the situation that when a State makes a submission of its proposed outer limits which another State may view as overlapping or conflicting with its possible shelf area beyond 200 nm, the Commission will not proceed without the consent of the affected State. This has led to situations where, in effect, a State has blocked the Commission from considering a submission. Two examples of note are Iceland not consenting to the Commission dealing with a submission made by Denmark [48, *supra* note 3] and Canada asking the Commission to refrain from considering the submission of France respecting St. Pierre and Miquelon [49, *supra* note 3].

---

<sup>15</sup> See: Canada, "Preliminary Indication," *supra* note 12.

The submissions to the Commission by Denmark, Norway and the Russian Federation all contemplate the potential of overlapping shelf claims with their neighbours and the neighbours have all responded indicating that the Commission can proceed understanding that, consistent with the LOS Convention, the work of the Commission is without prejudice to the resolution of any overlapping claims. For example, the Denmark submission notes the existence of a 2014 formal understanding with the Russian Federation that Russia will not raise an objection to the Commission considering the Denmark submission and *vice-versa* that Denmark will not object to the Commission considering the Russian submission, and that the recommendations of the Commission are without prejudice to the delimitation of the shelf area between the States [5, *supra* note 5, p. 18]. In response to the 2001 Russian submission Denmark stated that it was “not able to form an opinion” on the submission, was not able to determine whether the Russian claim would overlap with a Denmark/Greenland shelf claim beyond 200 nm, and that Denmark’s “absence of opinion” did not imply agreement with or acquiescence to the submission by the Russian Federation [50, *supra* note 3]. However, Denmark indicated that the actions of the Commission, including any recommendations, were without prejudice to delimitation of the continental shelf between the two countries [50].

Canada followed almost identically the same wording in its 2002 response to the Russian submission [51].

Respecting Canada, the 2014 Denmark/Greenland submission noted that: Canada was “likely” to make a submission that overlapped with that of Denmark/Greenland; there had been “regular consultations” during the preparation of the submission; and that the matter is subject to “consultations” [5, *supra* note 5, p. 17]. Canada confirmed this in its December 2014 note verbale [52].

The possibility of an overlapping shelf area beyond 200 nm between Norway (Svalbard) and Denmark/Greenland in the Arctic Ocean is referenced in their 2006 bilateral Agreement [26, *supra* note 24, preamble paragraph 3] and the 2006 Norwegian submission to the Commission [4, *supra* note 4, para. 6.2]. In the Norwegian submission it is indicated that Denmark/Greenland does not object to the Commission considering the Norwegian proposed outer limit in this area and that a maritime boundary will be negotiated subsequent to the engagement of the Commission [4]. Denmark supplemented this with a confirming note verbale [53, *supra* note 3]. The Denmark submission similarly refers to the bilateral agreement and that Norway has no objection to the Commission proceeding with the submission [5, *supra* note 5, p. 17–18]. Norway confirmed this in December 2014 note verbale [54, *supra* note 3].

Interestingly, the Danish/Greenland submission contemplates a potential overlapping claim with the United States and indicates that the matter is subject to consultation between the States [5, *supra* note 5, p. 17–18].

Based on the above there is clearly a high degree of mutual understanding respecting the overlapping nature of many of the submissions and the acceptance that this will be dealt with bilaterally.

## 5.0. Conclusion

Based on the three submissions to the Commission, there will be an area of seafloor in the central Arctic Ocean – Gakkel Ridge - that will be beyond national jurisdiction with the result that any mineral resources therein subject the Common Heritage of Mankind principle and the management responsibility of the International Seabed Authority. Also, until Canada and the United States communicate their outer shelf limits, the extent of the 1990 Russian-U.S. Treaty line is uncertain with the result that a small area of seafloor may exist beyond the outer limits of the Arctic States.

The three submissions indicate that are significant overlapping claims to continental shelf areas beyond 200 nm in the central Arctic Ocean. This can be expected to be made more complicated when Canada makes its submission and when the United States publicizes its outer continental shelf limits. However, the five Arctic States are clearly aware of this scenario and have indicated that negotiations are the way forward.

## Appendix

The criteria agreed upon in Article 76 of the LOS Convention to be applied by a coastal State in determining its outer limit of the continental margin beyond 200 nm is succinctly set out below.

- Pursuant to Article 76(4), an envelope for the outer limit of the margin is first created by determining the foot of the continental slope and then constructing
  - a line connecting the outermost points where "the thickness of sedimentary rocks is at least one per cent of the shortest distance from such point to the foot of the continental slope", or
  - a line connecting points "not more than 60 nautical miles from the foot of the continental slope".
- The envelope created by Article 76(4) is subject to two constraints. The lines created pursuant to 76(4) are not to extend beyond:
  - 350 nm from a State's baselines; or
  - 100 nm from the 2,500 metre isobath.
- For submarine ridges, the 350 nm limit applies. However, for "submarine elevations that are natural components of the continental margin, such as its plateaux, rises, caps, banks and spurs", 100 nm from the 2,500 metre isobath criterion is the limitation.
- There is a general limitation that the continental margin does not include the oceanic floor with its oceanic ridges.

The criteria are not easily applicable in any given situation because of the technical and definitional difficulties of determining the thickness of sedimentary rocks, the foot of the continental slope, the 2,500 metre isobath, and distinguishing among submarine ridges, oceanic ridges, and submarine elevations that are natural components of the continental margin.



**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. The Ilulissat Declaration. Arctic Ocean Governance Conference, Ilulissat, Greenland, 27–28 May 2008 [Electronic resource]. – Access: [http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat\\_Declaration.pdf](http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf).
2. United Nations Convention on the Law of the Sea : done at Montego Bay on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994 // United States. Treaty Series. – 1994. – Vol. 1833, 1-31363. – P. 397–581.
3. Russian Federation. Continental Shelf Submission : Executive Summary, December 2001 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).
4. Norway. Continental Shelf Submission in respect of areas in the Arctic Ocean, the Barents Sea and the Norwegian Sea : Executive Summary, December 2006 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).
5. Denmark. Partial Submission – The Northern Continental Shelf of Greenland, December 2014 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).
6. Norway. Summary of Recommendations of the Commission on the Limits of the Continental Shelf in Regard to the Submission Made by Norway in Respect of Areas in the Arctic Ocean, the Barents sea and the Norwegian Sea on 27 November 2006 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).
7. Oceans and Law of the Sea : Report of the Secretary-General : addendum : UN. doc. A/57/57/Add.1 [Electronic resource] // General Assembly. 57th session. Agenda item 25 (a). Oceans and the law of the sea, 8 October 2002. – Access: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/629/28/PDF/N0262928.pdf?OpenElement>.
8. Territorial expansion on Arctic Agenda [Electronic resource] // Barents Observer. – 2014. – 30 October. – Access: <http://barentsobserver.com/en/arctic/2014/10/territorial-expansion-arctic-agenda-30-10>.
9. Russia to follow Denmark with Arctic shelf claim in March 2015 [Electronic resource] // Barents Observer. – 2014. – 17 December. – Access: <http://barentsobserver.com/en/arctic/2014/12/russia-follow-denmark-arctic-shelf-claim-march-2015-17-12>.
10. Harper orders new draft of Arctic seabed claim to include North Pole // The Globe and Mail (Toronto). – 2013. – 4 December.
11. Canada. Partial Submission – The Atlantic Ocean, November 2013 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/clcs\\_home.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm).

12. Canada. Preliminary Information – the Arctic Ocean, November 2013 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/clcs\\_home.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm).

13. United States Policy Governing the Continental Shelf of the United States of America // Excessive Maritime Claims / J. A. Roach, R. W. Smith. – 3<sup>rd</sup> ed. – Leiden ; Boston : MartinusNijhoff, 2012. – P. 187–188.

14. McDorman, T. L. Maritime Limits and Boundaries in the Arctic Ocean : Agreements and Disputes / T. L. McDorman, C. Schofield // Handbook of the Politics of the Arctic / ed. by L. C. Jensen, G. Honneland. – (In press).

15. Agreement between Norway and the Soviet Union concerning the Sea Frontier in the Varanger Fjord, 27 February 1957 // United States. Treaty Series. – 1957. – Vol. 312. – P. 289.

16. Agreement between the Russian Federation and Norway on the Maritime Delimitation in the Varangerfjord Area, 11 July 2007 // Law of the Sea Bulletin. – 2008. – Vol. 67. – P. 42.

17. Wood, M. Norway – Russian Federation // International Maritime Boundaries. – Leiden : MartinusNijhoff, 2011. – Vol. VI. – P. 4479–4487.

18. Arctic Maritime Delimitations: The Preponderance of Similarities with Other Regions // The Law of the Sea and Polar Maritime Delimitation and Jurisdiction / ed. by A. G. Oude Elferink, D. R. Rothwell. – Hague : MartinusNijhoff, 2001. – P. 185–190.

19. Honneland, G. Making Fishery Agreements Work: Post-Agreement Bargaining in the Barents Sea. – Cheltenham, U.K. : Edward Elgar, 2012. – 160 p.

20. Henriksen, T. Maritime Delimitation in the Arctic: The Barents Sea Treaty / T. Henriksen, G. Ulfstein // Ocean Development & International Law. – 2011. – Vol. 42, Iss.1–2. – P. 1–21.

21. Treaty between the Kingdom of Norway and the Russian Federation concerning Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean, 15 September 2010, U.N.T.S. Reg. No. 49095 (2012) [Electronic resource]. – Access: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/NOR-RUS2010.PDF>.

22. Byers, M. International Law and the Arctic / M. Byers. – Cambridge : Cambridge University Press, 2013. – 314 p.

23. Lavrov, S. Canada: take note : Here's how to resolve maritime disputes / S. Lavrov, J. G. Store [Electronic resource] // Toronto Globe and Mail. – 2010. – 21 September. – Access: [www.theglobeandmail.com/globe-debate/canada-take-note-heres-how-to-resolve-maritime-disputes/article4326372/](http://www.theglobeandmail.com/globe-debate/canada-take-note-heres-how-to-resolve-maritime-disputes/article4326372/).

24. Agreement between the United States and the Soviet Socialist Republic on the Maritime Boundary, 1 June 1990, provisionally in force 15 June 1990, reprinted in (1990), 29 I.L.M. 941 [Electronic resource]. – Access: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/USA-RUS1990MB.PDF>.

25. Verville, E. G. United States – Soviet Union // *International Maritime Boundaries*. – Dordrecht : MartinusNijhoff, 1996. – Vol. I. – P. 447–460.
26. Agreement between Norway and Denmark together with the Home Rule Government of Greenland on the other hand, concerning the Delimitation of the Continental Shelf and the Fisheries Zones in the Area between Greenland and Svalbard, 20 February 2006, 2378 U.N.T.S. 21 [Electronic resource]. – Access: <https://treaties.un.org/Pages/UNTSONline.aspx?id=1>.
27. Agreement between Canada and Denmark relating to the Delimitation of the Continental Shelf between Greenland and Canada, 17 December 1973, 950 U.N.T.S. 147 [Electronic resource]. – Access: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20950/volume-950-I-13550-English.pdf>.
28. Huebert, R. *The Return of the Vikings: The Canadian – Danish Dispute over Hans Island – New Challenges for the Control of the Canadian North // Breaking Ice : Renewable Resources and Ocean Management in the Canadian North* / ed. by F. Berkes, R. Huebert, H. Fast, M. Manseau, A. Diduck. – Calgary : University of Calgary Press, 2005. – P. 319–336.
29. Canada and Kingdom of Denmark Reach Tentative Agreement on Lincoln Sea Boundary : Press Release, 28 November 2012 / Canada, Department of Foreign Affairs, Trade and Development [Electronic resource]. – Access: [www.international.gc.ca/media/aff/news-communications/2012/11/28a.aspx](http://www.international.gc.ca/media/aff/news-communications/2012/11/28a.aspx).
30. Gray, D. H. *Canada's Unresolved Maritime Boundaries // Geomatica*. – 1994. – Vol. 48, no. 2. – P. 131–144.
31. Canada. *Fishing Zones of Canada (Zone 6) Order // Consolidated Regulations of Canada*. – 1978. – Ch. 1549. – P. 13747–13750.
32. Convention between Great Britain and Russia Concerning the Limits of their Respective Possessions on the North-West Coast of America and the Navigation of the Pacific Ocean, 16 February 1825 // *Consolidated Treaty Series*. – Dobbs Ferry : Oceana Publications, 1969. – Vol. 75. – P. 95–101.
33. *Exclusive Economic Zone and Maritime Boundaries* : [Public Notice 2237, 23 August 1995] / United States, Department of State // *Federal Register*. – 1985. – Vol. 60, no. 163. – P. 43825–43829.
34. Canada. U.S. to team up on Arctic seabed mapping project, CBC News, 30 June 2008 [Electronic resource]. – Access: [www.cbc.ca/technology/story/2008/06/30/cda-mapping.html](http://www.cbc.ca/technology/story/2008/06/30/cda-mapping.html).
35. Boswell, R. Beaufort Sea breakthrough : Canada Open to negotiating with U.S. over rights to oil-rich seabed // *Vancouver Sun (Canwest News Service)*. – 2010. – 18 February.
36. Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, Iss. 8, 1 November 2010 [Electronic resource]. – Access: [www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/08evb-e.htm?Language=E&Parl=40&Ses=3&comm\\_id=76](http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/08evb-e.htm?Language=E&Parl=40&Ses=3&comm_id=76).
37. Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar),

Judgment, 14 March 2012, at para. 409 [Electronic resource] // The International Tribunal for the Law of the Sea. – Access: [www.itlos.org](http://www.itlos.org).

38. Treaty between Australia and New Zealand establishing certain Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Boundaries, 25 July 2004, 2441 U.N.T.S. 235 [Electronic resource]. – Access: <http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/NZL.htm>.

39. Senate. Treaty Document 39, 103d Congress, 2d Session IV (1994) // International Legal Materials. – 1995. – Vol. 34. – P. 1393–1447. – Reprint.

40. United Nations. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea // The Law of the Sea : Definition of the Continental Shelf. – New York, 1993. – P. 29.

41. International Law Association. Committee on Legal Issues of the Outer Continental Shelf : report // Report of the Seventy-First Conference held in Berlin, 2004. – London, 2004. – P. 785–786.

42. McDorman, T. L. The Role of the Commission on the Limits of the Continental Shelf : A Technical Body in a Political World // International Journal of Marine and Coastal Law. – 2002. – Vol. 17, no 3. – P. 301–324.

43. Statement made by the deputy Minister of Natural Resources of the Russian Federation during presentation of the submission made by the Russian Federation to the Commission, made on 28 March 2002. Doc. CLCS/31, 5 April 2002 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_documents.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_documents.htm).

44. Górski, T. A Note on Submarine Ridges and Elevations with Special Reference to the Russian Federation and the Arctic Ridges // Ocean Development and International Law. – 2009. – Vol. 40 (1). – P. 51–60.

45. Baker, B. Law, Science, and the Continental Shelf : The Russian Federation and the Promise of Arctic Cooperation // American University International Law Review. – 2010. – Vol. 25, Iss. 2. – P. 10–38.

46. Richardson, E. Statement : 3 April 1980, in Third United Nations Conference on the Law of the Sea // Official Records. – New York, 1981. – Vol. XIII. – P. 43.

47. Rules of Procedure of the Commission on the Limits of the Continental : doc. CLCS/40/Rev.1, 17 April 2008 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: <http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=CLCS/40/Rev.1&Lang=E>.

48. Iceland. Note verbale, 5 April 2011 respecting Denmark, «Partial Submission – The Southern Continental Shelf of the Faroe Islands» December 2010 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).

49. Canada. Note verbale, 3 September 2014 respecting France, «Partial Submission – St Pierre et Miquelon», April 2014 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).

50. Denmark. Note verbal, 26 February 2002 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).

51. Canada. Note verbal, 26 February 2002 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).

52. Canada. Note verbale, 29 December 2014 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).

53. Denmark. Note verbal, 24 January 2007 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).

54. Norway. Note verbale, 17 December 2014 [Electronic resource] // United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm).

## REFERENCES

1. *The Ilulissat Declaration. Arctic Ocean Governance Conference, Ilulissat, Greenland, 27–28 May 2008*. Available at: [http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat\\_Declaration.pdf](http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf) (accessed 14 February 2015).

2. United Nations Convention on the Law of the Sea: done at Montego Bay on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994. *United States. Treaty Series*, 1994, vol. 1833, 1-31363, pp. 397–581.

3. Russian Federation. Continental Shelf Submission: Executive Summary, December 2001. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

4. Norway. Continental Shelf Submission in respect of areas in the Arctic Ocean, the Barents Sea and the Norwegian Sea : Executive Summary, December 2006. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

5. Denmark. Partial Submission – The Northern Continental Shelf of Greenland, December 2014. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

6. Norway. Summary of Recommendations of the Commission on the Limits of the Continental Shelf in Regard to the Submission Made by Norway in Respect of Areas in the Arctic Ocean, the Barents sea and the Norwegian Sea on 27 November 2006. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

7. Oceans and Law of the Sea : Report of the Secretary-General : addendum : UN. doc. A/57/57/Add.1. *General Assembly. 57th session. Agenda item 25 (a). Oceans and the law of the sea, 8 October 2002*. Available at: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/629/28/PDF/N0262928.pdf?OpenElement> (accessed 14 February 2015).

8. Territorial expansion on Arctic Agenda. *Barents Observer*, 2014, 30 October. Available at: <http://barentsobserver.com/en/arctic/2014/10/territorial-expansion-arctic-agenda-30-10> (accessed 14 February 2015).

9. Russia to follow Denmark with Arctic shelf claim in March 2015. *Barents Observer*, 2014, 17 December. Available at: <http://barentsobserver.com/en/arctic/2014/12/russia-follow-denmark-arctic-shelf-claim-march-2015-17-12> (accessed 14 February 2015).

10. Harper orders new draft of Arctic seabed claim to include North Pole. *The Globe and Mail (Toronto)*, 2013, 4 December.

11. Canada. Partial Submission – The Atlantic Ocean, November 2013. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/clcs\\_home.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm) (accessed 14 February 2015).

12. Canada. Preliminary Information – the Arctic Ocean, November 2013. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/clcs\\_home.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm) (accessed 14 February 2015).

13. United States Policy Governing the Continental Shelf of the United States of America. Roach J.A., Smith R.W. *Excessive Maritime Claims*. 3<sup>rd</sup> ed. Leiden; Boston: MartinusNijhoff, 2012, pp. 187–188.

14. McDorman T.L., Schofield C. Maritime Limits and Boundaries in the Arctic Ocean : Agreements and Disputes. Jensen L.C., Honneland G., eds. *Handbook of the Politics of the Arctic*. (In press).

15. Agreement between Norway and the Soviet Union concerning the Sea Frontier in the Varanger Fjord, 27 February 1957. *United States. Treaty Series*, 1957, vol. 312, p. 289.

16. Agreement between the Russian Federation and Norway on the Maritime Delimitation in the Varangerfjord Area, 11 July 2007. *Law of the Sea Bulletin*, 2008, vol. 67, p. 42.

17. Wood M. Norway – Russian Federation. *International Maritime Boundaries*, Leiden: MartinusNijhoff, 2011, vol. VI, pp. 4479–4487.

18. Arctic Maritime Delimitations: The Preponderance of Similarities with Other Regions. Oude Elferink A.G., Rothwell D.R., eds. *The Law of the Sea and*

*Polar Maritime Delimitation and Jurisdiction*. Hague: MartinusNijhoff, 2001, pp. 185–190.

19. Honneland G. *Making Fishery Agreements Work: Post-Agreement Bargaining in the Barents Sea*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, 2012. 160 p.

20. Henriksen T., Ulfstein G. Maritime Delimitation in the Arctic: The Barents Sea Treaty. *Ocean Development & International Law*, 2011, vol. 42, Iss.1-2, pp.1–21.

21. *Treaty between the Kingdom of Norway and the Russian Federation concerning Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean, 15 September 2010, U.N.T.S. Reg. No. 49095 (2012)*. Available at: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/NOR-RUS2010.PDF> (accessed 14 February 2015).

22. Byers M. *International Law and the Arctic*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013. 314 p.

23. Lavrov S., Store J. G. Canada: take note: Here's how to resolve maritime disputes. *Toronto Globe and Mail*, 2010, 21 September. Available at: [www.theglobeandmail.com/globe-debate/canada-take-note-heres-how-to-resolve-maritime-disputes/article4326372/](http://www.theglobeandmail.com/globe-debate/canada-take-note-heres-how-to-resolve-maritime-disputes/article4326372/) (accessed 14 February 2015).

24. *Agreement between the United States and the Soviet Socialist Republic on the Maritime Boundary, 1 June 1990, provisionally in force 15 June 1990*, reprinted in (1990), 29 I.L.M. 941. Available at: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/USA-RUS1990MB.PDF> (accessed 14 February 2015).

25. Verville E.G. United States – Soviet Union. *International Maritime Boundaries*. Dordrecht: MartinusNijhoff, 1996, vol. I, pp. 447–460.

26. *Agreement between Norway and Denmark together with the Home Rule Government of Greenland on the other hand, concerning the Delimitation of the Continental Shelf and the Fisheries Zones in the Area between Greenland and Svalbard, 20 February 2006, 2378 U.N.T.S. 21*. Available at: <https://treaties.un.org/Pages/UNTSONline.aspx?id=1> (accessed 14 February 2015).

27. *Agreement between Canada and Denmark relating to the Delimitation of the Continental Shelf between Greenland and Canada, 17 December 1973, 950 U.N.T.S. 147*. Available at: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20950/volume-950-I-13550-English.pdf> (accessed 14 February 2015).

28. Huebert R. The Return of the Vikings: The Canadian – Danish Dispute over Hans Island – New Challenges for the Control of the Canadian North. Berkes F., Huebert R., Fast H., Manseau M., Diduck A., eds. *Breaking Ice: Renewable Resources and Ocean Management in the Canadian North*. Calgary: University of Calgary Press, 2005, pp. 319–336.

29. *Canada and Kingdom of Denmark Reach Tentative Agreement on Lincoln Sea Boundary : Press Release, 28 November 2012*. Canada, Department of Foreign Affairs, Trade and Development. Available at: [www.international.gc.ca/media/aff/news-communiqués/2012/11/28a.aspx](http://www.international.gc.ca/media/aff/news-communiqués/2012/11/28a.aspx) (accessed 14 February 2015).

30. Gray D. H. Canada's Unresolved Maritime Boundaries. *Geomatica*, 1994, vol. 48, no. 2, pp. 131–144.
31. Canada. Fishing Zones of Canada (Zone 6) Order. *Consolidated Regulations of Canada*, 1978, Ch. 1549, pp. 13747–13750.
32. Convention between Great Britain and Russia Concerning the Limits of their Respective Possessions on the North-West Coast of America and the Navigation of the Pacific Ocean, 16 February 1825. *Consolidated Treaty Series*. Dobbs Ferry: Oceana Publications, 1969, vol. 75, pp. 95–101.
33. Exclusive Economic Zone and Maritime Boundaries [Public Notice 2237, 23 August 1995]. United States, Department of State. *Federal Register*, 1985, vol. 60, no. 163, pp. 43825–43829.
34. Canada. U.S. to team up on Arctic seabed mapping project, *CBC News*, 30 June 2008. Available at: [www.cbc.ca/technology/story/2008/06/30/cda-mapping.html](http://www.cbc.ca/technology/story/2008/06/30/cda-mapping.html) (accessed 14 February 2015).
35. Boswell R. Beaufort Sea breakthrough : Canada Open to negotiating with U.S. over rights to oil-rich seabed. *Vancouver Sun (Canwest News Service)*, 2010, 18 February.
36. *Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, Iss. 8, 1 November 2010*. Available at: [www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/08evb-e.htm?Language=E&Parl=40&Ses=3&comm\\_id=76](http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/08evb-e.htm?Language=E&Parl=40&Ses=3&comm_id=76) (accessed 14 February 2015).
37. Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar), Judgment, 14 March 2012, at para. 409. *The International Tribunal for the Law of the Sea*. Available at: [www.itlos.org](http://www.itlos.org) (accessed 14 February 2015).
38. *Treaty between Australia and New Zealand establishing certain Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Boundaries, 25 July 2004*, 2441 U.N.T.S. 235. Available at: <http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/NZL.htm> (accessed 14 February 2015).
39. Senate. Treaty Document 39, 103d Congress, 2d Session IV (1994). *International Legal Materials*, 1995, vol. 34, pp. 1393–1447. (Reprint).
40. United Nations. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. *The Law of the Sea : Definition of the Continental Shelf*. New York, 1993, p. 29.
41. International Law Association. Committee on Legal Issues of the Outer Continental Shelf: report. *Report of the Seventy-First Conference held in Berlin, 2004*. London, 2004, pp. 785–786.
42. McDorman T. L. The Role of the Commission on the Limits of the Continental Shelf: A Technical Body in a Political World. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2002, vol. 17, no 3, pp. 301–324.
43. Statement made by the deputy Minister of Natural Resources of the Russian Federation during presentation of the submission made by the Russian Federation to the Commission, made on 28 March 2002. Doc. CLCS/31, 5 April 2002. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_documents.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_documents.htm) (accessed 14 February 2015).
44. Górski T. A Note on Submarine Ridges and Elevations with Special Reference to the Russian Federation and the Arctic Ridges. *Ocean Development and International Law*, 2009, vol. 40 (1), pp. 51–60.



45. Baker B. Law, Science, and the Continental Shelf : The Russian Federation and the Promise of Arctic Cooperation. *American University International Law Review*, 2010, vol. 25, Iss. 2, pp. 10–38.

46. Richardson E. Statement: 3 April 1980, in Third United Nations Conference on the Law of the Sea. *Official Records*, New York, 1981, vol. XIII, p. 43.

47. Rules of Procedure of the Commission on the Limits of the Continental: doc. CLCS/40/Rev.1, 17 April 2008. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: <http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=CLCS/40/Rev.1&Lang=E> (accessed 14 February 2015).

48. Iceland. Note verbale, 5 April 2011 respecting Denmark, «Partial Submission – The Southern Continental Shelf of the Faroe Islands» December 2010. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

49. Canada. Note verbale, 3 September 2014 respecting France, «Partial Submission – St Pierre et Miquelon», April 2014. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

50. Denmark. Note verbal, 26 February 2002. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

51. Canada. Note verbal, 26 February 2002. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

52. Canada. Note verbale, 29 December 2014. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

53. Denmark. Note verbal, 24 January 2007. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

54. Norway. Note verbale, 17 December 2014. *United Nations. Oceans & Law of the Sea. Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (accessed 14 February 2015).

*Курилов Владимир Иванович*, доктор юридических наук, профессор, директор Юридической школы Дальневосточного федерального университета, проректор по международным отношениям Дальневосточного федерального университета, Владивосток, Россия. E-mail: law@dvfu.ru

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РОССИЙСКОГО АРКТИЧЕСКОГО СЕКТОРА**

В настоящий момент есть много свидетельств того, что Арктика широко изучалась и использовалась русскими на протяжении многих веков. В настоящее время большое количество источников национального и международного права может быть использовано для определения правового режима российского арктического сектора. Статья описывает связи между различными источниками и дает прогноз на будущее развитие ситуации. Кроме того, автор подчеркивает ключевые факторы, влияющие на вопрос правового режима Арктики. Одной из ключевых детерминант является повышение интенсивности «гонки за ресурсами» в Азиатско-Тихоокеанском регионе для таких стран, как Япония, Республика Корея и Китай. Эти участники пытаются активно влиять на правовой режим Арктики. В этом тексте доказано, что, хотя Россия может ограничить участие государств, не являющихся арктическими в регионе, она опирается на принцип взаимной выгоды в отношениях с такими странами, потому что это помогает избежать усиления напряженности, но тем не менее правовой режим должен защищать интересы России.

*Ключевые слова:* Арктика, российский арктический сектор, Конвенция ООН по морскому праву 1982, правовой режим.

*Vladimir I. Kurilov*, SJD, LL.D., Professor, Director&Dean of School of Law of Far Eastern Federal University, Vice President for International Affairs of Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia. E-mail: law@dvfu.ru

## **LEGAL REGULATION OF THE RUSSIAN SECTOR OF ARCTIC**

Plenty of evidences demonstrate that the Arctic has been extensively explored and exploited by the Russian people for centuries. Nowadays a lot of sources of domestic and international law can be applied to define legal regime of Russian arctic sector. Article tries to recover relations between various sources and predict future development of situation. Moreover author underlines key factors of Arctic legal regime issue. One of key factors is increasing race for the resources in Asia Pacific Rim for such countries as Japan, South Korea, and China because they try to influence on legal regime of Arctic. In this text is proved that although Russia is able to restrict participation of non Arctic states in the region,

it relies on principal of mutual benefit in relations with such countries because it helps to avoid increasing tensions but it should be based on interests of Russia.

*Key words:* Arctic, the Russian Arctic sector, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, the legal regime.

### **Historical Introduction**

Russians have a continuous tradition of Arctic Seas Navigation. Coast-dwellers and other Russians using tributaries of the Siberian rivers began navigation along coasts of the Arctic seas and through it in the middle of 16th century. In 1648 a group of navigators led by tradesman Fedor Popov and Cossack, under chieftain Simen Dejnev. These explorers using “koches”<sup>1</sup> navigated around the Chukchi Peninsula and reached the Pacific Ocean. These journeys were not separate expeditions but use of the Arctic Ocean for navigation.

In 1686–1688 a merchant expedition under the direction of Ivan Tolstouhov navigated around the Taimyr Peninsula from the West to the East. Unfortunately, this expedition was lost, but evidence of its achievements has since been discovered. In 1712 pioneers Mercusha Vageen and Ykov Permyakov first discovered Big Lyahovsky Island. This expedition went on to initiate the opening and development of all New Siberian Islands.

In 1725, Peter the Great created an enterprise, which gave the North Pacific its present borders and shaped its land and peoples. Over the course of 140 years, Russia sent more than 200 ships into the North Pacific to serve its colony in North America. From 1790 to 1840, Russian voyagers succeeded in charting the Arctic coast of Siberia, eventually reaching beyond Point Barrow in North America.

The inclusion to Russia of polar expanses northward of 54°40' north and west of 141° west was verified by the Russo-American Treaty (1824) and the Anglo-Russian Convention (1825) [1, p. 158–168]. Soviet authorities, after they established power, placed a strong emphasis on the exploration of the Arctic. In 1921 Lenin signed a decree about the creation of a floating marine research institute. Article 1 of the Decree proclaimed “For detailed and systematic research of north seas and coasts that have utmost importance to state it must establish under the People's commissariat of enlightenment the Floating marine research institute including biological, hydrological, meteorological, geological-mineralogical departments”. Statement of 15<sup>th</sup> April 1926 defined that all territories of land and islands in Russian sector of the Arctic under Soviet jurisdiction.

Plenty of evidences demonstrate that the Arctic has been extensively explored and exploited by the Russian people for centuries. Russia has undoubtedly made a substantial contribution to the exploration and survival of the Arctic; it seems that it is only Russia undertake its jurisdiction in the Arctic sector of Russia.

---

<sup>1</sup> The **Koch** was a special type of small one or two mast wooden sailing ships designed and used in Russia for transpolar voyages in ice conditions of the Arctic seas, popular among the Pomors.

### Sources

Russia had some bilateral agreements concerning boundaries and regimes of the Arctic waters. First, the negotiations between the Soviet Union and Norway concerning the delimitation of the continental shelf and exclusive economic zones (EEZ) in the Barents Sea were in progress since 1974, relied on the sectorial concept [2, p. 29–35]. The Soviet Union underlined the recognition of the sector concept as a special circumstance for the region, considering that the delimitation line should coincide with the western limit of the Soviet sector, i.e., the meridian 32°04' 35" E. longitude. As result it was finished in 2010 by signing of the agreement of Russia with Norway to divide the long-disputed area in the Barents Sea into two almost equal parts.

Second famous bilateral treaty is between USSR and the United States. Those two parties signed an agreement concerning the delimitation between them of EEZ and the continental in the Chukchi Sea and Bering Sea (1990) [3]. The delimitation line in the Chukchi Sea relied on the eastern limit of the Soviet sector.

Preamble of this treaty proclaimed that agreement based on Russian- American convention of 1967. Article 1 of this agreement proclaimed that the parties agreed that the line described as the 'western limit' in Article 1 of the 1867 Convention, as recognized in Article 2 of this agreement, is the sea boundary between the United States and the Soviet Union".

United Nations Convention on the Law of the Sea was adopted in 1982 [4]. This piece of legislation has significant influence on legal regimes of all sea areas. Law of the Sea has special provision that concerns legal regimes. Article 234 of UNCLOS declares that coastal States have the right to adopt and apply laws and regulations without discrimination for the prevention, reduction, and control of marine pollution from vessels in areas covered by ice within the limits of the exclusive economic zone, where usually serious climatic obstacles and the presence of ice create obstructions or exceptional hazards to navigation, and pollution of the marine environment. It needs that ice covers such areas most of year and the enacting of laws and regulations should be based on appropriate scientific evidences.

As mentioned some authors Article 234 is a special provision negotiated mainly between Canada, USSR and the USA, giving additional powers to coastal states in marine regions with ice-covered waters not enjoyed by coastal states of other marine regions [5]. According this article coastal of Arctic is able to establish more severe rule in terms of environment preservation and prevention of hazards to navigation and there is no necessity to approve such regulations in International Maritime Organization.

Another act concerning Russian sector issue is «The Fundamentals of a State Policy of the Russian Federation in Arctic regions till 2020 and beyond». Government adopted this new Arctic strategy in September 2008. It defines features of the Arctic region and their relationship to Russian policy. These features include:

- extremely dangerous environment and climatic conditions including all-year covered and drift ice in the Arctic seas.
- local nature of industrial and economic development of the territories and low density of the population
- remoteness from the populated areas, lack of resources and dependence of economical activity and survival of the population on supply of fuel, food and essential goods from other regions of Russia.
- sensitiveness of ecological systems determining biological balance and climate of the Earth, and their dependence on man's impact.

All Russian policy in the Arctic is established according to these characteristics of the region and the directions of development are related with, in the first place, extreme environmental and climatic conditions, a low stability of ecological systems. The Fundamentals also defines the main goals and strategic priorities of Russian policy course in the Arctic (III section) and enumerates main tasks and arrangements to undertake public policy of the Russian Federation in the Arctic (IV section). Among them are the delimitation of sea areas in the Arctic Ocean and, the support of mutually beneficial presence at the Spitsbergen archipelago (Article 7), and preparation for the enactment of legal texts of the Russian Federation to specify geographic borders of the Russian Arctic (Article 9).

As described above, Russian Arctic sector law sources has complicated structure and interactions, right of Russia to adopt special rules doesn't raise doubts because it based on historic title, UNCLOS and numerous agreements and recognized international customs. Russia just needs to formalize its right by adoption of domestic legislation.

### **Further Development**

At present there is considerable oil and gas activity in the Arctic being carried out in the Canada, the USA, Norway, and Russia. Those states are producers of oil and gas in this region [6]. For the most of those countries oil and gas production is sufficient part of state budget and it have intentions to develop new fields and sources.

Next year's key factor will be increasing interest of non-Arctic states which have own claims sometimes different from legal regime adopted by Arctic states. For instance, China exercised six Arctic expeditions in 1999, 2003, 2004, 2008, 2012, and 2014. The highlights of the expedition will be analysis of the Arctic's marine hydrology and meteorology, marine geology, as well as marine life and ecology [7]. In some sense it opposites to principal that only coastal state have exclusive rights to provide marine research.

China's growing interest and Russia's main role in the Arctic make it of paramount importance to study their relationship. If Russia's approach towards China were to become strategic, it would mean increased Chinese investments, activity and interest in the Russian Arctic [8]. The Arctic has recently become an issue on the Russo-Chinese, and possibly Russo-Japanese security agenda [9, c. 303–320]. One of the most interesting issue for China is Northern Sea Route and

it even recognize right of Russia on compulsory icebreaker pilotage and dispute now mostly in terms of price for this service.

Other key factor is increasing race for the resources in Asia Pacific Rim. For such countries as Japan, South Korea, and China, which are all dramatically, depend on external resources, especially oil and gas it is very significant to have alternative sources different from unstable Middle Asian. Moreover, enlargement of demand on oil and gas will have a major impact on policy of mentioned countries in the Arctic. According to our opinion Russia should rely on mutually beneficial basis in cooperation with non-Arctic actors. It will weaken tensions and lead to sustainable development of Russian Arctic region. But before the Northern Sea Route can be used on a large scale for transit by shipping along its passages, huge investments are required on infrastructure [10].

But not only Asian states have interest in Arctic, heightened awareness of the importance of new Arctic sea lanes, and of the potential accessibility of Arctic hydrocarbon and mineral resources, has sensitized the European Commission, and preeminently Germany among the member states, to any suggestion of exclusion from the governance of this vast marine area [11]. It shows us that existing legal regime will be under pressure of other states that have lack of right and access to Arctic.

### **Conclusion**

Nowadays Arctic legal regime becomes the most “hot” topic of international politics, economics and law, and Russia, as main actor of Arctic region should pay attention to this very demanded issue. Russia has long history and historical right on the Arctic that is supported by various evidences and long state practice. Russia has right to establish own regime of Russia sector in Arctic due to UNCLOS provisions and other international law sources. Although Russia is able to restrict participation of non Arctic states in the region, it should rely on principal of mutual benefit in relations with such countries because it helps to avoid increasing tensions but it should be based on interests of Russia.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Kolodkin, A. L. The legal regime of the Soviet Arctic: major issues / A. L. Kolodkin, M. E. Volosov // *Marine Policy*. – 1990. – № 14. – P. 158–168.
2. Timtshenko, L. The Russian Arctic Sectoral Concept: Past And Present // *Arctic*. – 1997, March. – Vol. 50, № 1. – P. 29–35.
3. Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенными Штатами Америки о разграничении морских пространств, Вашингтон, 1 июня 1990 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lawmix.ru/abrolaw/14166>.
4. United Nations Convention on the Law of the Sea : done at Montego Bay on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994 // *United States. Treaty Series*. – 1994. – Vol. 1833, 1-31363. – P. 397–581.

5. Aldo, C. Climate Change and the Prospects of Increased Navigation in the Canadian Arctic // *WMU Journal of Maritime Affairs* – 2007. – Vol. 6, no 2. – P. 193–205.
6. Harsem, T. Factors influencing future oil and gas prospects in the Arctic / T. Harsem, A. Eide, K. Heen // *Energy Policy*. – 2011. – Vol. 39, Iss. 12. – P. 8037–8045.
7. Chinese icebreaker heads for 6th Arctic expedition [Electronic resource] // *China daily*. – Access: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-07/11/content\\_17734743.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-07/11/content_17734743.htm).
8. Røseth, T. Russia's China Policy in the Arctic // *Strategic Analysis*. – 2014. – Vol. 38, Iss. 6. – P. 841–859.
9. Kim, Y. The Arctic: A new issue on Asia's security agenda / Y. Kim, S. Blank // *Korean Journal of Defense Analysis*. – 2011. – Vol. 23, Iss. 3. – P. 303–320.
10. Ho Joshua. The implications of Arctic sea ice decline on shipping // *Marine Policy*. – 2010. – No. 34. – P. 713–715.
11. Blunden, M. Geopolitics and the Northern Sea Route // *International Affairs*. – 2012. – Vol. 88, Iss. 1, January. – P. 115–129.

### REFERENCES

1. Kolodkin A.L., Volosov M.E. The legal regime of the Soviet Arctic: major issues/ *Marine Policy*, 1990, no. 14, pp. 158–168.
2. Timtchenko L. The Russian Arctic Sectoral Concept: Past And Present. *Arctic*, 1997, vol. 50, no. 1 (March), pp. 29–35.
3. *Agreement of delimitation of sea areas between the Union of Soviet Socialist Republics and United States of America (1990)*. Available at: <http://www.lawmix.ru/abrolaw/14166> (accessed 14 April 2015).
4. United Nations Convention on the Law of the Sea: done at Montego Bay on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994. *United States Treaty Series*, 1994, vol. 1833, 1-31363, pp. 397–581.
5. Chircop A. Climate Change and the Prospects of Increased Navigation in the Canadian Arctic. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 2007, vol. 6, no. 2, pp. 193–205.
6. Harsem T., Eide A., Heen K. Factors influencing future oil and gas prospects in the Arctic. *Energy Policy*, 2011, vol. 39, pp. 8037–8045.
7. Chinese icebreaker heads for 6th Arctic expedition. *China daily*. Available at: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-07/11/content\\_17734743.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-07/11/content_17734743.htm) (accessed 14 April 2015).
8. Røseth T. Russia's China Policy in the Arctic . *Strategic Analysis*, 2014, vol. 38, iss., 2 November, pp. 841–859.
9. Kim Y., Blank S. The Arctic: A new issue on Asia's security agenda. *Korean Journal of Defense Analysis*, 2011, vol. 23, iss. 3, pp. 303–320.
10. Ho Joshua. The implications of Arctic sea ice decline on shipping. *Marine Policy*, 2010, no. 34, pp. 713–715.

11. Blunden M. Geopolitics and the Northern Sea Route. *International Affairs*. 2012, vol. 88, iss. 1, January, pp. 115–129.

*Лабин Дмитрий Константинович*, доктор юридических наук, адвокат, профессор кафедры международного права Московского государственного института международных отношений (Университета) Министерства иностранных дел России, г. Москва, Россия. E-mail: d.labin@inno.mgimo.ru

**О МОДЕРНИЗАЦИИ ПРАВОВОГО ПОДХОДА  
К УСТАНОВЛЕНИЮ ГРАНИЦ РОССИЙСКОГО  
КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА В АРКТИКЕ  
(В ЦЕЛЯХ МИНИМИЗАЦИИ НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ  
ДЛЯ РОССИЙСКИХ ИНТЕРЕСОВ В СВЯЗИ  
С ЗАЯВКОЙ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ 76  
КОНВЕНЦИИ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ)**

В статье рассматриваются вопросы, касающиеся совершенствования подхода к установлению границ российского континентального шельфа в Арктике. Нет никаких сомнений в том, что Северный Ледовитый океан в последние годы играет возрастающую экономическую и стратегическую роль. Сегодня в недрах арктического шельфа залегают колоссальные запасы природных ресурсов. Помимо углеводородных ресурсов арктический шельф богат месторождениями твердых полезных ископаемых, включая руды металлов. По экспертным оценкам, в пределах суверенных прав России в арктических недрах могут быть сосредоточены наибольшие объемы неразведанных запасов углеводородного сырья. В настоящей статье анализируются результаты рассмотрения конвенционной комиссией по границам континентального шельфа заявки России о разграничении континентального шельфа и района морского дна за пределами 200 морских миль, исчисляемых от исходных линий, от которых измеряются границы территориального моря в акваториях Баренцева, Берингова, Охотского морей Северного Ледовитого океана. В статье также даются рекомендации по усовершенствованию правовой позиции при подготовке дополненной заявки в отношении разграничения российского континентального шельфа за пределами 200-мильной зоны в акваториях Баренцева, Берингова морей Северного Ледовитого океана. В заключение автор делает вывод о необходимости учёта позиции других приарктических государств, которые не заявляли о самоограничении своих суверенных прав на континентальный шельф, а также недопущении интернационализации морского дна и недр Северного Ледовитого океана.



*Ключевые слова:* Арктика, международное право, международное морское право, континентальный шельф, международный район морского дна.

*Dmitry K. Labin*, Doctor of Law, professor of International Law of the Moscow State Institute of International Relations (MGIMO-University), attorney at law, Moscow, Russia. E-mail: d.labin@inno.mgimo.ru

**ON THE IMPROVEMENT OF THE APPROACH  
TO ESTABLISH THE RUSSIAN EXTENDED CONTINENTAL  
SHELF CONSTRAINT LINES IN THE ARCTIC**  
(IN ORDER TO MINIMIZE THE NEGATIVE CONSEQUENCES  
FOR RUSSIA'S INTERESTS IN THE APPLICATION OF ART. 76  
OF THE UN 1982 CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA)

The article deals with issues regarding the improvement of the approach to establish the Russian extended continental shelf constraint lines in the Arctic. There is no doubt that the Arctic Ocean has in recent years played a growing economic and strategic role. Currently large reserves of natural resources are estimated in the Arctic subsoil. Besides hydrocarbon resources, Arctic shelves are rich of the deposits of solid minerals, including ore metals. Some experts assess that Russia might have the largest volumes of the Arctic's undiscovered hydrocarbon crude. This article analyzes the results of the examination presented by the Commission on limits of the continental shelf in regard of Russia's submission on the entitlement of the Russian Federation to the continental shelf beyond 200 nautical miles in the Barents, Bering, and Okhotsk sea of the Arctic Ocean. The article also provides recommendations for improvement of the legal position in the preparation of the amended application in respect of the delimitation of the Russian continental shelf beyond the 200-mile zones in the Barents and Bering Sea of the Arctic ocean. In conclusion, the author states the necessity of taking into account the positions of other Arctic States, which have never self-refrained their rights on their continental shelves, as well as non-internationalization of the seabed and subsoil of the Arctic ocean.

*Key words:* Arctic, international law, international law of the sea, the continental shelf, the international seabed area.

There is no doubt that the Arctic Ocean has in recent years been playing increasing economic and strategic role. Accordingly, it also increases the influence of States with direct access to the Northern cap of the world including Russia, Canada, USA, Norway and Denmark through its island of Greenland.

It is confirmed that the Arctic is a major natural resource reserve for the above mentioned five Arctic States which is maintained for future generations. According to expert estimates the largest hydrocarbon resources available in the

World Oceanare concentrated in the Arctic with total volume of approximately 180 billion metric tons: 66 billion metric tons (37%) is located in the Asian part of the Arctic while another 54 billion metric tons (30%) of hydrocarbons might be found in areas between the pole and North America [1].

Besides hydrocarbon resources (not only oil and gas, but also the hydrates), Arctic shelves are rich of the deposits of solid minerals, including ore metals. Some experts assess that Russia might have the largest volumes of the Arctic's undiscovered hydrocarbon crude [2] (see the table 1 below).

*Table 1*

**Arctic's undiscovered hydrocarbon crude by country shares (%)**

Country	Oil	Natural gas
Russia	41	70
US (Alaska)	28	14
Denmark (Greenland)	18	8
Canada	9	4
Norway	4	4

*Source:* Lindholt L., Glomsrød S. The Role of the Arctic in Future Global Petroleum Supply // Statistics Norway, Research Department. Discussion Papers № 645. February 2011.

It is assumed that the major undiscovered hydrocarbon reserves in the Arctic (including 90% of natural gas reserves in the Russia-controlled area) are concentrated on the continental shelf.

The Arctic region is unquestionable important for the above mentioned States from the defence and energy security perspective. Moreover, today in accordance with the main global trend toward greening of international legal consciousness the Arctic region becomes to play an extremely important biospheric role, including its influence in the formation of the Earth climate, and maintenance of the global ecological balance. Low temperatures, polar nights, ice-bound by perennial ice fields of the greater part of water spaces – these natural features have been taken into account in the law of the Arctic. As it stated in the Nuuk Declaration on environment and development in the Arctic, dated 12<sup>th</sup> May, 2011, that rapidly changing circumstances, in particular the changing climate, have increased the challenges and opportunities facing the Arctic in both volume and complexity [3].

By the present time the rights of the Arctic States on the ice bound waters and submarine subsoil thereof within 200 nautical miles of respecting zones have been confirmed by the conventional and customary international law. The hard issue now is how to justify their claims on natural resources which may be found in the subsoil of the high-latitude Arctic areas located at a distance beyond 200 nautical miles from the baselines.

One opportunity is provided by the *article 76, paragraph 8, of the United Nations Convention on the Law of the Sea* of the 10<sup>th</sup> of December 1982 (UNCLOS) [4]. It should be noted that the Russian Federation signed the Convention of the United Nations the Law of the Sea 1982 on 10 December 1982 (then the USSR) and ratified it on 26 February 1997, the Convention entered into force for the Russian Federation on 11 April 1997.

Amongst the Arctic States Russia being a Party to the Convention was the first which made a submission through the Secretary-General of the United Nations to the Commission on the Limits of the Continental Shelf, pursuant to the article 76 of the UN Convention of the Law of the Sea. The submission was made on the 20<sup>th</sup> December 2001. The submission contained the information on the proposed outer limits of the continental shelf of the Russian Federation beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured with respect of four areas including the Barents Sea, the Bering Sea, the Sea of Okhotsk and the Central Arctic Ocean.

Soon after the examination of the data and information submitted by Russian Federation the recommendations of the Commission followed which contained the results of the examination with particular reference to the question of the entitlement of the Russian Federation to the continental shelf beyond 200 nautical miles, as well as whether the formulae and the constraints had been applied as required by article 76 of the Convention. The Commission presented its recommendations to the Russian Federation regarding the above mentioned four areas relating to the continental shelf extending beyond 200 nautical miles contained in the submission.

In the case of the Barents and Bering seas, the Commission recommended to the Russian Federation, upon entry into force of the maritime boundary delimitation agreements with Norway in the Barents Sea, and with the United States of America in the Bering Sea, to transmit to the Commission the charts and coordinates of the delimitation lines as they would represent the outer limits of the continental shelf of the Russian Federation extending beyond 200 nautical miles in the Barents Sea and the Bering Sea respectively [5, paras. 38–41].

Regarding the Sea of Okhotsk, the Commission recommended to the Russian Federation to make a well-documented partial submission for its extended continental shelf in the northern part of that sea. Following that specific recommendation Russia made its partial submission regarding the above mentioned sea two year ago (February 2013) and succeeded [6]. The Commission agreed that the base of the continental slope around the continental margin of the Sea of Okhotsk has been correctly identified by the Russian Federation. The Commission also agreed with the general location of the FOS points determined by the Russian Federation [6].

We can definitely welcome the success of Russia in the latter case, but the precedent is unfortunately not helpful in regards to the rest of cases. It can be simply explained.

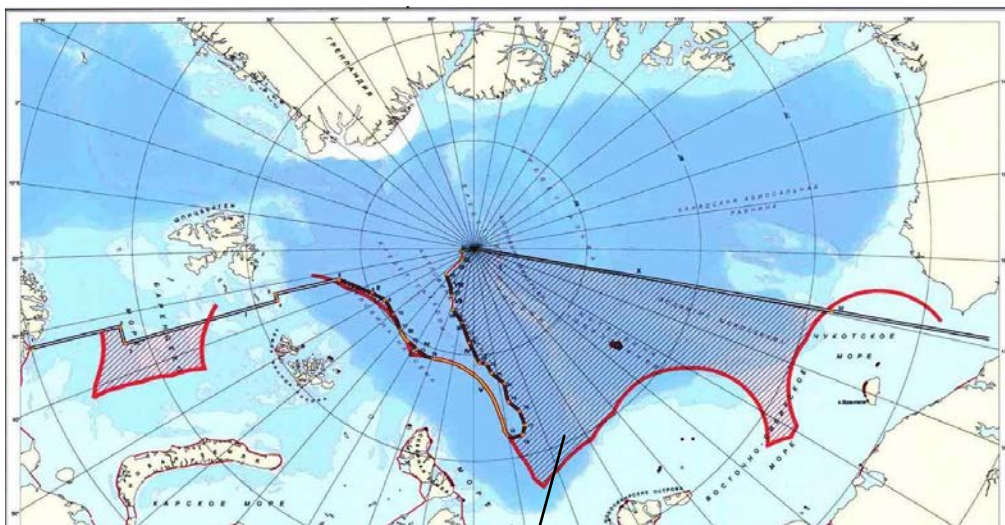
First of all, the Partial Revised Submission did not take into account the issues related to delimitation of maritime boundaries between Japan and the Russian Federation in the southern Sea of Okhotsk.


Secondly, it was quite fair since the *Enclave* is indeed part of the submerged prolongation of the land masses of the Russian Federation that surround the Sea of Okhotsk.

And after all, the Sea of Okhotsk makes no part to the Arctic Ocean.

Before making the next submission regarding the establishment of the Russian Extended Continental Shelf Constraint Lines in the Arctic, it would be reasonable to modify the legal position in order to minimize the negative consequences for Russia's interests in the application of the article 76 of the Convention of the Law of the Sea. Some initiatives have been made by a number of Russian research centers, including the MGIMO-University, and the Federal authorities, including the Federation Council, the Ministry of economic development, the Ministry of regional development, the Scientific-expert Council of the Maritime Collegiums of the Government of the Russian Federation, with the support of the presidential Administration the Russian Federation in order to suggest ideas to improve the legal position of Russia in this regard.

The ideas proposed by the above said institutions may be briefly summarized as they follow. The main priority should be given to the restoration of rights to the designated area "A" which was unfairly lost. While submitting for the extension of its continental shelf in the Arctic the applicants unreasonably self-restrained the Russian continental shelf in the designated area "A" of approximately 300.000 square km in favor of the international Seabed Area – the common heritage of mankind. Aforesaid may be illustrated in the picture which is made by the author (see the picture 1 below).



**Picture 1:10000000.**  
**Map 2 of the Russia's Submission**    A 

It is worth mentioning that the article 76 para 10 provides for a priority of article 83 (*delimitation between States with opposite and adjacent*). Unfortu-

nately when the first Russian submission was made in 2001 there were no clear understanding among the competent Russian officials which international law should have been applied in that complex case.

Whereas for many decades the Russian legislation has been providing for the special rights within its Arctic sector which were tacitly recognized by other States, the Ministry of environment in collaboration with the Ministry of foreign Affairs of Russia prepared the submission in 2001 on the assertion that the Arctic Ocean should be treated as the Indian or any other ocean. And accordingly, the UNCLOS 1982 should be applied to the high-latitude Arctic areas. It should definitely include the application of the Part XI thereof on the "Area" (the seabed beyond the limits of national jurisdiction) and the 1994 Agreement of Implementation of the Part XI.

Such a position contradicts further developments of Russian legislation in this regard as well. For example, the document adopted by the Russian President later on 18<sup>th</sup> September 2008 namely "The Principles of State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period till 2020 and Further Perspective" might be referred to. The Principles makes reference to general international law but not specifically to UNCLOS provisions. It also should be taken into consideration that one of the chief goals set in the Ilulissat declaration dated 2008 and signed by the Five Arctic States was the blockage of any "*new comprehensive international legal regime to govern the Arctic Ocean*" [7]. Moreover, the Declaration did not refer to the UN Convention on the Law of the Sea in this regard.

Both Russian Ministries should have taken into account that the Arctic as well as the Antarctic were not covered by Third Conference in 1982 since the leaders of at least three Arctic States namely Canada, the USA and the USSR appeared to have dismissed certain aspects of the Arctic regime having reached an unspoken agreement that the path of '*common heritage followed in the case of the Antarctic Treaty was not one they wished to follow*' [8; 9]. This point of view is shared by a number of Russian academic writers [10; 11; 12].

Now it is suggested to base the submission on the wide international law framework including bilateral and regional treaties Russia is party to, as well as customary international law.

The latter element is to demonstrate that such a practice is accepted by States as law or *opinio juris* of States. It should be stressed that the States which are party to UNCLOS, either Russia or Canada, are free to extend its rules and provisions to the ice bound Arctic areas including subsoil thereof. As it was decided by the International Court of Justice in the case of delimitation of the Maritime Boundaries in the Gulf of Maine Area (dispute between Canada and the USA):

*"There is ... nothing to prevent the parties to a convention ... from extending the rules contained in that convention to aspects which it is less likely that customary international law might govern. In that event, however, the text of the convention must be read with caution ... [o]nly "general conventions", including, inter alia, the conventions codifying the law of the sea to which the two States are parties, can be considered ... Such conventions must, moreover, be*

*seen against the background of customary international law and interpreted in its light" [13].*

Following the above named legal position of the ICJ one can make an important conclusion that the legal regime of the Arctic and the Arctic Ocean is not covered merely by the international law of the sea and in any case not only by the UNCLOS [9, supra note 9].

It is true that the legal regime of the Arctic has developed long before the adoption of the 1982 Convention which is based primarily on the customary international law and bilateral treaties.

As it regards Russia and the USA, the delimitation of the adjacent continental shelves beyond 200-nm between those States was reached by the bilateral Agreement dated 1990, without application of the article 76 of the 1982 Convention and without submission to the Commission. Well indeed, the article 76 provides that information on the limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured shall be submitted by the coastal State to the Commission.

But, first, this article only sets out the procedure for determining the boundary between the continental shelf of the coastal state and the international seabed area. As it was mentioned above the "Principles of State policy of the Russian Federation in the Arctic..." does not require it, but instead it requires only to form Russian boundaries in the continental shelf.

Secondly, the international seabed area is a new institute of the law of the sea, represented by the certain provisions regarding "the common heritage of mankind". They are not applicable to relations with the United States that are not party to the Convention 1982.

Thirdly, article 76 of the Convention is applicable only insofar as it does not affect the matter of the delimitation of the continental shelf between States with opposite or adjacent coasts. But this is exactly the case for Russia and the USA.

And finally, currently those provisions of the 1982 Convention on the Area of "the common heritage of mankind" make no part of customary international law.

To conclude, the legal position regarding the specified area "A" in the Western part of the Russian Arctic continental shelf needs to be modified. In order to improve the legal position of the Russian Federation in relation to the boundaries of its continental shelf in the Arctic, the following considerations should be taken into account:

(a) self-refraining Russia's rights on the continental shelf shall not be exercised in this region as so far as other countries have never performed such actions regarding their rights on their continental shelves there; and

b) The seabed and subsoil thereof in the Arctic Ocean shall not be globally internationalized and "the common heritage of mankind" provisions shall not be applied to the region.

The practice of other States, the Norwegian experience of "partial submission" in particular, shall be studied before preparing next Russian submission.

And finally the issue regarding the Russian Arctic shelf boundaries to the North from the northernmost point of the boundary, provided by the Russian-Norwegian agreement 2010, is to be negotiated in consultations with Canada and Denmark, rather than just only with Norway.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Preliminary Geospatial Analysis of Arctic Ocean Hydrocarbon Resources Publication of Pacific : under Contract DE-AC05-76RL01830 [Electronic resource] / Northwest National Laboratory for United States Department Of Energy ; P. E. Long, S. K. Wurstner, E. C. Sullivan, H. T. Schaefer, D. J. Bradley. – PNNL-17922. – Access: [http://www.pnl.gov/main/publications/external/technical\\_reports/PNNL-17922.pdf](http://www.pnl.gov/main/publications/external/technical_reports/PNNL-17922.pdf).
2. Lindholt, L. The Role of the Arctic in Future Global Petroleum Supply [Electronic resource] / L. Lindholt, S. Glomsrød // Statistics Norway, Research Department. Discussion Papers. – 2011, February. – № 645. – Access: <https://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/DP/dp645.pdf>.
3. Nuuk Declaration On the occasion of the Seventh Ministerial Meeting of The Arctic Council, 12 May 2011, Nuuk, Greenland [Electronic resource]. – Access: [http://www.arcticobserving.org/images/pdf/nuuk\\_declaration.pdf](http://www.arcticobserving.org/images/pdf/nuuk_declaration.pdf)
4. United Nations Convention on the Law of the Sea : done at Montego Bay on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994 // United States. Treaty Series. – 1994. – Vol. 1833, 1-31363. – P. 397–581.
5. Oceans and Law of the Sea : Report of the Secretary-General : addendum : UN. doc. A/57/57/Add.1 [Electronic resource] // General Assembly. 57th session. Agenda item 25 (a). Oceans and the law of the sea, 8 October 2002. – Access: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/629/28/PDF/N0262928.pdf?OpenElement>.
6. Summary Of Recommendations Of The Commission On The Limits Of The Continental Shelf In Regard To The Partial Revised Submission Made By The Russian Federation In Respect Of The Sea Of Okhotsk On 28 February 2013 [Electronic resource] // Commission on the Limits of the Continental Shelf. – Access: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/rus01\\_rev13/2014\\_03\\_13\\_COM\\_REC\\_RUS\\_Summary.pdf](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev13/2014_03_13_COM_REC_RUS_Summary.pdf).
7. The Ilulissat Declaration. Arctic Ocean Governance Conference, Ilulissat, Greenland, 27–28 May 2008 [Electronic resource]. – Access: [http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat\\_Declaration.pdf](http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf).
8. Morison, A. Coming In From the Cold War : Arctic Security in the Emerging Global Climate : View from Canada // Ocean Development and International Law. – 1992. – Vol. 23. – P. 39–57.
9. Vylegzhanin, A. N. Developing International Law Teachings for Preventing Inter-State Disaccords in the Arctic Ocean // Heidelberg Journal of International Law. – 2009. – Vol. 69, no. 3. – P. 669–681.
10. Перелет, Р. А. Проблемы обеспечения экологической безопасности и управляемости в Арктике : (экономические и правовые аспекты) /

Р. А. Перелет, А. В. Кукушкина, М. А. Травников // Российский ежегодник международного права. – 2000. – С. 153–169.

11. Международное право и национальные интересы Российской Федерации / отв. ред. А. А. Ковалев, Б. Л. Зимненко. – М. : Восток – Запад, 2008. – 469 с.

12. Пушкарева, Э. Ф. В МГИМО-Университете МИД РОССИИ проведена международная дискуссия (круглый стол) по теме «Недра Арктики и международное право» / Э. Ф. Пушкарева, А. Ю. Скуратова // Московский журнал международного права. – 2008. – № 3. – С. 283–287.

13. Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada / United States of America) : Judgment of 12 October 1984 [Electronic resource] // ICJ Rep. – Access: <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=346&code=cigm&p1=3&p2=3&case=67&k=6f&p3=5>.

## REFERENCES

1. *Preliminary Geospatial Analysis of Arctic Ocean Hydrocarbon Resources Publication of Pacific*: under Contract DE-AC05-76RL01830. PNNL-17922. Northwest National Laboratory for United States Department of Energy; Long P.E., Wurstner S.K., Sullivan E.C., Schaef H.T., Bradley D.J. Available at: [http://www.pnl.gov/main/publications/external/technical\\_reports/PNNL-17922.pdf](http://www.pnl.gov/main/publications/external/technical_reports/PNNL-17922.pdf) (accessed 20 April 2015).

2. Lindholt L., Glomsrød S. The Role of the Arctic in Future Global Petroleum Supply. *Statistics Norway, Research Department. Discussion Papers*, 2011, February, no. 645. Available at: <https://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/DP/dp645.pdf> (accessed 20 April 2015).

3. *Nuuk Declaration On the occasion of the Seventh Ministerial Meeting of The Arctic Council, 12 May 2011, Nuuk, Greenland*. Available at: [http://www.arcticobserving.org/images/pdf/nuuk\\_declaration.pdf](http://www.arcticobserving.org/images/pdf/nuuk_declaration.pdf) (accessed 15 April 2015).

4. United Nations Convention on the Law of the Sea: done at Montego Bay on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994. *United States. Treaty Series*, 1994, vol. 1833, 1-31363, pp. 397–581.

5. Oceans and Law of the Sea: Report of the Secretary-General: addendum: UN. doc. A/57/57/Add.1. *General Assembly. 57th session. Agenda item 25 (a). Oceans and the law of the sea, 8 October 2002*. Available at: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/629/28/PDF/N0262928.pdf?OpenElement> (accessed 20 April 2015).

6. Summary Of Recommendations Of The Commission On The Limits Of The Continental Shelf In Regard To The Partial Revised Submission Made By The Russian Federation In Respect Of The Sea Of Okhotsk On 28 February 2013. *Commission on the Limits of the Continental Shelf*. Available at: [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/rus01\\_rev13/2014\\_03\\_13\\_COM\\_REC\\_RUS\\_Summary.pdf](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev13/2014_03_13_COM_REC_RUS_Summary.pdf) (accessed 21 April 2015).

7. *The Ilulissat Declaration. Arctic Ocean Governance Conference, Ilulissat, Greenland, 27–28 May 2008*. Available at: [http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat\\_Declaration.pdf](http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf) (accessed 21 April 2015).

8. Morison A. Coming In From the Cold War: Arctic Security in the Emerging Global Climate: View from Canada. *Ocean Development and International Law*, 1992, vol. 23, pp. 39–57.



9 Vylegzhanin A.N. Developing International Law Teachings for Preventing Inter-State Disaccords in the Arctic Ocean. *Heidelberg Journal of International Law*, 2009, vol. 69, no. 3, pp. 669–681.

10. Perelet R.A., Kukushkina A.V., Travnikov M.A. Problemy obespecheniya ekologicheskoi bezopasnosti i upravlyaemosti v Arktike: (ekonomicheskie i pravovye aspekty) [Problems of Ensuring Ecological Security and Management in the Arctic (Economic and Legal Aspects)]. *Rossiiskii ezhegodnik mezhdunarodnogo prava*, 2000, pp. 153–169.

11. Kovalev A.A., Zimnenko B.L., eds. *Mezhdunarodnoe pravo i natsional'nye interesy Rossiiskoi Federatsii* [International Law and National Interest of Russia]. Moscow: Vostok – Zapad Publ., 2008. 469 p.

12. Pushkareva E.F., Skuratova A.Yu. V MGIMO-Universitete MID ROSSII provedena mezhdunarodnaya diskussiya (kruglyi stol) po teme «Nedra Arktiki i mezhdunarodnoe pravo» [International Discussion (Round table) «Arctic Subsoil and International Law» held the MGIMO-University MFA Russia]. *Moscow Journal of International Law*, 2008, no. 3, pp. 283–287.

13. Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada / United States of America): Judgment of 12 October 1984. *ICJ Rep.* Available at: <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=346&code=cigm&p1=3&p2=3&case=67&k=6f&p3=5> (accessed 22 April 2015).

# СУДОХОДСТВО В АРКТИКЕ SHIPPING IN THE ARCTIC

---

*Алдо Чиркоп*, председатель международной рабочей группы по полярному судоходству, профессор университета Дальхузи, Галифакс, Новая Шотландия, Канада. E-mail: aldo.chircop@dal.ca

## МЕЖДУНАРОДНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АРКТИЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА: ПОЯВЛЯЮЩИЕСЯ СТАНДАРТЫ И ОСТАЮЩИЕСЯ ПРОБЕЛЫ

Международная морская организация (ИМО) является ведущей межправительственной организацией, компетентной в вопросах навигации и судоходства. В этом качестве она играет ключевую роль в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция) [1]. Со времен своего основания данная организация распространяет свою компетенцию на более чем 60 международных конвенций и протоколов [2]. Несмотря на обширное регулирование, только небольшая часть деятельности ИМО посвящена полярному судоходству. Лишь относительно недавно ИМО сосредоточила свое внимание на частных особенностях навигации в Арктике через развитие международных стандартов и правил морской безопасности и охраны морской среды.

В 2009 г. Арктический Совет издал обширный доклад, названный *Оценкой Арктического Морского Судоходства (ОАМС)* и определивший целый ряд проблем для регулирования полярного судоходства в интересах морской безопасности и защиты уникальной и хрупкой окружающей среды региона [3]. В то время как ИМО не требуется дополнительный мандат для отправления своей компетенции относительно вопросов арктического судоходства, ОАМС оказался полезен в том смысле, что продемонстрировал Организации, как арктические государства видят нужды судоходства в регионе. Данный доклад служит в качестве дорожной карты для проблем, к которым требуется прогрессивный подход со стороны ИМО, Арктического Совета или других международных организаций.

Со своей стороны, ИМО ответила растущим вызовам регулирования полярного судоходства и предприняла шаги через серию инициатив и, в частности, через обширный *Международный Кодекс для судов, осуществляющих плавание через полярные воды (Полярный Кодекс* [4; 5; 6]). В ноябре 2014 г. Комитет Морской Безопасности (КМБ) ИМО принял положения по безопасности в рамках долгожданного и обязательного *Полярного Кодекса* [7]. Ожидается также, что Комитет по защите морской среды утвердит природоохранные положения в Кодексе не позже мая 2015 г. [7]. Ко-

декс включает в себя поправки к двум ключевым морским конвенциям, а именно к Конвенции о спасении жизни на море 1974 (СОЛАС) [7] и Конвенции о предотвращении загрязнения с судов 1973/78 (МАРПОЛ) [9]. Полярный Кодекс вступит в силу с 1 января 2017 г.

Представленный скачок в развитии явился результатом отраслевых инициатив и инициатив ИМО, направленных на повышение стандартов полярной навигации, однако нельзя сказать, чтобы он был исчерпывающим для всех аспектов регулирования полярного судоходства. Спешка в принятии Кодекса породила упрощение или смешивание нескольких важных вопросов, которые подлежали обсуждению, включая вопросы компетенции судоводителей и безопасности окружающей среды. Несомненно, необходимо дальнейшее регулирующее развитие. Международный Морской Комитет – неправительственная организация, занимающаяся развитием и продвижением унификации морского права, с 1897 г. уже обозначила вызовы, требующие ответа.

Данная статья освещает предварительный базис, вновь возникающие национальные стандарты и определяет пробелы и проблемы, которые подлежат урегулированию в будущем. Особое внимание здесь уделяется международным стандартам, в отличие от национальных норм, применимых к полярной навигации, таких, например, как те, что применимы для плавания в Арктических водах Российской Федерации и Канады. Исследование начинается с анализа Полярного Кодекса и продолжается разбором иных отраслевых инициатив и инициатив ИМО, направленных на развитие полярных стандартов. Затем акцент направляется на предполагаемые недостатки, которые, вероятно, привлекут дополнительные изменения в регулировании, и, наконец, на обзорные выводы по теме. Идея статьи заключается в том, что, несмотря на то, что принятый ИМО режим полярной навигации полностью применим к соответствующим отношениям, работа над правилами полярной навигации остается одной из важнейших задач ИМО. Выводы исследования носят характер предварительных, поскольку ИМО находится в процессе завершения Полярного Кодекса и соответствующих докладов, недоступных автору.

*Ключевые слова:* международное право, Арктика, Международная морская организация, международное морское право, Полярный кодекс, Международные стандарты судоходства, полярная навигация.

*Aldo Chircop*, Professor of Law, Dalhousie University, Halifax, Nova Scotia, Canada, Chair International Working Group on Polar Shipping, Comité Maritime International. E-mail: aldo.chircop@dal.ca

## THE INTERNATIONAL REGULATION OF ARCTIC SHIPPING: EMERGING STANDARDS AND REMAINING GAPS

The International Maritime Organization (IMO) is the leading intergovernmental organization competent in matters of navigation and shipping. In this capacity it has key roles to play in the *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1982 (*LOS Convention*) [1]. Since its establishment, it has exercised its competence through over 60 international conventions and protocols [2]. Despite extensive regulation, very few of the IMO's activities concerned on polar shipping. It is only relatively recently that the IMO focused regulatory attention on the particular navigation conditions of the Arctic by developing international standards and rules for maritime safety and marine environment protection.

In 2009 the Arctic Council produced a major report entitled *Arctic Marine Shipping Assessment* (AMSA Report) which produced a detailed inventory of issues for polar shipping regulation in the interests of maritime safety and protection of the unique and fragile environment of the region<sup>1</sup> [3]. While the IMO did not need an additional mandate to exercise its competence with regard to Arctic shipping issues, the AMSA Report was useful in indicating to the Organization how Arctic States viewed the needs of shipping in the region. The Report serves as a roadmap for issues that need to be addressed progressively by the IMO, Arctic Council and other international bodies.

For its part, the IMO responded to growing calls for polar shipping regulation and took steps through a series of initiatives and in particular with the major *International Code for Ships Operating in Polar Waters* (*Polar Code*)<sup>2</sup> [4; 5; 6]. In November 2014 the Maritime Safety Committee (MSC) of the IMO adopted the safety provisions of the long-awaited mandatory *Polar Code* [7]. The Marine Environment Protection Committee (MEPC) is expected to approve the environmental protection provisions of the *Code* in May 2015 [7]. The *Code* includes amendments to two key international maritime conventions, namely the *International Convention on Safety of Life at Sea*, 1974 (*SOLAS*)<sup>3</sup> [8] and *Convention on the Prevention of Pollution from Ships*, 1973/78 (*MARPOL*)<sup>4</sup> [9]. The *Polar Code* will enter into force on 1<sup>st</sup> January 2017.

---

<sup>1</sup> Hereafter – AMSA Report.

<sup>2</sup> At the time of writing a finalized version of the *Polar Code* was not available to the author. The reader should refer to the finalized version that will be made publicly available by the IMO in due course. From interim information.

<sup>3</sup> Hereinafter *SOLAS*.

<sup>4</sup> Hereafter *MARPOL*.

This major development occurred in the wake of other IMO and industry initiatives aimed at raising standards for polar navigation, but cannot be said to be fully comprehensive of all aspects of polar shipping regulation. The pressure to adopt the *Code* resulted in simplifying or dropping altogether a number of important issues that were on the negotiating table, including with regard to competences of seafarers and environmental protection. There is no question that further regulatory work still needs to take place. Discussions in the Comité Maritime International (CMI), an international non-government organization dedicated to the development and promotion of uniformity of maritime law since 1897, among other bodies, have already flagged issues that will need to be addressed.

This paper discusses, on a provisional basis, the emerging international standards for polar navigation and identifies gaps and issues that will likely need to be addressed through further regulation. The emphasis is on international rules and standards, rather than national rules, such as those applicable to polar shipping in Canadian and Russian Federation Arctic waters. The paper starts by discussing the *Polar Code* and follows with other IMO and industry initiatives aimed at developing polar standards. The paper then moves to the identification of gaps that can be expected to attract future regulatory attention before offering concluding observations. The paper's message is that even after the IMO regime for polar shipping is fully operational, work on polar navigation rules and standards will remain an ongoing task for the Organization. The discussion and conclusions are provisional because the IMO is in the process of finalizing the *Polar Code* and related reports which were not available to the author at the time this paper was written.

*Keywords:* International Law, Arctics, International maritime organization, International maritime law, Polar code, International shipping standards, Polar navigation.

## 1. THE POLAR CODE

### 1.1. Backdrop

As mentioned, the adoption of the *Polar Code* is a milestone event, in particular because it is the culmination of a process of review and assessment of standards needed for maritime safety and marine environment protection in Arctic and Antarctic waters. However, to be precise, efforts at developing standards for polar shipping commenced much earlier. In 2002 the IMO adopted the *Guidelines for Ships Operating in Ice-Covered Arctic Waters* after an initial proposal from Germany in the 1990s followed by a submission from Canada [10]. As the name suggests, these guidelines were limited to Arctic waters and, significantly, they were voluntary. This was in stark contrast to the usual mandatory character of international standards for maritime safety. In 2009 amendments to the guidelines were adopted, including renaming them as *Guidelines for Ships Operating in Polar Waters* [11]. As the name suggests, the scope of the original

guidelines was widened to include the Southern Ocean's waters around Antarctica, but they remained voluntary. Although amended, it was agreed that there was need to further develop the guidelines into mandatory standards and rules under *SOLAS* and *MARPOL*. As the principal instrument concerning maritime safety, *SOLAS* provides a general framework and includes detailed regulatory chapters supported by codes and guidelines. Similarly, *MARPOL* provides the framework for the regulation of vessel-source pollution, including construction and waste operation rules and standards.

Various deadlines for completion of work were not met, likely because there was some underestimation of the complexity of adapting existing and developing new rules for polar navigation applicable to both polar regions (even though navigating conditions in the Arctic and Antarctic can be different), while ensuring broad support among IMO Member States. After considering successive versions, the IMO's Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) produced a composite draft of the proposed code for consideration by the MSC and MEPC in 2014.

### 1.2. General approach

At the outset the *Polar Code* was intended to be holistic, goal-oriented and risk-based. It is intended to supplement existing IMO rules and standards because of the recognition of the particular demands and conditions of polar shipping, including the vulnerabilities of Northern communities and marine ecosystems [5, supra, Preamble]. It is cognizant of the close interrelationship between safety and environmental concerns. Thus the overall goal of the *Code* is "to provide for safe ship operation and the protection of the polar environment by addressing risks present in polar waters and not adequately mitigated by other instruments of the Organization" [5, Section 1, Goal].

In reality, whereas the *Code* is visibly goal-oriented and risk-based, it cannot really be said to be "holistic" in approach. Several important issues flagged during negotiations were not pursued further or remain under-addressed. Rather it is a comprehensive instrument that adopts an integrated approach within limits. It includes amendments to *SOLAS*, supplements and amendments to *MARPOL* and interacts with the *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW)* [12, Resolution 11 and Section B-V/g.]. It was thought that the *Polar Code* might also require coordination with the *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004* [13] and *International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001* [14] but many of the State delegations felt that the existing ballast water regulations were appropriate and that while measures are recommended to minimize rapid degradation of anti-fouling coatings as a result of ice operations, no new regulations were proposed. As will be discussed below, the environmental provisions are limited to pollution prevention rather than addressing the broad range of threats that ships pose to the marine environment. Other potentially significant safety issues, such as collision avoidance rules and load lines discussed below, were also not addressed.

The goal-based approach in practice means that each chapter of the *Code* is guided by a stated goal, encouraging an outcome-based approach to compliance with the regulations. The risk-based approach signifies that compliance with a specific regulation should be with reference to the particular risks posed by polar navigation. The multiple hazards to which Arctic shipping is exposed present a significantly higher risk level than most other trading regions.

The scope of application in “Arctic waters” is set out consistently with earlier definitions in the earlier guidelines (see Figure 1)<sup>5</sup> [8, Annex 23]. It has mandatory requirements and recommendations. The mandatory provisions are set out in Parts I-A and II-A. Substantively, the *Code* largely reflects *SOLAS* and *STCW* concerns in Part I-A and *MARPOL* in Part II-A.



Fig. 1. Scope of application of the Polar Code in Arctic waters  
Source: *Polar Code*, fn 4.

<sup>5</sup> “Arctic waters means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00.0’ N and longitude 042°00.0’ W to latitude 64°37.0’ N, longitude 035°27.0’ W and thence by a rhumb line to latitude 67°03.9’ N, longitude 026°33.4’ W and thence by a rhumb line to Sørkapp, Jan Mayen and by the southern shore of Jan Mayen to the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line from the Island of Bjørnøya to Cap Kanin Nos and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60°N as far as Il’pyskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60°N and thence eastward along parallel of latitude 60°N, to longitude 56°37.1’ W and thence to the latitude 58°00.0’ N, longitude 042°00.0’ W.”

### 1.3. Safety provisions

The *Polar Code* is cognizant of a broad range of hazards to shipping and that risk levels vary from area to area in the Arctic and Antarctic [5, supra, Introduction, Section 3]. It addresses a wide range of requirements concerning maritime safety, including design, construction and equipping (certification and surveying, ship structure, stability and subdivision, watertight and weathertight integrity, machinery installations, fire safety, life-saving appliances and arrangements), operations (manual on board, safety of navigation, communication, voyage planning) and crewing (manning and training familiarity). The distinctiveness of polar regions necessitated the introduction of new documentary and operational requirements on board vessels, namely the Polar Ship Certificate, the Polar Water Operational Manual (PWOM), and the concept of Polar Service Temperature [5, Part I-A, Chap. 1, reg. 1.4 and Chap. 2 respectively. (CHECK REGS)].

A key development is the creation of a new Chapter XIV in *SOLAS* entitled “Safety Measures for Ships Operating in Polar Waters” [8, Annex 23: Draft New *SOLAS* Chapter XIV, supra]. The Introduction and the mandatory Part I-A of the *Polar Code* are accepted for adoption on the basis of the tacit acceptance process in *SOLAS*. Part I-B provisions of the *Code* are only of a recommendatory nature. Chapter XIV applies to ships operating in polar waters as certified under Chapter I of *SOLAS*. The rules do not apply to government vessels used on non-commercial service [8, reg. 2(4)].

Affected vessels are required to be surveyed and certified according to the *Polar Code* and to be issued the Polar Ship Certificate [8, reg. 3]. The Certificate will be subject to inspection as other mandatory vessel certificates. The *Code* retains some flexibility for vessels that deviate with regards to structural requirements, machinery and electrical installation, fire safety design and arrangement measures, and life-saving appliances and arrangements set out respectively in chapters 3, 6, 8 and 9 of the *Polar Code*. They may deviate from the *Code*'s requirements as long as the alternative design and arrangements are consistent with the goal and functional requirements so as to result in an equivalent level of safety and are recorded in the Polar Ship Certificate [8, reg. 4(2) and (4)].

The *Polar Code* is cognizant of key aspects that distinguished Arctic and Antarctic waters from other marine areas and introduces appropriate innovations. For example, the PWOM is a decision-making tool to provide the owner, operator, master and crew with sufficient information regarding the vessel's operational capabilities [5, supra, Part I-A, Chap. 2]. It includes instructions with risk-based procedures, including for salvage, search and rescue, spill response and maintaining life support and ship integrity in the event the ship is entrapped in ice [5, Part I-A, Chap. 2, reg. 2.3.3]. The rules on survival are extensive [5, Part I-A, Chap. 8]. In addition to equipment and crew training, passengers are to be instructed on the use of personal survival equipment and action to take during an emergency [5, Part I-A, Chap. 8, reg. 8.3.3.3]. The *Code* had to address the realistic possibility that an evacuation of a vessel might require disembarkation on ice, rather than into life boats [5, Part I-A, Chap. 8, reg. 8.3.2]. This is important



given the increasing presence of cruise ships in different parts of the Arctic (and Antarctic). The rules on navigation safety and communications pay special attention to critical information and equipment, including for survival craft [5, Part I-A, Chap. 10]. Particular attention is focused on voyage planning by the master, who is required to take into consideration key information, such as hydrographic information, presence of ice and icebergs, places of refuge, likely presence of marine mammals and related speed and traffic recommendations, protected areas and areas of limited search and rescue reach along the intended route [5, Part I-A, Chap. 11, reg. 11.3].

Although addressed to some extent in the 2010 amendments to *STCW*, the *Polar Code* also addresses crewing and training aspects to ensure that crews are adequately qualified, trained and experienced [5, Part I-A, Chap. 12]. Shipowners are responsible to ensure that masters, officers and mates responsible for the watch are properly qualified in accordance with both the *Code* and *STCW* [5, Part I-A, Chap. 12, reg. 12.2].

#### 1.4. Environmental provisions

The *Polar Code* addresses environmental concerns in Part II and, similarly to the safety provisions, they are set out as mandatory provisions in Part II-A and recommendatory provisions in Part II-B. This part of the *Code* is disappointing in terms of its limited scope and reach. The original intention was to address environmental risks posed by shipping in polar regions. In reality the *Code* provides in-depth treatment only to vessel-source pollution, with only marginal references to other environmental concerns. Admittedly, there is attention to the need for voyage planning and navigation to take into consideration the possible presence of marine mammals and routeing through protected areas as a preventive measure. However, environmental organizations expected much more<sup>6</sup>. The AMSA Report had identified a broader range of environmental impacts produced by ships in addition to pollution, such as ballast waters and ship strikes [3, supra, (62, 106, 108, 136, 143, 145–149, 150, 152)]. With regard to the latter, the AMSA Report had indicated the likely need for the designation of particularly sensitive sea areas (PSSAs) and routeing measures to protect particular species

---

<sup>6</sup> “The co-sponsors propose a work program be agreed at MEPC 67 specifically to develop a comprehensive environmental chapter (or chapters) which would be incorporated as soon as possible into step two of the Polar Code. Such discussions should include: issues around HFO use in the Arctic (noting that MEPC 65 agreed that regulation now was premature but future regulation might be desirable/possible); carriage of heavy-grade oil in the Arctic; environmental and climate impact of ship air pollution; black carbon (subject to progress at PPR/MEPC); ballast water management; hull fouling; underwater noise; ship speed as related to safety and environmental protection; grey water discharges (currently unregulated in any manner); broader voyage planning elements; lube oils; ice strengthening/damage stability arrangements for category C ships operating in ice.” See: Environmental protection in the Polar Code, Submitted by Friends of the Earth International (FOEI), the World Wide Fund for Nature (WWF), Pacific Environment and the Clean Shipping Coalition (CSC) (IMO Doc. MEPC 67/9/9, 22 August 2014).

(marine and terrestrial) and ice routes [3, Part II-A, Chap. 1, reg. 1.4.1 ]. Such measures will have to wait for another day at the IMO when the region's coastal States are ready to advance concrete PSSA and routing measure proposals.

The provisions of Part II-A address pollution prevention matters with reference to pertinent *MARPOL* annexes. In practice, the *Code* adds new rules to accompany *MARPOL* annexes, but without establish the Arctic as a "special area" (Antarctic waters are already "special areas" for various annexes as a result of prior amendments to *MARPOL*). Establishment of "special areas" would have required provision of reception facilities in the region, as is generally the case with *MARPOL* special areas, but which clearly would pose problems in the Arctic where ports are few and far in-between and are unlikely to possess the reception facilities of other marine regions.

The core of Part II-A consists of five chapters that mirror Annexes I-V of *MARPOL* in addressing oil pollution by or from oil, noxious liquid substances, harmful substances in packaged form, sewage and garbage. Chapter 3 on harmful substances in packaged form is intentionally left blank at this time. The other chapters add supplementary rules to *MARPOL*. For example Chapter 1 introduces a "0" discharge rule for oil [3, Part II-A, Chap. 3, reg. 4.4]. Chapter 3 raises the standards for equipment and discharge of sewage (although grey water is not addressed, another environmental concern!) [3, Part II-A, Chap. 5, reg. 5.4.2]. Chapter 5 raises standards for discharge of food waste and prohibits the discharge of animal carcasses [3, Part II-A, Chap. 3, reg. 4.4 regarding sewage]. For *MARPOL* purposes, the distance of a vessel from the nearest land is important to indicate what wastes may be discharged at sea, in what form, at which rate and at what distance from the coast. The reasoning behind this is to ensure that the released waste can be readily assimilated in the marine environment. In the Arctic (as well as the Antarctic), the nearest land might actually be buffered by ice, potentially creating a problem for discharges measured on the basis of distance from land rather than ice. Hence the *Code* had to address this matter with regard to the application of *MARPOL* annexes by ensuring that distances for permitted discharges are measured not only from the nearest land, but also ice shelf and land fast ice [3, (60-61, 180)]. Discharges in areas where the ice to water ratio exceeds 1/10 are also to be avoided [3, Chap. V, regs. 5, 6, 31, 32].

## 2. OTHER INITIATIVES

Important as it is, the *Polar Code* is only one step in a succession of multiple regulatory and other initiatives at the IMO and elsewhere intended to address aspects of polar shipping. Prior to the *SOLAS* amendments in the *Code*, there was an important update to Chapter V of that convention regarding meteorological services and warnings to include ice data, Ice Patrol Service (established as a result of the sinking of the "Titanic") and danger messages including for ice conditions [15, Chap. 6. The *Code* came into force in 2010]. An important instrument is the *Intact Stability Code* and this was amended in 2008 to include recommen-

dations regarding icing allowances for loading purposes to ensure stability<sup>7</sup>. The *Polar Code* makes an important cross-reference to this instrument with regard to stability requirements. The *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk* (IGC Code), an important Chapter VII SOLAS code, was amended to include a procedure for carriage of cargo at low temperature [16].

Also prior to the *Polar Code*, the IMO anticipated the need for standards for cruise ships operating in polar waters and for this purpose it adopted voluntary *Guidelines on Voyage Planning for Passenger Ships in Remote Areas* in 2007 [17]. The IMO also adopted a helpful *Guide for Cold Water Survival* in 2012 [12, supra, Resolution 11 and Section B-V/g]. With regard to seafarers, IMO Member States used the opportunity of the review of the *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, 1978 (STCW) and related amendments to also include provisions regarding training for Arctic seafarers at a conference in Manila in 2010<sup>8</sup>. The *Polar Code* again cross-refers to these provisions.

In addition to its work on vessel safety prior to the *Polar Code*, the IMO had also addressed maritime safety matters in the Arctic from a larger infrastructural perspective. An important development was change in navigation and meteorological areas in the Arctic. In 2010 the IMO, working with other international organizations and Arctic States, expanded the World-Wide Navigational Warning System (WWNWS) into Arctic waters<sup>9</sup> thereby extending crucial services for safe navigation and search and rescue. More recently, the IMO's MSC endorsed a proposal from the United States to include the Iridium mobile satellite system, with its cover of polar regions, within the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)<sup>10</sup> [18].

At a more localized level, the IMO has responded to specific requests by Arctic States for safety measures in the region. A mandatory ship reporting system for vessels of 5000 tons and over was adopted for the Barents Area (effective on 1 June 2013) on the basis of a proposal to the IMO by Norway and the Russian Federation<sup>11</sup> [19; 20]. Canada also requested the IMO to circulate among Member States information regarding the mandatory reporting system for ships entering Canadian Arctic waters, although not without controversy [21].

<sup>7</sup> See: *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk* (IGC Code) art. 18.5, in amendments to the 1974 SOLAS Convention and associated instruments (IMO Doc. MSC 93/3, 6 December 2013), Annex 6.

<sup>8</sup> See: Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), Report on the Arctic MSI Services (IMO Doc. COMSAR 15/3/9, 23 December 2010).

<sup>9</sup> See: Radiocommunications and Search and Rescue, Recognition of the Iridium Mobile-Satellite System (IMO Doc. MSC92/9/2, 9 April 2013).

<sup>10</sup> Applicable to: all ships with a gross tonnage of 5,000 and above; all tankers; all ships carrying hazardous cargoes; a vessel towing when the length of the tow exceeds 200 metres; any ship not under command, restricted in their ability to manoeuvre or having defective navigational aids.

<sup>11</sup> See: Information on the Mandatory Canadian Ship Reporting System in Canada's Northern Waters (NORDREG) (IMO Doc SN.1/Circ.291, 5 October 2010).

Industry has played an important and leading role in various fora, including the IMO, in the development of standards for polar shipping. Perhaps the most significant of these initiatives is the International Association of Classification Societies (IACS)'s *Requirements for Polar Class* [22]. These standards form the backbone of key provisions of the *Polar Code* regarding construction and equipping standards. From a private law perspective, the Baltic and International Maritime Council (BIMCO) adopted useful model ice clauses for time and voyage charterparties [3, Report, supra].

### 3. FUTURE ISSUES?

Despite the flurry of regulatory and other international initiatives to address standards for polar shipping, there remain environmental and safety issues that will need to be addressed.

#### 3.1. Environmental protection

As discussed above, the *Polar Code*'s provisions on environment protection are limited to vessel-source pollution and primarily with regard to *MARPOL* coverage although, as noted earlier, the AMSA Report identified a broader range of threats to the Arctic marine environment (hereafter *LLC*) [23; 24]. Even within *MARPOL*, the *Polar Code* has not addressed atmospheric emissions issues which are known to be a problem for polar environments, such as black carbon. It remains incomprehensible that while heavy grade fuels are banned in Antarctic waters, their use as bunkers is not prohibited in Arctic waters. Arguably, the Arctic is subject to greater threats of potential bunkers' losses than the Antarctic because of the larger volume and diversity of shipping. Ballast water operations will also need to be addressed because the threat of introduction of exotic/alien species in Arctic waters is a real possibility. The known northward migration of various species is an indicator that species from different environments could adjust to Arctic waters. Underwater noise is a potential serious problem for a range of marine mammals and other species in a region not accustomed to high levels of anthropogenic noise. Similarly, the threats posed by ships to large marine mammals through ship strikes and threats to a range of other marine and terrestrial species as a result of icebreaking operations are potential issues.

#### 3.2. Safety matters

##### 3.2.1. Load Lines

Remarkably, the discussions on the *Polar Code* did not consider how the *International Convention on Load Lines, 1966 (LLC)* might apply in the Arctic [25]. The Comité Maritime International (CMI) is currently studying gaps in polar shipping regulation, including load lines issues [5, supra, Chap. 4]. While the *Polar Code* takes into consideration requirements of the *Intact Stability Code* regarding icing on the superstructure that might affect vessel stability [23, supra], there is no further consideration of load lines for vessels in Arctic waters, also a stability concern. The *LLC* does not have an Arctic annex and the current appli-

cable load line is that established for the North Atlantic (North Atlantic Winter or NAW) [23, *supra*, Annex II].

The *LLC* is a key maritime safety convention. The *LLC* establishes load lines requirements for ships trading in different marine regions around the world and with different seasonal loading requirements so that vessels are not overloaded (see Figure 2)<sup>12</sup> [26]. While ensuring safety, load lines have a direct impact on how much cargo can be carried, and therefore affects commercial operations. Seasonal requirements take into consideration the worse weather encountered in the winter. No such load lines have ever been established for the Arctic as a whole because at the time the *LLC* was negotiated international navigation and maritime trade in the Arctic were very limited and essentially domestic. Today there is growing shipping on international voyages through the Arctic, in particular the Northern Sea Route [27]. Moreover, vessels transiting the Northern Sea Route (NSR) generally commence their voyages in North Atlantic Waters, North Sea or Baltic Sea and terminate in the Sea of Japan or China Sea, and vice versa, essentially navigating different load line zone requirements. This appears to be also the case with IACS's Requirements for Polar Class, which refer to ice loads for polar class ships and provide for upper and lower ice waterlines, but do not address load lines<sup>13</sup>.

In the absence of dedicated international "polar load lines" shipowners utilize the North Atlantic Winter Zone 1 (NAW 1) and North Atlantic Winter 2 (NAW 2) load lines for international shipping in the Arctic. The definition of NAW1 extends into the Arctic only to Eastern Greenland's waters. The definition of NAW2 does not extend to Arctic waters<sup>14</sup> [23]. Thus the general NAW load line was not expressly intended to apply for much of the Arctic<sup>15</sup> [23].

<sup>12</sup> For example, see transit statistics for the Northern Sea Route.

<sup>13</sup> "The North Atlantic Winter Seasonal Zone II lies within the meridian of longitude 68°30'W from the coast of the United States to latitude 40°N, thence the rhumb line to the point latitude 36°N, longitude 73°W, thence the parallel of latitude 36°N to longitude 25°W and thence the rhumb line to Cape Toriñana." "Excluded from this zone are the North Atlantic Winter Seasonal Zone I, the North Atlantic Winter Seasonal Area and the Baltic Sea bounded by the parallel of latitude of the Skaw in the Skagerrak. The Shetland Islands are to be considered as being on the boundary of the North Atlantic Winter Seasonal Zones I and II" [23, *supra*, Annex II, reg. 46(1)]. Similarly unhelpful is the North Atlantic Seasonal Area, defined as "is the meridian of longitude 68°30'W from the coast of the United States to latitude 40°N, thence the rhumb line to the southernmost intersection of the meridian of longitude 61°W with the coast of Canada and thence the east coasts of Canada and the United States" [23, reg. 46(2)].

<sup>14</sup> "The part of the North Atlantic referred to in Regulation 40 (6) (Annex I) comprises:

(a) that part of the North Atlantic Winter Seasonal Zone II which lies between the meridians of 15°W and 50°W;

(b) the whole of the North Atlantic Winter Seasonal Zone I, the Shetland Islands to be considered as being on the boundary".

<sup>15</sup> Annex II, art., 52. Art. 40(6) provides the Winter North Atlantic freeboard as follows: "The minimum freeboard for ships of not more than 100 m in length which enter any part of the North Atlantic defined in regulation 52 (Annex II) during the winter seasonal period shall be the winter freeboard plus 50 mm. For other ships, the winter North Atlantic freeboard shall be the winter freeboard".

In future discussions on polar load lines an interesting question will relate to whether the Arctic Ocean should have a dedicated system of zones and seasons, reflecting the navigable periods and different water and ice regimes. The *LLC* permits special rules that may be drawn up by all or some States by agreement, but in accordance with the Convention [23, art. 25]. This could be of interest to Arctic States, should they decide that polar load lines are needed. Should they agree on regional special rules, the *LLC* requires them to communicate these to the IMO for circulation to other State Parties [23, art. 25].

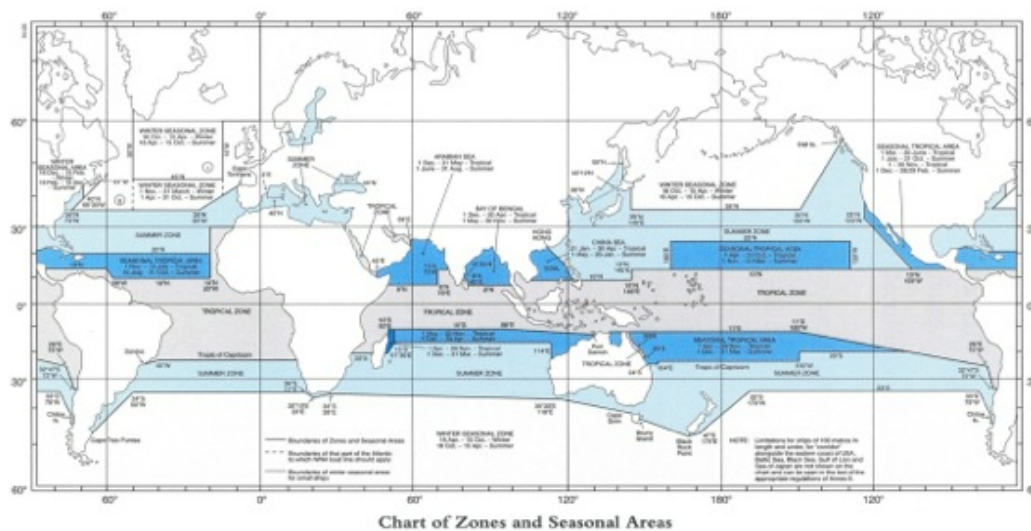


Fig. 2. Load Lines Convention  
Source: *LLC*, fn 53

### 3.2.2. Collision avoidance regulations

A different safety issue in the Arctic is the application of the rules of the road set out in the *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGS)* [28]. As traffic in the Arctic increases, the steering and sailing rules will become important because they are central to the standard of good seamanship and provide guidance for vessels navigating in close proximity to each other. These rules were developed with open waters in mind, which may not be the case in polar navigation and is a fact specifically recognized in the *Polar Code*. Thus a ship that is breaking ice or is following the channel cleared by an icebreaker or which is navigating in an area of 1/10 ice presence (which may include icebergs and growlers) is not navigating in open water. Indeed, that vessel may be searching for open water for safer navigation. Where a ship is on a potential collision avoidance course, the applicable collision avoidance rule might not be easily applied if the ship, in changing direction, may be steering into further danger. The technology is also changing. Recently

FEDNAV, a Canadian company, reported that they successfully employed a drone (unmanned air vehicle) to assist a ship navigating in the Canadian Arctic [29]. This is interesting because this technology could add a new dimension to the concept of proper lookout in the *COLREGS* when applied to polar navigation<sup>16</sup> [28, supra, rule 5].

The *Polar Code* provides guidance only with regard to icebreaking operations, but proposes no adaptation of any of the *COLREGS* standards. The only mandatory rule concerns “suitable means of communications shall be provided where escort and convoy operations are expected” [5, supra, Chap. 10, reg. 10.2.1.2] and in the PWOM, which may vary from vessel to vessel [5, Appendix 2]. Much of the *Code*’s content on convoys is in the recommendations in Part II-A. Unless excluded, the *COLREGS* will apply, but they do not include sailing rules on navigation in convoys<sup>17</sup> [28, supra, Part A, rule 1(c)]. It is unclear whether the *COLREGS* take precedence over the *Polar Code*’s Part II-A, because while the former are mandatory and the latter are recommendations, good sense suggests otherwise. The action to avoid collision in *COLREGS* is a duty and a decision taken on each vessel on a collision course; in a convoy situation the ship in convoy may receive instructions from the icebreaker. But the responsibility for the ultimate decision affecting the safety of the vessel rests with the master. The *COLREGS* do not exempt the master “from consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case” [28, rule 2(1)].

#### 4. CONCLUSION

In conclusion, a number of final observations can be made. *First*, although long in coming, the *Polar Code* is an important package of standards adopted at the global level for regional application. It is at the centre of a suite of IMO regulatory initiatives addressing particular navigation conditions and needs in polar regions. There are now higher standards for the protection of crews and passengers. Although falling short of expectations, the Arctic marine environment will still receive a higher level of protection than the currently applicable minimum under *MARPOL*. Most importantly, the higher standards will apply to all flags

<sup>16</sup> “Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision”.

<sup>17</sup> In fact convoy navigation is set apart for national, rather than international regulation: “Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and *vessels proceeding under convoy*, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorised elsewhere under these Rules” (emphasis added).

(or at least to flags of *SOLAS* and *MARPOL* State parties) in operation in polar waters. Even so, we can expect continued pressure to raise this level of protection to even higher levels to better protect the Arctic marine environment from the impacts of international shipping.

*Second*, like all previous IMO regulatory initiatives, the *Polar Code* is a “first generation” instrument on international polar regulation. There will be much to be learned from experience of implementation and application of the rules and visible gaps. This author believes that in the interests of maritime safety the IMO will likely have to address load lines and collision avoidance regulations to bring them into harmony with the *Polar Code*, or *vice versa*. Thankfully, the IMO has well developed procedures for updating international rules and standards through the tacit acceptance process of treaty-based rules and non-mandatory instruments.

*Third*, it is unclear whether the current content of the *Polar Code* fulfills the expectations of Canada and the Russian Federation, the two jurisdictions with specific regulations for Arctic shipping and perhaps with the most direct interest in the potential impact of international rules on national regulation. It is conceivable that they might retain portions of their national regulations that are perceived to better reflect their interests. They have used and will continue to use the special legislative and enforcement jurisdiction for ice-covered areas granted to them by the *LOS Convention* [1, *supra*, art. 234]. They are in a position to legally justify higher standards than the international rules on this special jurisdictional basis. The *Polar Code*'s amendments to *SOLAS* are clear that “[N]othing in this chapter [i.e., XIV] shall prejudice the rights or obligations of States under international law” [5, Annex 23, *supra*, reg. 2(5)]. If this occurs, then there remains the issue of divergence of regulatory regimes for Arctic shipping.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. United Nations Convention on the Law of the Sea: done at Montego Bay on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994 // United States. Treaty Series. – 1994. – Vol. 1833, 1-31363. – P. 397–581.
2. List of IMO Conventions [Electronic resource] : Related Protocols are referred to under the main Convention. – Access: <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>.
3. Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA) (Arctic Council, 2009) [Electronic resource]. – Access: <http://www.pame.is/amsa-2009-report>.
4. Draft Report of the Maritime Safety Committee at its Ninety-Fourth Session, IMO Doc. MSC 94/WP.1, 21 November 2014 [Electronic resource]. – Access: [http://imla.co/sites/default/files/msc\\_94-wp.1\\_-\\_draft\\_report\\_of\\_the\\_maritime\\_safety\\_committee\\_on\\_its\\_ninety-fourth\\_session\\_secretariat.pdf](http://imla.co/sites/default/files/msc_94-wp.1_-_draft_report_of_the_maritime_safety_committee_on_its_ninety-fourth_session_secretariat.pdf).
5. Annex 23: Draft New SOLAS Chapter XIV IMO Doc. MSC 93/22/Add.3, 9 June 2014 [Electronic resource]. – Access: <http://www.iadc.org/wp-content/uploads/2014/02/MSC-93-report-annexes-18-to-32.pdf>.



6. Annex 24: Draft International Code for Ships Operating in Polar Waters [Electronic resource]. – Access: <http://www.iadc.org/wp-content/uploads/2014/02/MSC-93-report-annexes-18-to-32.pdf>.

7. IMO adopts mandatory Code for Ships Operating in Polar Waters [Electronic resource]. – Access: <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/38-nmsc94polar.aspx#.VIHo8NLF-So>.

8. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 : adoption London, 1 November 1974. 1184 UNTS 2 [Electronic resource]. – Access: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx).

9. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) : Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol - Annex VI); Entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II). 1340 UNTS 62 [Electronic resource]. – Access: [http://www.imo.org/About/Conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx).

10. Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters, IMO Doc. MSC/Circ.1056 & MEPC/Circ. 399, 23 December 2002 [Electronic resource]. – Access: [http://www.gc.noaa.gov/documents/gcil\\_1056-MEPC-Circ399.pdf](http://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_1056-MEPC-Circ399.pdf).

11. Guidelines for Ships Operating in Polar Waters, Resolution A.1024(26), 2 December 2009, IMO Doc. A 26/Res.1024 18 January 2010 // Guidelines for Ships Operating in Polar Waters. – 2010 edition. Electronic edition. – London : IMO, 2010 [Electronic resource]. – Access: <http://www.imo.org/Publications/Documents/Attachments/Pages%20from%20E190E.pdf>.

12. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), London, 7 July 1978, 1361 UNTS 2, as amended by the Manila Amendments, Final Act of the Conference of the Parties, IMO Doc. STCW/CONF.2/33, 1 July 2010) [Electronic resource] – Access: <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>.

13. International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, London, 13 February 2004, (not in force) // International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, IMO Doc. BWM/CONF/36, 16 February 2004 [Electronic resource]. – Access: <http://www.helcom.fi/Documents/HELCOM%20at%20work/Projects/ALIENS%203/International%20Convention%20for%20the%20Control%20and%20Management%20of%20Ship%E2%80%99s%20Ballast%20Water%20and%20Sediments,%202004.pdf>.

14. International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, London, 5 October 2001 (in force 17 September 2008), ATNIF 2002 No. 18 [Electronic resource]. – Access: <http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/06/6-05/harmful-anti-fouling-ships.xml>.

15. Intact Stability Code, IMO Doc. MSC 85/26/Add.1/Annex 2, 4 December 2008 [Electronic resource] // Report of the Maritime Safety

Committee on its Eighty-Fifth Session. – Access: [http://www.mpa.gov.sg/sites/pdf/MSC\\_85-26-Add.1.pdf](http://www.mpa.gov.sg/sites/pdf/MSC_85-26-Add.1.pdf).

16. Guidelines on Voyage Planning for Passenger Ships Operating in Remote Areas, IMO Doc. A25/Res.999, 3 January 2008 [Electronic resource]. – Access: [http://download.odessacrewing.com/IMO%20Resolution/Assembly%20Resolutions/A999\(25\).pdf](http://download.odessacrewing.com/IMO%20Resolution/Assembly%20Resolutions/A999(25).pdf).

17. Guide to Cold Water Survival, IMO Doc. MSC.1/Circ.1185, 31 May 2006 [Electronic resource]. – Access: <http://www.pomorci.com/Propisi/1-20/Guide%20to%20cold%20water%20survival.pdf>.

18. Adoption of a New Mandatory Ship Reporting System in the Barents Area (Barents SRS), Resolution MSC.348(91), 28 November 2012, IMO Doc. MSC 91/22/Add.2, Annex 27 [Electronic resource]. – Access: [http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/MS C%20-%20Maritime%20Safety/348\(91\).pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/MS C%20-%20Maritime%20Safety/348(91).pdf).

19. Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations, Submitted by the United States and INTERTANKO, IMO Doc. MSC 88/11/2, 22 September 2010 [Electronic resource]. – Access: <http://www.intertanko.com/Global/MS C%2088-11-2.pdf>.

20. Comments on document MSC 88/11/2 Submitted by Canada, IMO Doc. MSC 88/11/3, 5 October 2010 [Electronic resource]. – Access: <http://www.intertanko.com/Global/MS C%2088-11-2.pdf>.

21. Requirements Concerning Polar Class, IACS Req. 2011 [Electronic resource]. – Access: [http://www.iacs.org.uk/document/public/Publications/Unified\\_requirements/PDF/UR\\_I\\_pdf410.pdf](http://www.iacs.org.uk/document/public/Publications/Unified_requirements/PDF/UR_I_pdf410.pdf).

22. BIMCO [Electronic resource]. – Access: [https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Clauses.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses.aspx).

23. International Convention on Load Lines (LLS), London, 5 April 1966 (in force 21 July 1968), 640 UNTS 133 [Electronic resource]. – Access: <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>.

24. Protocol of 1988, 2 UST 102 [Electronic resource]. – Access: <http://en.io.gov.mo/Legis/International/record/728.aspx>.

25. See CMI International Working Group on Polar Shipping [Electronic resource]. – Access: <http://www.comitemaritime.org/Polar-Shipping/0,2793,19332,00.html>.

26. Northern Sea Route [Electronic resource]. – Access: [http://www.arctic-liaison.com/nsr\\_transits](http://www.arctic-liaison.com/nsr_transits).

27. Requirements Concerning Polar Class [Electronic resource]. – Access: [http://www.iacs.org.uk/document/public/publications/unified\\_requirements/pdf/ur\\_i\\_pdf410.pdf](http://www.iacs.org.uk/document/public/publications/unified_requirements/pdf/ur_i_pdf410.pdf).

28. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS), London 20 October 1972, 1050 UNTS 16 [Electronic resource]. – Access: <http://www.imcbrokers.com/frontend/files/userfiles/images/2008/07/colreg-explanatory-notes.pdf>.

29. FEDNAV Pioneers the Use of Drones in Polar Shipping, 25 March 2014 [Electronic resource]. – Access: <http://www.fednav.com/en/media/fednav-pioneers-use-drones-polar-shipping>.

## REFERENCES

1. United Nations Convention on the Law of the Sea: done at Montego Bay on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994. *United States Treaty Series*, 1994, vol. 1833, 1-31363, pp. 397–581.

2. *List of IMO Conventions*: Related Protocols are referred to under the main Convention. Available at: <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx> (accessed 21 April 2015).

3. *Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA)* (Arctic Council, 2009). Available at: <http://www.pame.is/amsa-2009-report> (accessed 21 April 2015).

4. *Draft Report of the Maritime Safety Committee at its Ninety-Fourth Session*, IMO Doc. MSC 94/WP.1, 21 November 2014. Available at: [http://imla.co/sites/default/files/msc\\_94-wp.1\\_-\\_draft\\_report\\_of\\_the\\_maritime\\_safety\\_committee\\_on\\_its\\_ninety-fourth\\_session\\_secretariat.pdf](http://imla.co/sites/default/files/msc_94-wp.1_-_draft_report_of_the_maritime_safety_committee_on_its_ninety-fourth_session_secretariat.pdf) (accessed 21 April 2015).

5. *Annex 23: Draft New SOLAS Chapter XI.*, IMO Doc. MSC 93/22/Add.3, 9 June 2014. Available at: <http://www.iadc.org/wp-content/uploads/2014/02/MS-C-93-report-annexes-18-to-32.pdf> (accessed 21 April 2015).

6. *Annex 24: Draft International Code for Ships Operating in Polar Waters*. Available at: <http://www.iadc.org/wp-content/uploads/2014/02/MS-C-93-report-annexes-18-to-32.pdf> (accessed 21 April 2015).

7. *IMO adopts mandatory Code for Ships Operating in Polar Waters*. Available at: <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/38-nmsc94polar.aspx#.VIHo8NLF-So> (accessed 21 April 2015).

8. *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974: adoption London, 1 November 1974. 1184 UNTS 2. Available at: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx) (accessed 21 April 2015).

9. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*: Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol - Annex VI); Entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II). 1340 UNTS 62. Available at: [http://www.imo.org/About/Conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx) (accessed 21 April 2015).

10. *Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters*, IMO Doc. MSC/Circ.1056 & MEPC/Circ. 399, 23 December 2002. Available at: [http://www.gc.noaa.gov/documents/gcil\\_1056-MEPC-Circ399.pdf](http://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_1056-MEPC-Circ399.pdf) (accessed 21 April 2015).

11. *Guidelines for Ships Operating in Polar Waters*, Resolution A.1024 (26), 2 December 2009, IMO Doc. A 26/Res.1024 18 January 2010. *Guidelines for*

*Ships Operating in Polar Waters*. – 2010 edition. Electronic edition. – London: IMO, 2010. Available at: <http://www.imo.org/Publications/Documents/Attachments/Pages%20from%20E190E.pdf> (accessed 21 April 2015).

12. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, London, 7 July 1978, 1361 UNTS 2, as amended by the Manila Amendments, Final Act of the Conference of the Parties, IMO Doc. STCW/CONF.2/33, 1 July 2010). Available at: <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx> (accessed 21 April 2015).

13. *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*, London, 13 February 2004, (not in force). *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*, IMO Doc. BWM/CONF/36, 16 February 2004. Available at: <http://www.helcom.fi/Documents/HELCOM%20at%20work/Projects/ALIENS%203/International%20Convention%20for%20the%20Control%20and%20Management%20of%20Ship%E2%80%99s%20Ballast%20Water%20and%20Sediments,%202004.pdf> (accessed 21 April 2015).

14. *International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships*, London, 5 October 2001 (in force 17 September 2008), ATNIF 2002 No. 18. Available at: <http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/06/6-05/harmful-anti-fouling-ships.xml> (accessed 21 April 2015).

15. *Intact Stability Code*, IMO Doc. MSC 85/26/Add.1/Annex 2, 4 December 2008. *Report of the Maritime Safety Committee on its Eighty-Fifth Session*. Available at: [http://www.mpa.gov.sg/sites/pdf/MSC\\_85-26-Add.1.pdf](http://www.mpa.gov.sg/sites/pdf/MSC_85-26-Add.1.pdf) (accessed 21 April 2015).

16. *Guidelines on Voyage Planning for Passenger Ships Operating in Remote Areas*, IMO Doc. A25/Res.999, 3 January 2008. Available at: [http://download.odessacrewing.com/IMO%20Resolution/Assembly%20Resolutions/A999\(25\).pdf](http://download.odessacrewing.com/IMO%20Resolution/Assembly%20Resolutions/A999(25).pdf) (accessed 21 April 2015).

17. *Guide to Cold Water Survival*, IMO Doc. MSC.1/Circ.1185, 31 May 2006. Available at: <http://www.pomorci.com/Propisi/1-20/Guide%20to%20cold%20water%20survival.pdf> (accessed 21 April 2015).

18. *Adoption of a New Mandatory Ship Reporting System in the Barents Area (Barents SRS)*, Resolution MSC. 348 (91), 28 November 2012, IMO Doc. MSC 91/22/Add.2, Annex 27. Available at: [http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/MSC%20-%20Maritime%20Safety/348\(91\).pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/MSC%20-%20Maritime%20Safety/348(91).pdf) (accessed 21 April 2015).

19. *Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations, Submitted by the United States and INTERTANKO*, IMO Doc. MSC 88/11/2, 22 September 2010. Available at: <http://www.intertanko.com/Global/MSC%2088-11-2.pdf> (accessed 21 April 2015).

20. *Comments on document MSC 88/11/2 Submitted by Canada*, IMO Doc. MSC 88/11/3, 5 October 2010. Available at: <http://www.intertanko.com/Global/MSC%2088-11-2.pdf> (accessed 21 April 2015).

21. *Requirements Concerning Polar Class*, IACS Req. 2011. Available at: [http://www.iacs.org.uk/document/public/Publications/Unified\\_requirements/PDF/UR\\_I\\_pdf410.pdf](http://www.iacs.org.uk/document/public/Publications/Unified_requirements/PDF/UR_I_pdf410.pdf) (accessed 21 April 2015).

22. *BIMCO*. Available at: [https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Clauses.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses.aspx) (accessed 21 April 2015).

23. *International Convention on Load Lines (LLS)*, London, 5 April 1966 (in force 21 July 1968), 640 UNTS 133. Available at: <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx> (accessed 21 April 2015).

24. *Protocol of 1988*, 2 UST 102. Available at: <http://en.io.gov.mo/Legis/International/record/728.aspx> (accessed 21 April 2015).

25. *CMI International Working Group on Polar Shipping*. Available at: <http://www.comitemaritime.org/Polar-Shipping/0,2793,19332,00.html> (accessed 21 April 2015).

26. *Northern Sea Route*. Available at: [http://www.arctic-lio.com/nsr\\_transits](http://www.arctic-lio.com/nsr_transits) (accessed 21 April 2015).

27. *Requirements Concerning Polar Class*. Available at: [http://www.iacs.org.uk/document/public/publications/unified\\_requirements/pdf/ur\\_i\\_pdf410.pdf](http://www.iacs.org.uk/document/public/publications/unified_requirements/pdf/ur_i_pdf410.pdf) (accessed 21 April 2015).

28. *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS)*, London 20 October 1972, 1050 UNTS 16. Available at: <http://www.imcbrokers.com/frontend/files/userfiles/images/2008/07/colreg-explanatory-notes.pdf> (accessed 21 April 2015).

29. *FEDNAV Pioneers the Use of Drones in Polar Shipping*, 25 March 2014. Available at: <http://www.fednav.com/en/media/fednav-pioneers-use-drones-polar-shipping> (accessed 21 April 2015).

*Харлампова Надежда Климовна*, кандидат исторических наук, доцент кафедры мировой политики Санкт-Петербургского государственного университета, г. Санкт-Петербург, Россия. E-mail: [nkhar@mail.sir.edu](mailto:nkhar@mail.sir.edu)

## **АРКТИЧЕСКАЯ МОРСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА: МЕЖДУНАРОДНО-ПОЛИТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

Изучение политических аспектов процесса формирования Арктической морской транспортной системы как международный научно-исследовательский проект представлено для тех, кто готов включиться в обсуждение о международном сотрудничестве по вопросам эволюционно-инновационной парадигмы Арктики и ее включения в мирохозяйственные связи. Международно-научный проект состоит из следующих частей: методологии исследования, политико-исторического экскурса создания Арктической морской транспортной системы (АМТС) XXI в., обоснования экономи-

ческого партнерства с транснациональными акторами пользователей АМТС, концепции сотрудничества прибрежных органов местного самоуправления, связанных АМТС, нормативно-правовой базы прибрежного сотрудничества между органами местного самоуправления Российской Федерации.

*Ключевые слова:* Арктика, Арктическая морская транспортная система, международное сотрудничество, международное партнерство, услуги транснациональных акторов, прибрежные органы местного самоуправления и морские порты.

*Kharlampieva Nadezhda Klimovna*, PhD in History, Associate Professor of World Politics Study Department of Saint-Petersburg State University, Saint-Petersburg, Russia. E-mail: nkhar@mail.sir.edu

## **ARCTIC MARITIME TRANSPORT SYSTEM: WORLD POLITICAL ISSUES**

Studying of political aspects of process on shaping of the Arctic Maritime Transport system as the international research project is sub mitted for those who is ready to join in discussion concerning the international cooperation on an evolution – innovative paradigm of the Arctic and including Arctic in world economic communications. The international scientific project consists of the following parts: methodologies of research, political and historical issues of the shaping of policy on the Arctic Maritime Transport System (AMTS) of the XXI century, justification of economic partnership with transnational actors of AMTS, the concept of cooperation of the coastal local governments connected by AMTS also legal base of coastal affairs of the Russian Federation.

*Keywords:* Arctic, Arctic sea transport system, international cooperation, economical partnerships, transnational actors services, coastal local governments and seaports.

Изучение политических аспектов процесса формирования Арктической морской транспортной системы в XXI веке – новое направление в сфере международных отношений и мировой политики. Необходимость исследования концептуальных основ по данной тематике обусловлена: а) распространением всеобъемлющей идеи эволюционно-инновационного характера о включении Арктики в мирохозяйственные связи, б) ростом экономического интереса к Арктике со стороны неарктических стран, крупных транснациональных компаний и международных объединений. В условиях уплотнения и интенсификации системы научно-технического и информационно-коммуникационного пространства и ускорения коллективного процесса принятия решений на международном уровне степень влияния со стороны научно-интеллектуального сообщества, практических политиков и

прагматических предпринимателей возрастает с каждым годом. В числе перспективных направлений эволюционно-инновационной системы развития находится использование возможностей международно-транспортного комплекса наряду с вопросами изучения, разведки, освоения и транспортировки природных ресурсов Арктики.

Стратегическое планирование развития Российской Арктики [2, 6, 7, 1] как передовое явление в политическом пространстве Арктики и в мировой политике дает возможность для выработки различного рода концепций, мыслей и идей. Скорость и интенсивность продвижения смелых проектов и программ равны возможностям технологического прогресса и их применения для осуществления заданных целей. А нормы и законодательства, нужные для реализации проектов и программ, находящиеся на уровне согласований, могут начинать работать с такой скоростью, что те, кто их выработал, зачастую могут оказаться в неведении.

Планы по организации и эффективному «использованию Северного морского пути для международного судоходства» [6], а также реализации Подпрограммы «Координация деятельности органов государственной власти в сфере социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации» [4] находятся под пристальным вниманием мирового сообщества. Кроме того, решение вопросов территориальной привязки включения Арктической зоны Российской Федерации и Дальнего Востока в качестве «макрорегиона в глобальной экономике» путем осуществления мер государственной поддержки и стимулирования хозяйствующих субъектов, связанных с планами увеличения объема перевозок грузов по Северному морскому пути до 63,7 млн тонн к 2020 году, а также увеличения уровня технической оснащенности трасс Северного морского пути до 40,5% в 2020 году, также дают надежду странам АТР, имеющим интерес к Арктической зоне Российской Федерации.

Кроме того, план обеспечения приоритетного доступа малочисленных народов к водным биоресурсам и реализации их законных прав на сохранение самобытного образа жизни также является частью эволюционно-инновационной концепции развития Арктики, в том числе внедрения каркасно-кластерного подхода на территориях активного освоения месторождений и морских портов. Локализация структур жизнеобеспечения (отсечение расходов, удорожающих продукцию и услуги, оптимизация северного завоза), а также увеличение отчислений от ресурсодобычи в региональные бюджеты позволяет применять селективную государственную политику при развитии Арктической зоны Российской Федерации и Дальнего Востока. Все эти и другие вопросы требуют тщательного изучения соотношения законодательной базы во внутриполитической системе государственного управления, а также ее внешнеполитического применения на региональном и глобальном уровнях взаимодействия.

Грамотная политика создания и управления новыми институтами развития Российской Федерации во многом диктуется международно-полити-

ческими тенденциям современного мира. В этой связи научно-исследовательские подходы стратегического планирования международного масштаба можно рассмотреть в рамках т.н. международно-правовой согласительной парадигмы формирования арктической политики.

### **Международно-правовая согласительная парадигма формирования арктической политики**

Метод мирополитического анализа позволяет оценивать новые явления и процессы в международных отношениях и мировой политике. Масштабы стратегического значения Арктики на глобальном, региональном и национальном уровнях с учетом особенностей внутренних структур и механизмов с помощью данного метода позволяют оценивать значение локализации структур жизнеобеспечения в рамках совершенствования института местного самоуправления. Институт местного самоуправления в западных научных школах исследования межрегиональных связей изучается в контексте социальной инновационной политики. Анализ истории создания и деятельности международного сотрудничества в Арктике с конца 80-х гг. XX в. позволил разработать методологию исследования практики социального взаимодействия на международном региональном уровне в Арктике в контексте международно-правовой или нормативно-согласительной парадигмы формирования арктической политики. На основании анализа 30 конвенций и соглашений, касающихся нефтегазовой деятельности в Арктике, было показано наличие 8 (восемь) групп нормативно-правовых актов, которые позволяют обратить внимание на нормотворческую деятельность в социально-экономической сфере развития Арктики [9]. Детальное изучение каждой группы направлений показывает огромный пласт международного взаимодействия, сопровождающегося соотношением множества элементов общего и частного характера.

Наиболее наглядным примером выступает пример научного сотрудничества в современной Арктике в части, касающейся развития транспортной системы и формирования связанной с ней нормативно-правовой основы международного взаимодействия.

### **Арктическая морская транспортная система**

Характеристика влияния глобальной политики на концепцию развития Арктики, регионообразующее положение самой Арктики, а также примеры практики международного сотрудничества в Арктике показывают место и роль отдельной отрасли, формирующейся в рамках т.н. арктической экономики – Арктической морской транспортной системы.

Международное сотрудничество в сфере формирования современной Арктической морской транспортной системы началось в конце 80-х годов. Оно было инициировано государствами, в частности Российской Федерацией в непростых условиях политической ситуации. Однако оно показало, что сотрудничество было сосредоточено: а) на изучении возможностей коммерческого использования Северного морского пути (СМП), б) на рас-



ширении социальных инноваций (СИ) в приграничных территориях субъектов РФ.

Эти два направления стали основами международной практики в Арктике на стыке веков. По итогам Международной транспортной евроазиатской конференции, проходившей в Санкт-Петербурге в 1998 г., Северному морскому пути был присвоен статус международного евроазиатского транспортного коридора.

На встрече министров транспорта стран Совета Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР) в 1996 году были определены принципы формирования Евро-Арктической транспортной системы: а) процесс постепенного открытия доступа на национальные транспортные рынки будет развиваться на взаимовыгодной основе; б) транспорт следует развивать в соответствии с национальными интересами и принципами рыночной экономики; в) постепенное упрощение порядка пересечения границ для грузов и пассажиров.

Первые оценки значения Арктической морской транспортной системы стали темой в 1999 году в Санкт-Петербурге на международной конференции «Арктическая транспортная система в XXI веке», где преимущественно речь шла о морской транспортной системе. На конференции были представлены отчеты двух исследовательских программ: а) Европейского Союза – «Экспериментальный рейс российского и финского танкеров для вывоза газового конденсата из Обской губы и полуострова Ямал на европейский рынок» (АРКДЕВ, 1997–1998), который позволил выявить целесообразность использования Северного морского пути как «элемента европейской арктической морской транспортной системы» [5] и реальность круглогодичного плавания в Обскую губу, а также б) научно-исследовательский проект Российской Федерации, Норвегии и Японии – Северный морской путь (INSROP, 1993–1998), посвященный изучению возможностей международной трансокеанской (трансконтинентальной) магистральной, доказавший ускорение доставки груза на 10-15 суток и получение дополнительной прибыли от транспортировки одного контейнера до 250 долларов, одной тонны груза – 10 долларов при ставках потонного сбора до 5 долларов.

Содержание международных конференций показывает важность придания национальной трассе России – Северному морскому пути – статуса международного евроазиатского транспортного коридора, а также позволяет уточнить понятия Арктическая транспортная система и Арктическая морская транспортная система. Арктическая транспортная система включает систему всех видов транспорта: воздушного, морского, железнодорожного и, может быть, даже зимних автомобильных дорог Арктики. А под понятием Арктическая морская транспортная система можно подразумевать совокупность административно-производственных государственных и негосударственных инфраструктур управления, занимающихся вопросами ведения морской экономической и научно-исследовательской деятельности в пространстве Северного Ледовитого океана, в т.ч. его прибрежной терри-

тории. Локализации структур управления прибрежными арктическими портовыми городами в условиях роста интереса к Арктике способствуют следующие факторы: а) фактор околоарктической Китайской Народной Республики, б) строительство торгового флота частными компаниями, в) расширение Арктической морской транспортной системы в западной части Арктики – Европейская Арктическая морская транспортная система с портовыми городами.

Фактор «околоарктического Китая» связан: а) с изучением трех возможных морских путей из Азии в Европу – через Северо-Западный проход, пролегающий по побережью канадской Арктики, через Северо-Восточный проход – через Берингов пролив по Северному морскому пути, а также морской путь по Центральной Арктике [12]; б) с долгосрочными прогнозами КНР о росте внешнеторгового грузопотока к 2020 году по Севморпути от 5% до 15%, в основном в виде контейнерных перевозок. По прогнозам, 10% внешнеторгового оборота будет соответствовать к 2020 году 526 миллиардов евро [3].

Тенденция становления частного торгового флота в РФ берет свое начало с 1997 года, когда состоялось событие, определившее будущее России через Арктику как часть мирохозяйственной системы. Так, приобретение компанией «ЛУКОЙЛ» контрольного пакета акций ОАО «Архангельскгеолдобыча» позволило частной компании разработать стратегию по созданию собственного флота. Ныне «ЛУКОЙЛ» является известным в мире крупным российским судовладельцем.

Передовая роль европейской части Арктической морской транспортной системы была подтверждена в 2010–2011 гг., когда Россия подтвердила еще раз возможность: а) плавания крупнотоннажных танкеров по трассам СМП, отправив танкер «СКФ Балтика» через пролив Санникова, б) возможность использования максимального тоннажа, отправлявшегося по Суэцкому каналу для транзита по трассам СМП, в) освоение нового высокоширотного маршрута плавания по трассам СМП.

Более того, наличие проекта «Северный морской коридор (Northern Maritime Corridor, NMC)» Европейского Союза, нацеленного на повышение эффективности европейской транспортной системы на Северном море и в районе Арктики рассматривается в рамках концепции интегрированной морской политики государств Европы. Европейский проект включает Рабочие пакеты, такие как «Нефтегазовый транспортный сектор», «Интермодальное обслуживание Баренцева моря». Примечательно то, что в управлении и координации проектов и рабочих пакетов активно участвуют общественные международные объединения, органы местного самоуправления и региональные экономические союзы преимущественно Великобритании, Норвегии, а также регионов Северо-Запада РФ. Таким образом, северо-европейский, евроатлантический опыт управления прибрежными зонами включает тесное взаимодействие новых форм управления на местном уровне. В этой связи на опыте существующих проектов можно предложить

концепцию сотрудничества прибрежных сообществ при главенствующей роли органов местного самоуправления как нового интегрированного института управления государственными, частными и общественными формами собственности на местах и защиты интересов всех слоев населения, эффективного развития территорий и роста благосостояния граждан РФ.

### **Концепция сотрудничества прибрежных органов местного самоуправления Арктической морской транспортной системы**

Обоснованием представления подобной концепции служат:

- во-первых, Арктическая морская транспортная система как часть глобальной морской транспортной системы становится также составным элементом уже существующих международных систем, норм, правил и стандартов на многосторонней и двусторонней основе. Прежде всего, на основе принципов связующего звена по географической принадлежности, особых условий человеческой деятельности в экстремальных условиях труда, защиты морской окружающей среды и охраны здоровья населения на прибрежной зоне;

- во-вторых, комплексный подход организации социально-экономической жизни на территории проживания населения в прибрежной Арктической зоне РФ имеет лучший опыт международного сотрудничества по социальным инновациям на северо-западной части РФ. Этот опыт позволяет отстаивать консолидации усилий по обеспечению достойных условий жизни. При этом возрастает роль органов местного самоуправления как институтов управления арктическими портовыми городами с природно-ресурсным потенциалом.

Что касается роли и места формирующейся Арктической морской транспортной системы как части глобальной морской транспортной системы, то определение географической принадлежности де-юре как *особой зоны (special area)* глобальной морской транспортной системы (global maritime transport system) зависит от выработки критериев деятельности в сложных климатических условиях, особенностей обустройства инфраструктуры прибрежной части Арктики, установления страховых и иных тарифов грузов, пассажирских круизных лайнеров и др. Кроме того, создание специальных условий труда и расчета социальных, трудовых выплат населению и работающим специалистам, создание *особых условий* зоны свободного или ограниченного перемещения товаров, услуг и людей, а также введения единой *особой* системы защиты морской окружающей среды и охраны здоровья населения возможны лишь путем поиска, согласования и установления форм социальной инновации в таких сферах, как наука, образование, культура и местное приграничное прибрежное сотрудничество с помощью региональных властей приграничных муниципалитетов с коллегами из других стран. Именно наличие этих особых правил использования СМП может стать объединяющим в формировании Арктической морской транспортной системы в целях создания центров подготовки специалистов, работающих в особых условиях Арктики, а также знакомства

с законодательными актами, условиями работы в СМП и т.д. По Северному Ледовитому океану, северным дальневосточным морям на протяжении 20 000 км проходит государственная граница Российской Федерации, что составляет 1/3 общей протяженности российской границы. Северный морской путь (СМП) – это национальная транспортная магистраль, являющаяся важнейшей интегрирующей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера, связывающая дальневосточные и западные районы Российской Федерации и объединяющая в единую систему крупнейшие речные артерии Сибири. Протяженность его от Карских Ворот до бухты Провидения – 5 600 км, или 3 025 морских миль. Основными пользователями СМП в России являются «ГМК «Норильский никель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росшельф», Красноярский край, Саха Якутия, Чукотка. В настоящее время Северный морской путь рассматривается как трансконтинентальный Евро-Азиатский морской транспортный коридор и входит в число российских приоритетов<sup>1</sup>.

В формировании Арктической морской транспортной системы основы экономического партнерства становятся определяющими в целях эффективного обеспечения благополучия населения и самоорганизации местного управления портовых городов Арктики с учетом частно-государственного характера экономической составляющей Арктики. Анализ транснационального взаимодействия показывает, что его участниками становятся пять арктических государств, прибрежные страны, страны флага, международные организации и частные компании по основным направлениям международного сотрудничества – судоходство, рыболовство, нефть и газ [8].

Согласно данным Н. Петерсена [13], к государственным полномочиям относятся исследование и предотвращение чрезвычайных ситуаций, готовность к чрезвычайным ситуациям, подсчет рыбных запасов, контроль за загрязнениями по Конвенции ООН по морскому праву. Морская транспортная деятельность находится в ведении Международной морской организации, прибрежных стран, в т.ч. прибрежных арктических государств, стран флага и страховых компаний. При этом система подсчета судов ведется всеми прибрежными государствами, в т.ч. прибрежными арктическими государствами, а выдача сертификатов судам относится к полномочиям Международной морской организации, прибрежных стран, частных и страховых компаний. Метеоуслугой и наблюдением за ледовой обстановкой занимаются Всемирная метеорологическая организация, прибрежные страны и частные компании, за ледокольные проводки отвечают прибрежные государства, в т.ч. прибрежные арктические государства и страховые компании. Что касается рыболовства, то подсчет рыбных запасов и минеральных биоресурсов осуществляется арктическими прибрежными государствами, а вопросами консервации занимаются все государства, в т.ч. прибрежные государства, Европейский Союз, Северо-Восточная Атланти-

<sup>1</sup> Презентация Министерства транспорта РФ. Архангельск, 2012 г.

ческая комиссия по рыболовству. Правовые механизмы энергетической экономической деятельности регулируются государственными ведомствами и частными страховыми компаниями.

Таким образом, прибрежные страны и международные организации, а также частные компании, занимающиеся предоставлением метеоуслуг, наблюдением за ледовой обстановкой, выдачей сертификатов составляют основную часть транснациональной среды портовых городов Арктики. При расширении активной экономической деятельности (рыболовства и добычи углеводорода) к регулированию вопросов арктической экономики готовы включиться все государства, Европейский Союз, Северо-Восточная Атлантическая комиссия по рыболовству (NEAFC) и др. в рамках разработки *многосторонней Арктической стратегии* [11].

Такие отрасли, как судоходство, рыболовство и нефтегазовый комплекс имеют отдельные подотрасли, подпадающие под разные юрисдикции и координируемые разными субъектами процесса принятия решений – национальными государствами, межгосударственными и частными. Однако здесь нет места местному самоуправлению как единственной административной единице, на территории которой осуществляется хозяйственная деятельность. В этой связи существует необходимость изучения основ международного сотрудничества на уровне местного самоуправления. Как предмет исследования данная тема является делом далекого будущего, но организационная законодательная база предполагает изучение существующих концепций с целью применения лучших опытов в практике портовых городов в современных условиях внедрения социальных инноваций на местах.

#### **Основы концепции прибрежного сотрудничества между органами местного самоуправления**

3000-летняя история морских портов связана с подъемами и спадами. Расцвет порта объяснялся исключительно благоприятным географическим положением – на перекрестке оживленных транспортных путей, удачно складывающимися экономическими условиями и, наконец, таким малонадежным и нестабильным фактором, каким являются «соображения высокой политики». К факторам влияния, которые приводят к упадку портового хозяйства, относятся: изменения в политике, проводимой государством, перемены в хозяйственной структуре порта, действия стихийной силы природы и т.д. Однако многие исторические факты подтверждают, что порты своим спасением обязаны сильным личностям, находящим возможности возрождения портовых городов. Современные портовые города, сочетая свою транспортную функцию с возможностями экономического подъема соседних регионов, намерены концентрировать все управленческие механизмы для своего возрождения. При этом совершенствование основ деятельности органов местного самоуправления становится существенной частью поддержания развития инфраструктуры портовых городов и портового хозяйства в целом. Эффективное функционирование органов местного самоуправления на межтерриториальном уровне внутри страны и на уровне

международных региональных связей показало свою состоятельность для налаживания инновационного экономического сотрудничества в современной истории европейского приграничного сотрудничества.

Законные основания для ведения подобной деятельности органами местного самоуправления имеются также в Российской Федерации [10]:

а) п. 1 ст. 132 Конституции Российской Федерации;

б) п. 8 ст. 17 ФЗ №131-РФ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

в) п. 12. О развитии прибрежных зон и особенной роли в них муниципальных образований «Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года», предусматривающий переход «к комплексному подходу планирования развития приморских территорий и прибрежных акваторий конкретных побережий страны путем выделения их в отдельный единый объект государственного управления»;

г) Об утверждении Программы повышения эффективности управления общественными (государственными и муниципальными) финансами на период до 2018 года, на региональных уровнях сотрудничества:

д) Рамочная Европейская конвенция о трансграничном сотрудничестве между территориальными административными единицами или местными органами власти, ратифицированная Российской Федерацией в январе 2003 года;

е) Концепция приграничного сотрудничества в Российской Федерации, утвержденная в феврале 2001 года Правительством Российской Федерации;

ж) 17 рекомендаций Рабочей группы Арктического Совета по следующим направлениям: Арктическая морская безопасность (Enhancing Arctic Marine Safety), Защита народов Арктики и окружающей среды (Protecting Arctic People and the Environment) и Обустройство Арктической морской инфраструктуры (Building Arctic Marine Infrastructure).

Прибрежное сотрудничество рассматривается как новая форма экономического партнерства, в которой портовые города и экономические центры освоения природных ресурсов оказались в той ситуации, когда развивающиеся страны Азиатско-Тихоокеанского региона готовы к налаживанию взаимовыгодных отношений. Как показывает анализ основ стратегического государственного планирования, наиболее подготовленными остаются государственные механизмы координирования новыми аспектами экономической политики. При этом деятельность органов местного самоуправления как структуры, организующей жизнедеятельность на местах, должна сочетать интересы государства, общественности, крупных хозяйствующих субъектов, предпринимательской деятельности, представляющей услуги в сфере социального обслуживания. Подобная сложная задача может быть понята и реализована при четком понимании своей востребованности подобными институтами управления зарубежных приграничных соседей, с одной стороны, а также политикой организации прибрежных портовых городов, с другой стороны. В целях выявления воз-

возможностей сотрудничества можно предложить т.н. концепцию управления арктическими портовыми городами в Российской Федерации для оживления межтерриториального взаимодействия внутри страны, а также т.н. концепцию формирования арктической морской транспортной системы, т.е. системы, обслуживающей т.н. *арктическую экономику*<sup>2</sup>. Включив в арктическую экономику отрасли, связанные с пользователями Северного морского пути, а также инфраструктуры прибрежных городов, в том числе портовых, можно увидеть общую картину Арктической морской транспортной системы.

Как может быть налажено сотрудничество по использованию Арктической морской транспортной системы?

Национальная морская трасса Российской Федерации – Северный морской путь – как наиболее подготовленная и организованная структура в региональной и глобальной системе морского транзита со стратегическим значением, как составной элемент экономической системы Арктики включается в глобальные процессы мирохозяйственной системы. При этом Арктика как самоорганизующееся территориально-пространственное место становится регионом мировой политики, в котором превалируют основные принципы международного *экономического партнерства* в XXI веке:

- принцип многостороннего участия государств, межгосударственных и негосударственных организаций, гражданского общества, деловых кругов и органов местного самоуправления в арктическом сотрудничестве;

- принцип приоритета защиты окружающей среды Арктики, в том числе морской окружающей среды.

Вышеназванные принципы призваны стать неотъемлемой частью формирования *северотихоокеанского сотрудничества по использованию Арктической морской транспортной системы* в ближайшем будущем. Серьезным экономическим формам сотрудничества всегда предшествуют гуманитарные связи в сфере культуры и искусства. Однако, когда дело касается приграничного сотрудничества, то социальные инновации легко проникают и адаптируются на местах. Взаимопроникновение лучших идей и опытов, касающихся осуществления совместных проектов в таких сферах, как образование, здравоохранение, развитие инфраструктуры портовых городов, опыт органов местного самоуправления в сфере предоставления социальных услуг и др. намерены стать приоритетными направлениями сотрудничества прибрежных территорий на уровне муниципалитетов не только на территории Арктической зоны Российской Федерации и Дальнего Востока

---

<sup>2</sup> В понятие *экономической системы Арктики* включаются крупномасштабная разработка природных ресурсов, коммерческое рыболовство, традиционные виды рыбного промысла и оленеводство. Впервые в 2007 году был подсчитан валовый внутренний продукт формальной экономики Арктики, который составил 230 млн долларов США-ППС // См. об этом: Доклад о развитии человека в Арктике. Екатеринбург; Салехард, 2007. С. 70–71.

Российской Федерации, но и портовых городов, через которые будет проходить арктическая экономика в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Таким образом, государственная законодательная база, подготовленная для совершенствования деятельности органов местного самоуправления, может стать эффективным инструментом ведения внешней политики Российской Федерации в акватории Северного морского пути, развития экономической системы Арктики и Арктической морской транспортной системы в целом. При этом четкая координация и управление стратегическим планом экономического партнерства, усовершенствование инфраструктуры портовых городов и организация их современного облика во многом зависит от крупных хозяйствующих субъектов и их позиции в обеспечении благополучия населения прибрежных городов.

В качестве практических предложений можно назвать следующие направления сотрудничества: в АТР создать Северо-Тихоокеанскую сеть пользователей арктической экономики, в том числе сообщество Арктической морской транспортной системы, сеть органов местного самоуправления и социальной инновации, морского научно-исследовательского и образовательного пространства и др.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Об утверждении государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс] : Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 № 366 (ред. от 17.12.2014). – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_172466](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172466).

2. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года и на дальнейшую перспективу [Электронный ресурс] : утв. Президентом РФ Пр–1969 от 18.09.2008 г. – Режим доступа: <http://www.scrf.gov.ru/documents/98.html>.

3. Петерсен, Т. Китай приступает к коммерческому использованию Северного морского пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://inosmi.ru/fareast/20130316/207029398.html>.

4. Подпрограмма «Координация деятельности органов государственной власти в сфере социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Об утверждении государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 № 366 (ред. от 17.12.2014). – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_172466](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172466).

5. Пряников, С. М. Исследовательский проект России и Европейского Союза ARCDEV // Развитие арктической транспортной системы XXI в веке : материалы международной конференции, Санкт-Петербург, 24–26 января 1999 г. – СПб. : Северный фонд, 1999. – С. 124.



6. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года от 20.02.2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/news/432/>.

7. О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации [Электронный ресурс] : Указ Президента РФ № 296 от 02.05.2014 г. – Режим доступа: [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/region\\_stat/ukaz\\_296.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/region_stat/ukaz_296.pdf).

8. Харлампова, Н. К. Методология исследования международного сотрудничества по защите и охране морской среды: опыт региона Балтийского моря для северных морей // Балтийский регион. – 2011. – № 1. – С. 15–23.

9. Харлампова, Н. К. Местное самоуправление : международно-правовые тенденции // Сохранение и устойчивое развитие Арктики: правовые аспекты : сб. материалов по итогам Международного арктического форума, г. Салехард, ЯНАО, 26–29 октября 2011 г. – М. : РУДН, 2011. – С. 171–178.

10. Харлампова, Н. К. Арктическая политика устойчивого развития: международно-правовая парадигма формирования мировой политики // Актуальные проблемы мировой политики в XXI веке : сб. статей / под ред. В. С. Ягья, Т. С. Немчиновой. – СПб. : СПбГУ, 2013. – С. 212–228.

11. Considering a Roadmap Forward: The Arctic Marine Shipping Assessment [Electronic resource] : Workshop Report. – University of the Arctic – Institute for Applied Circumpolar Policy, 2010. – Access: [http://www.uarctic.org/media/732588/AMSA\\_workshop\\_report\\_final\\_092010\\_-3FYy.pdf](http://www.uarctic.org/media/732588/AMSA_workshop_report_final_092010_-3FYy.pdf).

12. Hao Qian. Collaboration between China and Canada in Developing the Arctic Navigation // Arctic Passages and the Northern Strategic Collaboration. SISU, Canadian Centre, Shanghai, 14–15 November 2013. – Shanghai, 2013. – P. 289–290. – Кит., англ.

13. Petersen, N. The Arctic as a New Arena for Danish Foreign Policy: The Ilulissat Initiative and its Implications [Electronic resource] // Danish Foreign Policy Yearbook 2009. Danish Institute for International Studies. – Access: [www.diis.dk/sw82334.asp](http://www.diis.dk/sw82334.asp).

## REFERENCES

1. The State Programme of the RF “The Social and Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation to the period till 2020” approved by the Regulation of the RF Government of 21.04.2014 no. 366 (as amended on 17.12.2014). Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_172466](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172466) (accessed 30 April 2015). (In Russian).

2. The Frameworks of the State Policy of the Russian Federation on Arctic till 2020 and further approved by the RF President Order no. 1969 of 18.09.2008. Available at: <http://www.scrf.gov.ru/documents/98.html> (accessed 30 April 2015). (In Russian).

3. Petersen T. *Kitai pristupaet k kommercheskomu ispol'zovaniyu Severnogo morskogo puti* [China starts the commercial use of the Northern Sea Route]. Available at: <http://inosmi.ru/fareast/20130316/207029398.html> (accessed 02 December 2014).

4. Subprogramme “The Coordination of the Government Bodies’ Activities in the Sphere of Social and Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation”. *State Programme of the RF “The Social and Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation to the period till 2020” approved by the Regulation of the RF Government of 21.04.2014 no. 366 (as amended on 17.12.2014)*. Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_172466/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172466/) (accessed 02 December 2014). (In Russian).

5. Priamikov S.M. *Issledovatel'skii proekt Rossii i Evropeiskogo Soyuza ARCDEV* [The Research Project of Russia and the European Union ARCDEV]. *Razvitie arkticheskoi transportnoi sistemy XXI v veke : materialy mezhdunarodnoi konferentsii, Sankt-Peterburg, 24–26 yanvarya 1999 g.* [Files of the International Conference “The Development of the Arctic Transport System in the XXI century”]. Sanct-Peterburg: Severnyi Fond Publ., 1999, p. 124.

6. The Strategy of the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and the Provision of the National Security till 2020 of 20.02.2013. Available at: <http://government.ru/news/432/> (accessed 01 March 2015). (In Russian).

7. Concerning the Terrestrial Territories of the Arctic Zone of the Russian Federation: The Order of the RF President no. 296 of 02.05.2014. Available at: [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/region\\_stat/ukaz\\_296.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/region_stat/ukaz_296.pdf) (accessed 01 March 2015). (In Russian).

8. Kharlamp'eva N.K. *Metodologiya issledovaniya mezhdunarodnogo sotrudnichestva po zashchite i okhrane morskoi sredy: opyt regiona Baltiiskogo morya dlya severnykh morei* [The Methodology of the International Cooperation on Defense and Security of Maritime Environment Research: the Experience of the Baltic Sea Region for the Northern Seas]. *Baltiiskii region*, 2011, no. 1, pp. 15–23.

9. Kharlamp'eva N.K. *Mestnoe samoupravlenie: mezhdunarodno-pravovye tendentsii* [The International Legal Trends of the Local Self-Government]. *Sokhranenie i ustoychivoe razvitie Arktiki: pravovye aspekty: sb. materialov po itogam Mezhdunarodnogo arkticheskogo foruma, g. Salekhard, YaNAO, 26–29 oktyabrya 2011 g.* [The files of the International Arctic Forum “The Legal Aspects of the Conservation and the Sustainable development of the Arctic”. The 26–29<sup>th</sup> of October, 2011. Salekhard, IANA O]. Moscow: University of People’s Friendship Publ., 2011, pp. 171–178.

10. Kharlamp'eva N.K. *Arkticheskaya politika ustoychivogo razvitiya: mezhdunarodno-pravovaya paradigma formirovaniya mirovoi politiki* [The Arctic Paradigm of the Sustainable Development as International Legal Paradigm of the World Policy Formation]. Yag'ya V.S., Nemchinova T.S., eds. *Aktual'nye problemy mirovoi politiki v XXI veke: sb. Statei.* [The Urgent Problems of the

World Policy in the XXI century: the collection of the articles]. Saint-Peterburg: Saint Petersburg State University Publ., 2013, pp. 212–228.

11. *Considering a Roadmap Forward: The Arctic Marine Shipping Assessment*. Workshop Report. University of the Arctic – Institute for Applied Circumpolar Policy, 2010. Available at: [http://www.uarctic.org/media/732588/AMSA\\_workshop\\_report\\_final\\_092010\\_-3FYy.pdf](http://www.uarctic.org/media/732588/AMSA_workshop_report_final_092010_-3FYy.pdf) (accessed 01 March 2015).

12. Hao Qian. Collaboration between China and Canada in Developing the Arctic Navigation. *Arctic Passages and the Northern Strategic Collaboration*. SISU, Canadian Centre. Shanghai, 14–15 November, 2013. Shanghai, 2013, pp. 289–290. (In Chinese).

13. Petersen N. The Arctic as a New Arena for Danish Foreign Policy: The Ilulissat Initiative and its Implications. *Danish Foreign Policy Yearbook 2009*. Danish Institute for International Studies. Available at: [www.diis.dk/sw82334.asp](http://www.diis.dk/sw82334.asp) (accessed 01 March 2015).

**Шапапова Анна Алексеевна**, старший преподаватель кафедры международного публичного и частного права Юридической школы ДВФУ, г. Владивосток, Россия. E-mail: [sharapova.aa@dvfu.ru](mailto:sharapova.aa@dvfu.ru)

## **НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ**

Важность арктического региона как альтернативной транспортной артерии из Европы в Азию не вызывает сомнений, поэтому в работе рассмотрены следующие актуальные, на наш взгляд, вопросы: особое правовое положение акватории Северного морского пути (СМП) как исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации Российской Федерации; нормативно-правовые акты, регулирующие СМП; тарифная политика и обеспечение безопасности как факторы, влияющие на привлекательность СМП для иностранных судовладельцев; специфика транспортной инфраструктуры СМП; перспективы развития СМП и его правового регулирования.

Аналогично Северо-западному проходу в Канаде, в Российской Федерации в отношении Северного морского пути существует специальное правовое регулирование, определяющее географическое положение этого района, особенности доступа морских судов к осуществлению прохода и правила лоцманской ледокольной проводки. Рост числа заявок на осуществление прохода через акваторию СМП свидетельствует о востребованности данного маршрута при движении товаров из Европы в Азию.

Среди самых важных актов стоит назвать «Основы государственной политики в Арктическом регионе на период до 2020 года и долгосрочную перспективу» (2008 г.); ФЗ от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении из-

менений в отдельные законодательные акты РФ в части законодательного регулирования торгового мореплавания в акватории СМП», Кодекс торгового мореплавания. Безопасность судоходства в сложной ледовой обстановке является одним из аспектов правового регулирования и СМП и относится к ведению Администрации СМП. Перспективы развития этого транспортного пути зависят от качества инфраструктуры портов. В этой связи представляется возможным ее улучшение с принятием Закона от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», поскольку в указанных территориях (ТОР) установлен особый правовой режим осуществления предпринимательской и иной деятельности в целях формирования благоприятных условий для привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного социально-экономического развития.

*Ключевые слова:* Северный морской путь (СМП), Северо-Западный проход, правила судоходства, ледокольная проводка, территории опережающего социально-экономического развития.

*Anna A. Sharapova*, senior lecture, the Chair of international public and private law, School of Law, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia. E-mail: sharapova.aa@dvfu.ru

### **SOME ISSUES OF THE LEGAL REGULATION OF THE TRANSPORTATION THROUGH NORTHERN SEA ROUTE**

The importance of the Arctic region as an alternative transport route from Europe to Asia is not in doubt, so in the paper the following issues are described: the special legal status of the Northern Sea Route (NSR) as a historical national transport communications of the Russian Federation; legal regulation governing the SMP; tariff policy and security as factors affecting the attractiveness of the NSR to foreign shipowners; the specificity of the transport infrastructure of the NSR; prospects for the development of the NSR and its legal regulation. Similarly, the Northwest Passage in Canada, in the Russian Federation in respect of the Northern Sea Route has a special legal regulation defining the geographic location of the area, especially the access of ships to pass and implement the rules of the pilot icebreaker assistance. Increase in the number of applications for implementation of passage through the waters of the NSR indicates demand for this route with the movement of goods from Europe to Asia. Among the most important acts should be called "Principles of State Policy in the Arctic region for the period up to 2020 and the long term" (2008); Law of July 28, 2012 № 132-FZ "On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation regarding legislative regulation of merchant shipping in the waters of the NSR", the Merchant Shipping Code. Safety of navigation in diffi-

cult ice conditions is one of the aspects of the legal regulation of the NSR and is the responsibility of the Administration of the NSR. Prospects for the development of this transport path depends on the quality of port infrastructure. In this connection, it is possible to improve the adoption of the Law of 29.12.2014 N 473-FZ "On the territories of advancing socio-economic development in the Russian Federation", as specified territories (TOR) established a special legal regime for business and other activities in order to create favorable conditions for attracting investments, ensuring rapid socio-economic development.

*Keywords:* Northern Sea Route (NSR), the Northwest Passage, the rules of navigation, icebreaking, territories of advancing socio-economic development.

As it was mentioned in President Putin's speech at the second International Arctic Forum in Arkhangelsk 2011: "The Northern Sea Route (NSR) occupies a special place here. We are planning to turn it into a key commercial route of global importance. I'd like to emphasize that we see its future as an international transport artery capable of competing with traditional sea routes in cost of services, safety and quality".

Russia is interested in further developing its Northern Sea Route (NSR), a route which has experienced renewed activity, to carry a greater volume of natural resources to global markets.

Linking the Russian Arctic during a summer navigation season of three to four months (approximately July to October) to markets in China and Southeast Asia has been the focus of recent experimental voyages. In late August 2011, a super tanker, the Vladimir Tikhonov, crossed the NSR with icebreaker support to deliver 120,000 tons of gas concentrate from Murmansk to Bangkok, Thailand. A bulk carrier under Liberian flag with 66,000 tons of iron ore, Sanco Odyssey, sailed from Murmansk to Beilun, China, on the NSR during 3-10 September 2011 [1] (Barents Observer 2011). These two voyages represent the largest tanker and bulk carrier to sail the NSR. This not only indicates an increase in the size of ships that can sail on more northerly routes along the Russian Arctic, but a significant change in the NSR shipping season. The attraction for China in opening up the Northern Sea Route is straightforward. According to Cosco, the Yong Sheng's 3,380-mile journey will take about 35 days, shaving two weeks off the traditional route between Asia and Europe via the Suez Canal [2].

During summer 2012, 46 ships sailed the NSR carrying more than one million tons of cargo, a 53 per cent increase in cargo volume over 2011 (Barents Observer 2012). More traffic on trans-Arctic voyages will also mean increased traffic in the Bering Strait Region and along the northern Norwegian coast. Thus far, shippers along the NSR focus on the transport of natural resources from west to east, in a summer navigation season of three to four months. However, in November 2012, the River Ob sailed the NSR to deliver liquefied natural gas from Norway to Japan. Although escorted by icebreaker, the vessel encountered young sea ice of only 30 centimeters (Barents Observer 2012).

But skeptics say: While Russia and several Asian nations pay significant attention to the NSR for all cargoes, regular container ship operations during such a short navigation season have not yet proven viable. The higher risks for delayed cargoes, the uncertainty of marine insurance for this remote region, and the variability of the regional sea ice cover all present unique challenges to international container shippers along the NSR.

The first legal definition of Arctic territory of Russia was established in the Act of the Presidium of CEC 1926 [3].

The Fundamentals of the Russian Federation's State Policy in the Arctic Region for the Period of up to 2020 and Beyond It, which the Russian President signed September 18, 2008 (Pr-1969), specifies the main objectives, key tasks and strategic priorities of Russia's state policies in the Arctic region and the mechanisms for implementing them, a system of strategic forecasting measures, the planning of social and economic development of Russia's Arctic Zone, and the strengthening of national security [4].

This act designates the Northern Sea Route as one of the basic national interests of the Russian Federation in the Arctic.

The Federal Act on Amendments to Specific Legislative Acts of the Russian Federation related to Governmental Regulation of Merchant Shipping in the Water Area of the Northern Sea Route was adopted by the State Duma on 3 July 2012 and was followed by the new Rules of Navigation on the Water of the Northern Sea Route adopted on 17 January 2013 [5].

The article 14 of the Federal Law of July 31, 1998 N 155-FZ "On Internal Sea Waters, Territorial Sea and Contiguous Zone of the Russian Federation" sets out as follows:

"Article 14. Navigation in the area of the Northern Sea Route

Navigation in the area of the Northern Sea Route, a historically developed national transport communication of the Russian Federation, is carried out according to generally recognized principles and norms of international law, international treaties of the Russian Federation, the present Federal Law, other federal laws and other normative legal acts issued in accordance to them" [6].

The definition of the Northern Sea Route water area itself was laid down in the first paragraph of Article 5.1. of The Merchant Shipping Code of the Russian Federation, it was amended by the Federal Law of July 28, 2012 [7]:

The area of the Northern Sea Route means a water area adjoining the northern coast of the Russian Federation, including internal sea waters, territorial sea, contiguous zone and exclusive economic zone of the Russian Federation, and limited in the East by the line delimitating the sea areas with the United States of America and by the parallel of the Dezhnev Cape in the Bering Strait; in the West, by the meridian of the Cape Zhelanie to the Novaya Zemlya archipelago, by the east coastal line of the Novaya Zemlya archipelago and the western limits of the Matochkin Shar, Kara Gates, Yugorski Shar Straits.

Note that the this definition of the NSR does not technically include Murmansk or Arkhangelsk, even though most ships travelling the route would pro-

bably call at the port in Murmansk. Arkhangelsk, too, is planning to build a deep-draft port to attract ships and connect into the planned Belkomur railway, which would run from Arkhangelsk, on the White Sea, to Perm, near the Ural Mountains. This railway, whose construction falls under the Russian Federation's Railway Plan through 2030, would be part of the Northern Transport Corridor ultimately connecting Finland, the Urals, Central Asia, and the Far East [8]. In Russian practice, ports are subject to a different legal regime.

2. Navigation rules in the area of the Northern Sea Route adopted by the federal executive organ authorized by the Government of the Russian Federation (the Administration of the NSR) are applied with a view of ensuring safety of navigation and prevention, reduction and monitoring pollution of the marine environment from vessels, include:

- 1) the order of administration of shipping in the area of the Northern Sea Route;
- 2) rules on icebreaker support in the area of the Northern Sea Route;
- 3) rules on ice pilotage in the area of the Northern Sea Route;
- 4) rules on pilotage along the lines in the area of Northern Sea Route;
- 5) regulation on navigation-hydrographic and hydro-meteorological maintenance of shipping in the area of the Northern Sea Route;
- 6) rules of radio communication at shipping in the area of the Northern Sea Route;
- 7) other provisions relating to administration of shipping in the area of the Northern Sea Route [7].

The Northern Sea Route Administration [9] in 2013 received 631 permission applications and initially refused 83 vessels passage. When the majority of these vessels provided additional documentation, they were allowed to pass, and only 18 vessels – or 3.5 percent of total applicants – were denied passage.

3. Administration of shipping in the area of the Northern Sea Route is carried out by the administration of the Northern Sea Route established in the form of a federal public agency and carrying out the following basic functions:

- 1) receipt of applications for shipping permits in the area of the Northern Sea Route, consideration of such permits and issue of permits for shipping in the area of the Northern Sea Route;
- 2) monitoring hydro-meteorological, ice and navigation conditions in the area of the Northern Sea Route;
- 3) coordination of installation of navigation equipment and areas of carrying out hydrographic works in the area of the Northern Sea Route;
- 4) providing information services (relating to the area of the Northern Sea Route) in the sphere of administration of shipping, requirements for ensuring safety of shipping, navigation-hydrographic maintenance of shipping, ensuring icebreaker pilotage of vessels;
- 5) developing recommendations for drafting shipping routes and using vessels of the icebreaking fleet in the area of the Northern Sea Route taking into account hydro-meteorological, ice and navigation conditions in the above area;

6) assistance in the organization of carrying out search and rescue operations in the area of the Northern Sea Route;

7) certification of persons carrying out ice pilotage, concerning the right of ice pilotage of vessels in the area of the Northern Sea Route;

8) assistance in carrying out operations on liquidation of consequences of pollution from vessels by dangerous and harmful substances, sewage or garbage.

For example, The Communications Instructions for the Arctic Navigation 2012—2013 on the Northern Sea Route was issued by the Federal Agency of maritime and river transport is available on-line [10].

4. The issue of permits for shipping in the area of the Northern Sea Route provided for by subparagraph 1, paragraph 3 of this article is carried out subject to the performance by a vessel of requirements concerning safety of navigation and protection of marine environment against pollution from vessels (relating to the area of the Northern Sea Route) and established by international treaties of the Russian Federation, legislation of the Russian Federation, shipping regulations in the area of the Northern Sea Route, specified in paragraph 2 of this article, and submission of documents certifying the possession of insurance or another financial security of civil liability from pollution or other damage caused by a vessel, established under international treaties of the Russian Federation, legislation of the Russian Federation.

5. The amount of icebreaker pilotage fees, ice pilotage in the area of the Northern Sea Route is determined according to the legislation of the Russian Federation on natural monopolies with due account of capacity of a vessel, its ice class, distance of pilotage and navigation period.

Payment of icebreaker pilotage fees, ice pilotage in the area of the Northern Sea Route is carried out proceeding from the volume of actually rendered services [7].

As the increasing of the cargo traffic depends on the freight value and the freight depends in its turn on the expenses of the transportation, we should admit, that all payment of pilotage fees are based on non-discriminatory bases.

Canada like the Russian Federation has special legal regulation of the navigation the Northwestern Passage. As for Canadian regulation of the fees, we can find that the Canadian Coast Guard (CCG), a sector of the Department of Fisheries and Oceans, implemented the Icebreaking Services Fee on December 21, 1998. This fee is transit-based, and payable by commercial vessels where ice-breaking services are available. The fee structure has remained unchanged since implementation [11].

Currently, the Canadian Coast Guard levies fees for navigation services it provides to commercial shipping in Canadian waters. These services include aids to navigation and Vessel Traffic Services. With specific regard to the Arctic, the Marine Navigation Services Fee does not apply to vessels operating exclusively in Canadian waters north of 60° North latitude, or between locations defined as remote ports via the Income Tax Act (i.e.: Places in Prescribed Zones). However, the Marine Navigation Services Fee does apply to ships trading between non-remote ports south of 60° North latitude and those defined as remote or those



northern ports located north of 60° North latitude. At this time, the Coast Guard estimates that the total Marine Navigation Services Fees applied to all cargo conveyed by marine transportation destined for Nunavut to be approximately \$170,000 annually. On March 24, 2005, after consultation with stakeholders, the former Minister of Fisheries and Oceans approved an amendment to the Fee Schedule for the Marine Navigation Services Fee regarding the application of the tonne-kilometre rate to foreign-flag vessels. This amendment, which came into force on April 1, 2005, was necessary to resolve an unintended rate disparity between domestic and foreign-flag ships operating in the Great Lakes. More specifically, the amendment was required to ensure that the tonne-kilometer rate would apply to all eligible ships, regardless of flag. The main beneficiaries of this amendment are American-flag vessels [12].

Russian Government invests substantial funding to ensure safety of transportation, development of hydrometeorological support and organization of the Marine Rescue Coordination Center in Dikson [1].

The necessity of the state regulation of navigation in the Arctic waters can be proved by the case of *Nordvik*: the *Nordvik*, a so-called ice class 1 vessel, according to the permit it was issued by the Northern Sea Route Administration, was struck by an ice floe on September 4 in the Matisen Strait to the north of the Taimyr Peninsula on a course for Murmansk.

The class one status, as noted on the permit, confers the *Nordvik* license to sail only in the Kara Sea and the Laptev Sea and only in light ice conditions with icebreaker escort. After two weeks adrift, the *Nordvik* was finally guided to port.

That the ship was in medium ice conditions with no icebreaker escort in sight constitutes a major violation of Northern Sea Route Administration procedures, any fines or punishment for which are likely to fall on the heads of the *Nordvik's* owner, the Khatanga Commercial Port, Russia's Seafarers Union has said [13]. But Russia has been keen to take control of the Northern Sea Route, establishing the Northern Sea Route Administration, and essentially offering up its icebreakers as a necessary part of the toll vessels must pay to make the passage from Europe to the Far East, avoiding the Suez Canal [14].

According to the Mentioned above Fundamentals of the Russian Federation's State Policy in the Arctic Region for the Period of up to 2020 and Beyond It, The Arctic Zone of the Russian Federation has gotten a chance to overhaul the specialization of its foreign trade over the next ten to twelve years, to part with the dependence on the hydrocarbons the monotype export produce, to scale down the economy's orientation at raw materials and to eliminate many imbalances in development. A full-scale implementation of the potential for transit transportation owing to the rise of a system of international transport corridors crossing the territories and water areas under Russia's jurisdiction may become a promising field of activity. The same applies to the capillary transport infrastructure linking remote sub-Arctic townships.

The scarcity of the transport system – its maritime and continental elements likewise – is the main factor impeding a steady social and economic develop-

ment of Northern regions. This scarcity hinders the development of mineral resources – not only in the AZRF but also in the Urals, Siberia, the Perm territory, and many other regions specializing in the production of minerals and energy resources. In addition, it puts off indefinitely the projects linked to the mineral wealth. That is why the aforesaid program solutions aim to help the creation of a base frame of the transport system in the AZRF, including new latitude-wise and longitude-wise transport corridors tied up to the implementation of ‘Industrial Urals to Arctic Urals’ and BelKomUr projects. Construction of a railway line between Polunochnaya and Obskaya stations, completion of the line between Obskaya and Bovanenkovo with a subsequent connection to the port of Kharasavei, the commissioning of Nadym-Salekhard railway corridor that will extend to Labytnanghi, and construction of a line between Korotchayevo and Igarka with a future access to the port of Dudinka in the mouth of the River Yenisei and the city of Norilsk will link the ore resources of the Arctic Urals and the gas/oil producing territories of the Yamal Peninsula to the well-developed parts of the Industrialized Urals [15].

As a conclusion:

The Russian President signed a federal law on December 29, 2014 № 473-FZ "On the territories of advancing socio-economic development in the Russian Federation".

The federal law under the territory of advancing socio-economic development (hereinafter – TOR) means the part of the territory of the Russian Federation, which, in accordance with the decision of the Government of the Russian Federation establishes a special legal regime for business and other activities in order to create an enabling environment to attract investment, ensure rapid economic development and the creation of favorable conditions for the life of the population. This special territories can be created on the territory, members of the Far Eastern Federal District of the Russian Federation.

This fact may give impetus to the growing of investment activity in the Russian Far East. The increasing of transportation demands the development of the transport system.

We dare to disagree with the position of some foreign scholars (Chircope, Buniketc) that the Russian Federation has made the commercialization of the Northern Sea Rout and economic development its central goal [17]. Nowadays Russia insists on the respect of its sovereign wrights in the Arctic. Our state has made the protection of its rights as important as economical development [18].

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. BarentsObserver 2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://barentsobserver.com/en>.
2. China's voyage of discovery to cross the less frozen north [Electronic resource]. – Access: <http://www.theguardian.com/world/2013/aug/18/china-northeastern-sea-route-trial-voyage>.

3. Михина, И. История формирования правового режима морских пространств российской Арктики [Электронный ресурс] // Морские вести России. – Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=30977>.
4. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html>.
5. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ. – Режим доступа: [http://asmp.morflot.ru/ru/zakon\\_o\\_smp/](http://asmp.morflot.ru/ru/zakon_o_smp/).
6. О внутренних водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации : Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 31. – Ст. 3833 ; 2008. – № 30. – Ст. 3616.
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 31.12.2014) [Электронный ресурс] // СПС «Консультант Плюс». – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_177298/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_177298/).
8. Mia Bennet. Northern Sea Route headquarters to open in Moscow [Electronic resource]. – Access: <http://foreignpolicyblogs.com/2013/01/12/northern-sea-route-headquarters-to-open-in-moscow>.
9. NSRA: The Northern Sea Route Administration web-site. 2013 [Electronic resource]. – Access: [http://www.nsra.ru/en/ceji\\_funktsii](http://www.nsra.ru/en/ceji_funktsii).
10. The Communications Instructions for the Arctic Navigation 2012 –2013 on the Northern Sea Rout [Electronic resource]. – Access: [http://www.arctic-liaison.com/docs/nsr/legislation/Communication\\_Instructions\\_for\\_Arctic\\_Navigation.pdf](http://www.arctic-liaison.com/docs/nsr/legislation/Communication_Instructions_for_Arctic_Navigation.pdf).
11. Canadian Coast Guard web-site [Electronic resource]. – Access: [http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Ccg/ice\\_Icebreaking\\_Service\\_Fees](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Ccg/ice_Icebreaking_Service_Fees).
12. Marine Services Fees Information Bulletins [Electronic resource]. – Access: [http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/MSF\\_Bulletin21](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/MSF_Bulletin21).
13. Некоммерческая общественная организация «Беллона» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bellona.org/news/arctic/2013-09-foundering-vessel-arctic-finally-rescued-icebreakers-russian-maritime-authorities-pleased-incident>.
14. Marchenko, N. Northern Sea Route: modernstateand challenges [Electronic resource] // Proceedings of the 33rd International Conference on Ocean, Offshore and Arctic Engineering OMAE 2014 June 8–13, San Francisco, CA. [Электронный ресурс]. – Access: [http://www.unis.no/35\\_STAFF/staff\\_webpages/technology/nataly\\_marchenko/NM\\_2014\\_OMAE.pdf](http://www.unis.no/35_STAFF/staff_webpages/technology/nataly_marchenko/NM_2014_OMAE.pdf).
15. The Arctic : A Space of Cooperation and Common Security / by ed. A.V. Zagorsky. – Moscow : IMEMORAN, 2010. – 41 p.

16. О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru>.

17. Course Convergence? Comparatives on the Governance of Navigation and Shipping in Canadian and Russian Waters / A. Chircop, I. Bunik, M. L. McConnell, K. Swendsen // *Ocean Yearbook Online*. – 2014. – Vol. 28, Iss. 1. – P. 291–327.

18. Barents Observer 2015 [Electronic resource]. – Access: <http://barentsobserver.com/en/sections/security>.

## REFERENCES

1. *Barents Observer 2011*. Available at: <http://barentsobserver.com/en> (accessed 15 April 2015).

2. *China's voyage of discovery to cross the less frozen north*. Available at: <http://www.theguardian.com/world/2013/aug/18/china-northeastern-sea-route-trial-voyage> (accessed 15 April 2015).

3. Mikhina I. Istoriya formirovaniya pravovogo rezhima morskikh prostranstv rossiiskoi Arktiki [The history of the legal regime of maritime areas in the Russian Arctic]. *Morskije vesti Rossii* [Maritime News Russia]. Available at: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=30977> (accessed 15 April 2015).

4. The Development Strategy of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security until 2020. Available at: <http://iecca.ru/en/legislation/strategies/item/99-the-development-strategy-of-the-arctic-zone-of-the-russian-federation> (accessed 14 October 2014). (In Russian).

5. The Federal Act on Amendments to Specific Legislative Acts of the Russian Federation related to Governmental Regulation of Merchant Shipping in the Water Area of the Northern Sea Route. July 28, 2012. Available at: [http://asmp.morflot.ru/ru/zakon\\_o\\_smp/](http://asmp.morflot.ru/ru/zakon_o_smp/) (accessed 14 October 2014). (In Russian).

6. The Federal Law of 31.07.1998 №155-FZ "On the internal waters, territorial sea and contiguous zone of the Russian Federation". *Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii* [Collected legislation of the Russian Federation], 1998, no. 31, st. 3833; 2008, no. 30, st. 3616. (In Russian).

7. Merchant Shipping Code of the Russian Federation of 30.04.1999 no. 81-FZ (ed. by 31.12.2014). Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_177298/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_177298/) (accessed 06 April 2015). (In Russian).

8. Mia Bennet. *Northern Sea Route headquarters to open in Moscow*. Available at: <http://foreignpolicyblogs.com/2013/01/12/northern-sea-route-headquarters-to-open-in-moscow/> (accessed 15 April 2015).

9. NSRA. *The Northern Sea Route Administration web-site*. Available at: <http://asmp.morflot.ru/> (accessed 15 April 2015).

10. *The Communications Instructions for the Arctic Navigation 2012–2013 on the Northern Sea Route*. Available at: <http://www.arctic->

lio.com/docs/nsr/legislation/Communication\_Instructions\_for\_Arctic\_Navigation.pdf (accessed 15 April 2015).

11. *Canadian Coast Guard web-site*. Available at: [http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Ccg/ice\\_Icebreaking\\_Service\\_Fees](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Ccg/ice_Icebreaking_Service_Fees) (accessed 15 April 2015).

12. *Marine Services Fees Information Bulletins*. Available at: [http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/MSF\\_Bulletin21](http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/MSF_Bulletin21) (accessed 15 April 2015).

13. Non-profit public organization "Bellona". Available at: <http://bellona.org/news/arctic/2013-09-foundering-vessel-arctic-finally-rescued-icebreakers-russian-maritime-authorities-pleased-incident> (accessed 15 April 2015). (In Russian).

14. Marchenko N. Northern Sea Route: modern state and challenges. *Proceedings of the 33rd International Conference on Ocean, Offshore and Arctic Engineering OMAE 2014 June 8–13, San Francisco, CA*. Available at: [http://www.unis.no/35\\_STAFF/staff\\_webpages/technology/nataly\\_marchenko/NM\\_2014\\_OMAE.pdf](http://www.unis.no/35_STAFF/staff_webpages/technology/nataly_marchenko/NM_2014_OMAE.pdf) (accessed 15 April 2015).

15. Zagorsky A.V., ed. *The Arctic: A Space of Cooperation and Common Security*. Moscow: IMEMORAN, 2010. 41 p.

16. Federal Law "On the territories of advancing socio-economic development in the Russian Federation", December 29, 2014 № 473-FZ. Available at: <http://www.pravo.gov.ru>, (accessed 29 December 2014). (In Russian).

17. Chircop A., Bunik I., McConnell M. L., Swendsen K. Course Convergence? Comparatives on the Governance of Navigation and Shipping in Canadian and Russian Waters. *Ocean Yearbook Online*, 2014, vol. 28, iss. 1, pp. 291–327.

18. *Barents Observer 2015*. Available at: <http://barentsobserver.com/en/sections/security> (accessed 15 April 2015).

# НОРМАТИВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ NORMATIVE PROBLEMS OF LEGAL REGULATION

---

*Мальцев Александр Анатольевич*, кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовного права и криминологии Юридической школы Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия. E-mail: 565602@mail.ru

*Надточий Юлия Викторовна*, кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовного права и криминологии Юридической школы Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия. E-mail: juliana\_2004@rambler.ru

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СТАТУС И ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АРКТИКИ\*

Настоящая статья посвящена комплексному освещению проблем международно-правового регулирования правоотношений, возникающих в арктическом регионе. Авторы указывают, что вызов экологической безопасности Арктики в силу природно-географических особенностей региона имеет высокую вероятность перерасти из региональной в глобальную проблему. В связи с этим необходимо более пристальное внимание мирового сообщества к «арктическим» проблемам. Указывая на то обстоятельство, что правовой режим Арктики базируется на нормах международного права и национального законодательства арктических государств, в статье рассмотрены основные международные инструменты нормативного характера, а также документы, относящиеся к так называемому «мягкому» международному праву. Авторы считают, что сложившаяся правовая неопределенность статуса некоторых арктических территорий, постоянный их раздел отвлекают государства от проблем экологического характера и никак не способствуют единому, комплексному и системному подходу к охране природы, в том числе животного мира. Среди факторов, которые негативным образом, прямо или косвенно, влияют на состояние окружающей среды в этом регионе, указаны: неопределенный правовой статус Арктики; усиление антропогенного воздействия на природную среду; интенсивный браконьерский промысел и несовершенство законодательства. Несмотря на то, что правовой режим Арктики имеет ряд неразрешенных (и возможно неразрешимых) проблем, он все же позволяет, по мнению авторов, эффективно регулировать вопросы экологической безопасности, безопасности

---

\* Научные результаты получены в рамках выполнения государственного задания Министерства образования и науки Российской Федерации, задание № 29.763.2014/К.

морского судоходства и воздушных полетов над арктическими пространствами. В части противодействия преступности в данном регионе отправными точками к универсализации такого режима может стать введение принципа *aut dedere aut judicare* в качестве правовой основы для разрешения юрисдикционных споров между государствами в рамках уголовно-правового противодействия любым преступлениям международного характера, совершаемым в арктических пространствах. Поскольку принятие универсального документа по Арктике в настоящее время представляется невозможным, внимание законодателей и правоприменителей должно быть сконцентрировано на эффективной и масштабной имплементации уже существующих международно-правовых инструментов и реализации их на практике.

*Ключевые слова:* Арктика, правовой режим, экологическая безопасность, статус, регулирование, законодательство.

*Alexander A. Maltsev*, PhD (Law), Associate Professor, Department of Criminal Law and Criminology, FEFU, School of Law, Vladivostok, Russia. E-mail: 565602@mail.ru

*Julia V. Nadtochy*, PhD (Law), Associate Professor, Department of Criminal Law and Criminology, FEFU, School of Law, Vladivostok, Russia. E-mail: crimlaw@rambler.ru

## INTERNATIONAL LEGAL STATUS AND ENVIRONMENTAL SECURITY OF THE ARCTIC

This article is devoted to the comprehensive coverage of issues of international legal regulation of legal relations arising in the Arctic region. The authors point out that the environmental problems in the Arctic due to its natural and geographical features are likely to grow from regional to global, and therefore, it is necessary for the international community to pay closer attention to problems of Arctic. Considering the fact that the legal framework of the Arctic is based on international law and national legislation of the Arctic states, the article describes the main international regulatory instruments, as well as certain documents of so-called "soft" international law. The authors believe that the current legal uncertainty of the status of some of the Arctic territories distract the states from the problems of environment and does not contribute to a unified, comprehensive and systematic approach to the protection of nature, including wildlife. Among the factors that negatively (directly or indirectly) influence the state of the environment in the region, the authors indicate: unclear legal status of the Arctic; strengthening of human impact on the environment; intensive poaching and inadequate legislation. Despite the fact that the legal regime of the Arctic has a number of unresolved (and perhaps unresolvable) issues, according to the authors, there is still a possibility to effectively regulate the issues of environmental

safety, maritime security and security of flights over the Arctic territories. As a part of crime prevention in the region, the starting point for the universalization of legal regime for environmental protection could be the introduction of the principle *aut dedere aut judicare*, which could become a legal basis for resolving jurisdictional disputes between States to counter any transnational crime committed in the Arctic areas. Since the adoption of a universal instrument on Arctic now seems impossible, the attention of lawmakers and law enforcers should focus on effective and large-scale implementation of existing international legal instruments and bringing them to practice.

*Keywords:* Arctic, the legal regime, environmental security, status, regulation, legislation.

Арктика – это уникальный регион, обладающий значительными природными богатствами. Сегодня в мире наблюдается всплеск интереса к Арктике, так как многочисленные арктические экспедиции выявили исключительные перспективы освоения энергетических ресурсов. Основная причина повышенного интереса состоит в том, что многие страны готовы инвестировать в освоение богатых природных ресурсов макрорегиона. Так, по оценкам геологов, подо льдами Арктики залегают около 83 млрд баррелей нефти, что составляет 13% от мировых неразведанных запасов, 48,3 трлн кубометров природного газа (30% мировых неразведанных запасов), 44 млрд баррелей газоконденсата (20% мировых неразведанных запасов). При этом 84% ресурсов находятся на шельфе Северного Ледовитого океана и лишь 16% на сухопутной территории арктических государств в пределах Северного полярного круга [12].

При этом Арктика является одним из последних самых обширных нетронутых регионов в мире, и её значение в сохранении биологического разнообразия и генотипов очень велико. Несмотря на то, что Арктика характеризуется суровым климатом с экстремальными колебаниями освещенности и температуры, коротким летом и снежно-ледовой зимой, обширными территориями вечной мерзлоты, там обитают различные представители растительного и животного мира, в том числе их редкие, исчезающие виды, которые приспособились к таким суровым условиям. Однако эта адаптация в ряде случаев сделала их уязвимыми и более чувствительными к деятельности человека.

В свете изложенного Арктика представляется одной из самых хрупких экосистем планеты. Экологические проблемы Арктики в силу ее природно-географических особенностей имеют высокую вероятность перерасти из региональных в глобальные. В связи с этим особую актуальность приобретают вопросы международно-правовой охраны животного мира в этом регионе.

Обозначим основные проблемы, с которыми сталкивается сегодня Арктика. Это изменения климата и таяние ледников, деградация ландшафтов, загрязнение воздуха и моря, мутации, а также сокращение численности



животных и изменение среды их обитания. Причин сложившейся ситуации достаточно много. Далее мы рассмотрим ключевые из них.

Одним из серьезных факторов, оказывающих негативное влияние на состояние окружающей среды и являющихся причиной, затрудняющей охрану животного мира, служит неопределенный правовой статус территории Арктики.

Арктика – это одно из немногих мест на планете, которым еще предстоит национальное присвоение, ведь изначально ее ресурсы не были поделены между странами. Правовой статус Арктики формировался в течение долгого времени, процесс его развития продолжается и сейчас. Арктика – северная полярная область Земли, включающая окраины материков Евразии и Северной Америки, почти весь Северный Ледовитый океан с островами, за исключением прибрежных островов Норвегии, а также прилегающие части Атлантического и Тихого океанов. Ее площадь – около 27 млн кв. км (некоторые ученые ограничивают Арктику с юга Северным полярным кругом, в этом случае ее площадь составляет 21 млн кв. км). С Арктикой «граничат» пять стран: Россия, Канада, США, Норвегия и Дания. Общая протяженность арктического побережья всех прилегающих государств – 38 700 км (максимальную протяженность границ в Арктике имеет Россия – 22 600 км) [12]. Еще три государства – Исландия, Швеция и Финляндия – не имеют с Арктикой океанических границ, однако тоже считают себя приарктическими государствами.

В настоящее время правовой режим Арктики базируется на нормах международного права и национального законодательства арктических государств (Дании, Исландии, Канады, Норвегии, России, США, Финляндии, Швеции). В отношении Арктики действуют ряд универсальных конвенций (Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Чикагская конвенция о гражданской авиации 1944 г., Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в трех средах 1963 г. и др.); одна региональная конвенция – Соглашение о сохранении белых медведей 1973 г.; множество двусторонних договоров арктических государств [10]. Однако международного договора, определяющего правовой статус Арктики, в настоящее время не существует.

Механизмы правового регулирования отношений государств в данном регионе не ограничиваются императивными международно-правовыми документами. Правовой режим Арктики с 1991 г. включает в себя и серию инструментов так называемого «мягкого права». Среди основных таких инструментов стоит отметить Декларацию по охране окружающей среды в Арктике и Стратегию охраны окружающей среды в Арктике, План действий Арктического совета по устойчивому развитию и другие. Как указывает норвежский исследователь О.А. Стокке, существующие институты «мягкого права», в особенности деятельность Арктического Совета, существенным образом расширили правовое регулирование в данном регионе. В частности, посредством укрепления научной базы арктических исследований, практического руководства по снижению различного рода рисков, особым внима-

нием к таким арктическим проблемам, как транзит опасных веществ через Арктику, и, что немаловажно, продвижением имплементации существующих правовых инструментов арктическими государствами [8]. Основными проблемами в правовом регулировании экологических вопросов являются недостаточный контроль за добычей полезных ископаемых в регионе и незавершенное правовое регулирование, направленное на защиту биологического многообразия. Региональные правовые режимы в своем большинстве можно назвать нереализуемыми. Такие режимы зачастую носят декларативный характер, не содержат четко определенных целей и плана действий, находятся в хроническом недофинансировании [7, р. 5]. Несмотря на наличие различного рода дипломатических и научных площадок для ведения диалога представителей различных государств по вопросам окружающей среды и устойчивого развития, прийти к консенсусу по многим вопросам защиты окружающей среды в регионе, а также к решению проблемы правового статуса Арктики до настоящего времени не удается.

Канада и Россия, обладающие наиболее обширными арктическими территориями, придерживаются секторальной системы защиты своих интересов в этом регионе. Канада стала первой страной, которая в 1909 г. заявила свои претензии на территории между Северным полюсом и своим северным побережьем. В мае 1925 г. Канада приняла специальный закон, закрепивший ее право на арктический сектор. На следующий год Советский Союз объявил своей всю территорию от Северного полюса до материковой части СССР [12]. Дания, Норвегия и США не принимали специальных актов по арктическим районам, прилегающим к их территории, однако законодательство этих стран о континентальном шельфе, экономических и рыболовных зонах распространяется в том числе и на арктические районы. Таким образом, к середине 1920-х гг. Арктика была фактически поделена на пять секторов ответственности между США, Россией, Норвегией, Канадой и Данией.

В 1982 г. была принята Конвенция ООН по морскому праву, в 1997 г. Россия ее ратифицировала. Конвенция устанавливает одинаковые 12 миль суверенных территориальных вод и 200 миль экономической зоны – со свободным судоходством, но исключительными правами на использование минеральных и биоресурсов. Правда, любая страна может претендовать на исключительную экономическую зону протяженностью свыше 200 миль, если будет доказано, что шельф от её берегов тянется дальше этого расстояния [2]. Следует отметить, что США не являются участником данной Конвенции и поэтому не могут легитимировать свои требования данным путем.

Подчеркнем, что притязания различных государств на подводную часть материков активизировались еще до принятия Конвенции ООН по морскому праву. Причиной к этому стало выступление Мальтийского посла в ООН А. Пардо, который в 1967 г. заявил о необходимости применения международно-правового режима управления мировым океаном. После указанного демарша в период с 1967 по 1973 гг. восемьдесят одно государ-

ство выставило 231 притязание на континентальный шельф согласно предыдущим конвенциям [4]. Такие хаотичные попытки присвоить себе часть подводной территории поставили государства перед еще большей необходимостью упорядочить этот вопрос, в связи с чем Конвенцией ООН и было предусмотрено создание Комиссии по границам континентального шельфа, которая в настоящее время уполномочена рассматривать заявки государств об определении внешних границ континентального шельфа, выходящего за 200 морских миль от базовой линии.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву, комиссия по континентальному шельфу дает рекомендации прибрежному государству об установлении внешней подводной границы. Тем не менее эти рекомендации в силу положений Конвенции являются окончательными и обязательными для всех. В то же время, в науке международного морского права не установилось единого подхода относительно последствий неисполнения данных рекомендаций [6].

Вот почему между арктическими государствами по сей день существуют расхождения относительно арктического шельфа в Северном Ледовитом океане. Так, в настоящее время Россия, Дания и Канада выдвигают аргументы на принадлежность хребта Ломоносова. В 2001 г. Россия первой направила в комиссию представление о внешних границах шельфа, где указывается, что хребты Менделеева и Ломоносова, располагающиеся на океанском глубоководье, являются неотъемлемой частью евразийской континентальной платформы, то есть продолжением России (также в заявке шла речь об участке в Охотском море). В 2002 г. комиссия пришла к выводу, что представленные данные недостаточны для классификации указанных в заявке участков в качестве российского континентального шельфа, в связи с чем возникла необходимость представить дополнительное обоснование. В марте 2014 г. комиссия удовлетворила требование России по расширению 200-мильной экономической зоны за счет участка континентального шельфа в Охотском море площадью примерно 50 тыс. кв. км. Эксперты расценивают этот факт как шаг к признанию российских прав на хребты Ломоносова и Менделеева [12]. Одновременно другие арктические страны (прежде всего Канада) готовы представить свои доказательства прав на те же участки шельфа Арктики, на которые претендует Россия.

На сегодняшний день Россия и Канада преследуют одну цель: включить Северный полюс в собственную территорию. К слову сказать, русские в 2007 г. уже установили там собственный титановый флаг на морском дне. Канадцы же высказали свои претензии на Северный полюс в ООН [17].

Такая неопределенность, постоянный раздел территории отвлекают от проблем экологического характера. Все силы арктических государств направлены на то, чтобы отвоевать себе большую территорию, а не на охрану природы и ее живых обитателей. Кроме того, отсутствие одного «хозяина» никак не способствует единому, комплексному и системному подходу к охране природы, в том числе животного мира.

Вторым немаловажным фактором следует считать усиление антропогенного воздействия на природную среду за счет интенсивного освоения территории Арктики, увеличения добычи полезных ископаемых, в том числе нефти. Так, в декабре 2013 г. «Газпром» начал добычу нефти на Приразломном нефтяном месторождении. Между тем, по экспертным оценкам, компания была не готова к внештатным ситуациям в арктических условиях и даже небольшой нефтяной разлив в этих условиях станет катастрофой для хрупкой природы Арктики [9].

Для нефтегазодобывающих районов севера Западной Сибири и северо-востока европейской территории России характерно наличие множества точечных источников поступления загрязняющих веществ в атмосферу, существенное загрязнение вод и почв в результате аварийных выбросов сырой нефти и нефтепродуктов. Наибольший вред в этих районах причиняют разливы нефти. На месторождениях Западной Сибири систематические прорывы нефтепроводов случаются до 35 тыс. раз в год, в том числе до 300 официально регистрируемых аварий с выбросами нефти свыше 10 тыс. т в каждом случае. Вероятные крупные разливы нефти, например только в Печорском море, угрожают гибелью большей части водоплавающих птиц западной Арктики от побережья Мурмана до Таймыра [18]. Загрязнение воздействует и на млекопитающих арктических морей, что ведет к сокращению их численности. (В Каспийском море, по данным исследователей [14], это уже привело к гибели 25–30 тыс. тюленей). Таких плачевных примеров можно привести множество. Нужно помнить, что природные объекты взаимосвязаны между собой, и негативные изменения, происходящие в одном объекте, неизбежно сказываются на другом, т.е. загрязнение морей отражается на их обитателях – водных биологических ресурсах, а, как следствие, и на жизнедеятельности людей, в данном случае – коренного населения Арктики.

В настоящее время действует ряд международно-правовых документов, касающихся добычи нефти и газа в море, в том числе: международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью 1969 г., международная Конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г., а также Протоколы 1992 г. об изменении международной Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. и об изменении международной Конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г.; Лондонская конвенция 1972 г. по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов; Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов МАРПОЛ 73/78; Конвенция 1976 г. о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в результате разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.; Конвенция 1990 г. по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству [15]. Соответст-

венно работы по добыче нефти и газа в Арктике должны проводиться с учетом с действующих международно-правовых актов.

Важным международно-правовым документом стало принятие в 1992 г. Конвенции о биологическом разнообразии [1]. Целями Конвенции являются сохранение биологического разнообразия, устойчивое использование его компонентов и совместное получение на справедливой и равной основе выгод. При этом само «биологическое разнообразие», согласно Конвенции, означает вариабельность живых организмов и их источников, включая, среди прочего, наземные, морские и иные водные экосистемы и экологические комплексы, частью которых они являются; это понятие включает в себя разнообразие в рамках вида, между видами и разнообразие экосистем.

В рамках охраны окружающей среды Арктики следует заметить, что до недавнего времени вопросам сохранения животного мира, а также поддержанию соответствующего экологического баланса на данной территории мировое сообщество уделяло внимание гораздо меньшее, по сравнению с другими регионами нашей планеты. Первая серьезная попытка внедрить режим охраны окружающей природной среды Арктики на практике произошла в 1991 г., когда восемь арктических стран приняли Стратегию по защите окружающей среды Арктики (АЕПС) [5]. В 1996 г. министерства иностранных дел стран арктического региона подписали Оттавскую декларацию и образовали Арктический совет. В настоящее время он стал основной дискуссионной платформой для международного взаимодействия в Арктике. Главными задачами Совета являются решение проблем окружающей среды в арктическом регионе и всесторонняя поддержка коренных народов. В 2004 г. Арктическим Советом был принят Стратегический план по защите арктической морской среды, где отмечается, что деятельностью людей, влияющей на морскую среду Севера, надлежит управлять таким образом, чтобы способствовать её сохранению и защите, биологическому разнообразию и устойчивому развитию [11]. В 2011 и 2013 гг. в рамках совета были подписаны соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике и о борьбе с загрязнением нефтью.

Помимо документов Арктического совета приарктические страны приняли Нуукскую декларацию об окружающей среде и развитии в Арктике, 1993 г.; Программу сотрудничества в военной области по вопросам охраны окружающей среды в Арктике, 1996 г.; Илулиссатскую декларацию о готовности сотрудничать в Арктике на основе международного права, 2008 г.

Считаем важным, что в погоне за освоением Арктики и ее природных богатств необходимо не забывать об охране природы, в частности охране животного мира. Для этого следует расширять и увеличивать число особо охраняемых природных территорий, устанавливая там жесткий международно-правовой режим с тем, чтобы не допускать какой-либо хозяйственной деятельности на этих территориях, дабы обеспечить максимально возможный уровень защиты окружающей среды.

В-третьих, еще одним негативным фактором является интенсивный браконьерский промысел, усилившийся в последние годы. В частности, наблюдается увеличение процесса незаконной добычи наиболее ценных видов рыб низовьев рек Западной Сибири и губ Карского моря – прежде всего сиговых и осетра. Это обусловлено наличием платежеспособного спроса, налаженным рынком сбыта в региональных центрах нефте- и газодобычи.

От браконьерского промысла страдает не только рыба. По оценке специалистов заповедника «Остров Врангеля», браконьеры убивают в российской Арктике 200-300 особей белого медведя каждый год [16], а он, как известно, занесен в Красную книгу РФ и охраняется Соглашением о сохранении белых медведей 1973 г. В этой связи министры пяти арктических стран – России, США, Канады, Норвегии и Дании (Гренландии) 4 декабря 2013 г. подписали совместную Декларацию министров стран ареала белого медведя [13]. Декларация, в частности, устанавливает необходимость проведения всеобъемлющего и скоординированного мониторинга и исследований в области воздействия комплексных угроз на белых медведей, а также выполнения существующих глобальных и региональных обязательств. Важным является продолжение международного сотрудничества для охраны белых медведей и координация усилий стран ареала белого медведя. Серьезной мерой по спасению данного вида является также проработка механизмов противодействия браконьерству и нелегальной торговле белыми медведями и их частями, в том числе путём усиления сотрудничества правоохранительных органов на национальном, региональном и глобальном уровнях.

Следует отметить, что параллельно Россия совершенствует и свое национальное законодательство в этой сфере. Так, в 2013 г. в УК РФ была внесена новая статья 258.1, предусматривающая уголовную ответственность за незаконную добычу и оборот особо ценных диких животных и водных биологических ресурсов, принадлежащих к видам, занесенным в Красную книгу РФ, и (или) охраняемых международными договорами РФ. Этим же законом были сформулированы дополнения и в ст. 226.1 УК РФ, устанавливающие уголовную ответственность за контрабанду обозначенных животных.

Для целей ст.ст. 226.1 и 258.1 УК РФ Постановлением Правительства РФ от 31 октября 2013 г. был утвержден перечень редких животных, занесенных в Красную книгу РФ, куда попали одиннадцать видов рыб, четыре вида птиц и семь видов млекопитающих, в том числе белый медведь [3].

Примечательно, что данная норма предусматривает достаточно жесткие меры наказания. Уже в ч. 1 (основной состав) появляется такой вид наказания, как лишение свободы сроком до трех лет, штраф может назначаться только в качестве дополнительного вида наказания. В случае же совершения подобного деяния должностным лицом (квалифицированный состав), это деяние считается преступлением средней тяжести и наказывается лишением свободы до 5 лет, а если действовала организованная групп-

па (особо квалифицированный состав) – это уже тяжкое преступление, предусматривающее наказание в виде лишения свободы до 7 лет.

В сравнении с иными нормами, устанавливающими ответственность за браконьерство, произошло значительное усиление наказания. Ведь максимальное наказание за незаконную добычу водных биологических ресурсов и незаконную охоту по УК РФ (основные составы) – арест, который назначается на срок до шести месяцев. Однако, как известно, арест как вид наказания в настоящее время не применяется. Сказанное означает, что рассматриваемые преступления реально могут быть наказаны либо исправительными работами, либо обязательными работами, либо штрафом. Квалифицированные составы этих преступлений предусматривают в качестве максимальной меры наказания лишение свободы до двух лет, т.е. остаются преступлениями небольшой тяжести. Следует поддержать такой шаг законодателя, а именно усиление ответственности за браконьерство, совершенное в отношении краснокнижных животных (ст. 258.1 УК РФ), ибо вполне очевидно, что общественная опасность этого преступления гораздо выше, поскольку в ней речь идет об особо ценных видах животных, находящихся под охраной государства.

В-четвертых, обращает на себя внимание несовершенство законодательства в этой сфере. Прежде всего следует отметить, что до середины прошлого столетия какого-либо международно-правового регулирования и охраны животного мира этого полярного региона нашей планеты вообще не существовало. Это отрицательно сказалось на существовании многих видов животных, населяющих данный континент. Сегодня охрана природы арктического региона основана не на каком-то едином международно-правовом акте, а на ряде общих и региональных международно-правовых документов, а также на актах, принятых внутри государства для сохранения живой природы Арктики.

На сегодняшний день для сохранения некоторых арктических обитателей приняты международно-правовые акты, часть из которых нами уже упоминались: Соглашение о сохранении белых медведей 1973 г., Конвенция о рыболовстве в северо-западной части Атлантического океана 1949 г., Конвенция по регулированию китобойного промысла 1946 г., Конвенция по охране птиц 1950 г., Конвенция по международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящейся под угрозой исчезновения, 1973 г. [19] и т.п. Данные документы, будучи направленными на эффективную борьбу с преступлениями против окружающей среды, в то же время оставляют открытыми целый ряд юрисдикционных вопросов, в частности о том, какое государство будет осуществлять уголовное преследование в отношении преступлений, совершенных вне сухопутных территорий приарктических государств и вне их морских пространств.

Несмотря на продолжающиеся попытки России и Канады закрепить секторальный принцип деления арктического пространства, с точки зрения действующих универсальных международных договоров часть арктиче-

ской территории находится под режимом открытого моря. Конвенция ООН по морскому праву предусматривает целый ряд положений, имеющих своей целью предотвращение преступлений, совершаемых на море. В частности, контрабанды (в том числе опасных веществ, наркотических средств), работорговли, пиратства и некоторых других преступлений. Можно сказать, что названная конвенция представляет собой основу для разрешения некоторых юрисдикционных вопросов международного уголовного права.

Специальные международные договоры, предметом которых является пресечение отдельных видов преступности, также распространяют свое действие на арктическую территорию, во-первых, в силу имплементации таких договоров приарктическими государствами, во-вторых в силу универсального характера действия. Так, Конвенция ООН 1988 г. о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ (ст. 17) и Конвенция ООН по морскому праву (ст. 108) устанавливают правовую основу для международного сотрудничества, направленного на борьбу с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ в открытом море.

Вопросам безопасности морских путей и воздушного пространства над ними и предупреждению преступлений, совершаемыми против судов (морских и воздушных) и их пассажиров за пределами национальных юрисдикций прибрежных государств, посвящены не только некоторые положения Конвенции ООН по морскому праву, но и нормы Конвенции 1963 г. о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна. Согласно положениям последней, государство регистрации воздушного судна обязано установить свою юрисдикцию в отношении преступлений, совершенных на борту своих самолетов, в полете над национальной территорией, или над открытым морем, в том числе над Северным Ледовитым океаном. Гагская конвенция 1970 г. о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, а также Монреальская конвенция 1971 г. о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятые под эгидой Международной организации гражданской авиации, также разрешают некоторые юрисдикционные вопросы о совершении преступлений над Северным Ледовитым океаном, относя преступления, совершенные на воздушном судне, к юрисдикции государства приписки судна, либо к юрисдикции государства, где осуществлена его посадка.

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, составляют основу борьбы с преступлениями террористического характера на арктической территории. Основными вопросами данных международных договоров являются установление преступности отдельных противоправных деяний, совершенных против безопасности указанных платформ или морского судоходства, а также решение целого ряда юрисдикционных вопросов. В этих конвенциях



находит свою реализацию известный принцип международного уголовного права *aut dedere aut judicare* («или выдай, или суди»). Лица, совершившие указанные акты насилия, должны быть привлечены к уголовной ответственности на территории любого государства, в котором они находятся, либо должны быть выданы другому государству для судебного преследования.

Принцип *aut dedere aut judicare* представляет собой весьма эффективную модель реализации универсальной юрисдикции государств в отношении преступлений международного характера. В связи с этим представляется целесообразным применение данного принципа не только к преступлениям против безопасности, но и к иным преступлениям, в особенности связанным с посягательством на природную среду и охраняемых законом животных и птиц. Как мы указали выше, российское уголовное законодательство в полной мере отвечает требованию эффективной защиты животного мира и экологической защиты Арктики, поэтому реализация данного принципа на территории Российской Федерации будет отвечать всем стандартам международного уголовного правосудия.

В то же время необходимо подчеркнуть, что неразрешенные вопросы всеобъемлющей правовой регламентации деятельности государств на территории Арктики, сохраняющиеся проблемы делимитации морских пространств отнюдь не содействуют комплексному решению обозначенных в настоящей статье проблем. Тем не менее анализ существующей на сегодняшний день правовой базы, регулирующей «арктические» вопросы как в рамках национального законодательства приарктических государств, так и в рамках действующих международно-правовых инструментов позволяет сделать вывод о наличии устоявшегося международно-правового режима Арктики.

Несмотря на то, что правовой режим Арктики имеет ряд неразрешенных (и возможно неразрешимых) вопросов, он все же позволяет эффективно регулировать вопросы экологической безопасности, безопасности морского судоходства и воздушных полетов над арктическими пространствами. Отправными точками к универсализации такого режима может стать введение принципа *aut dedere aut judicare* в качестве правовой основы для разрешения юрисдикционных споров между государствами в рамках уголовно-правового противодействия любым преступлениям международного характера, совершаемым в арктических пространствах.

Принятие универсального документа, регулирующего весь комплекс вопросов, связанных с защитой экосистем и безопасности данного региона, в существующей международной политической обстановке представляется невозможным, вот почему внимание законодателей и правоприменителей в большей степени должно быть сконцентрировано на эффективной и масштабной имплементации уже существующих международно-правовых инструментов и реализации их на практике.

Совершенно очевидно, что в условиях угрозы глобальной экологической катастрофы усилиями отдельных государств, и даже их региональных

объединений, весь комплекс проблем не решить, для этого необходимы консолидированные усилия всего мирового сообщества. Только путем заключения всеобъемлющих универсальных международных договоров, а также создания эффективного механизма международного контроля над обеспечением их имплементации и выполнения можно добиться хоть сколько-нибудь значимых позитивных результатов по уменьшению экологической угрозы и угрозы безопасности.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конвенция о биологическом разнообразии // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – 6 мая, № 19. – Ст. 2254.
2. Конвенция ООН по морскому праву // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – 1 дек., № 48. – Ст. 5493.
3. Об утверждении перечня особо ценных диких животных и водных биологических ресурсов, принадлежащих к видам, занесенным в Красную книгу РФ и (или) охраняемым международными договорами РФ, для целей статей 226.1 и 258.1 УК РФ [Электронный ресурс] : Постановление Правительства РФ от 31 октября 2013 г. № 978. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2013/11/05/redbook-site-dok.html>.
4. Holmes, S. Breaking the Ice: Emerging Legal Issues in Arctic Sovereignty // *Chicago Journal of International Law*. – 2008. – Vol. 9, no. 1. – P. 323–351.
5. Joyner, C.C. The legal regime of Arctic ocean // *Journal of transnational law and policy*. – 2009. – Vol. 18, no. 2. – P. 195–246.
6. Müller, T. The Legal Regime of the Arctic Ocean Alexander / T. Müller, A. Proelss // *Zeitschrift für ausländischers öffentliches Recht und Völkerrecht, Heidelberg Journal of International Law, Sonderabdruck aus Band*. – 2008. – 68, № 3. – P. 655–656.
7. Nowlan, L. Arctic Legal Regime for Environmental Protection [Electronic resource] // IUCN. USA, 2001. – Access: <https://web.law.columbia.edu/sites/default/files/microsites/climate-change/files/Arctic-Resources/Sea-Ice-Refuge/IUCN.pdf>.
8. Stokke, O. A. A legal regime for the Arctic?: Interplay with the Law of the Sea Convention // *Marine Policy*. – 2007. – Vol. 31, iss. 4, July. – P. 402–408.
9. WWF выделил 9 основных итогов 2013 года [Электронный ресурс] // WWF – Режим доступа: <http://www.wwf.ru/resources/news/article/11946>.
10. Валеев, Р. М. Международное право. Особенная часть : учебник для вузов / Р. М. Валеев, Г. И. Курдюков. – М. : Статут, 2010. – 624 с.
11. Кукушкина, А. В. Социоэкологическая безопасность и устойчивое развитие Арктики / А. В. Кукушкина, Б. Х. Краснопольский, Е. И. Солдаткин // *Международная безопасность России в условиях глобализации*. – М., 2007. – С. 470–471.
12. Международно-правовой статус Арктики : досье. [Электронный ресурс] // ТАСС. – Режим доступа: <http://tass.ru/info/895685>.

13. Министры пяти арктических государств подписали в Москве совместную декларацию по охране белого медведя [Электронный ресурс] // Pro Arctic. – Режим доступа: <http://pro-arctic.ru/05/12/2013/news/5978>.

14. Нефтегазовое освоение Арктики: какой ценой? [Электронный ресурс] // Greenpeace. – Режим доступа: [http://www.greenpeace.org/russia/ru/press/reports/Gas\\_oil\\_development](http://www.greenpeace.org/russia/ru/press/reports/Gas_oil_development).

15. Охрана окружающей среды Арктики при добыче углеводородов [Электронный ресурс] // Политическое образование. – Режим доступа: <http://www.lawinrussia.ru/node/35570>.

16. Проблемы Арктики [Электронный ресурс] // Русский Север. – Режим доступа: [http://www.edu.severodvinsk.ru/after\\_school/obl\\_www/2012/work/subbotin/problems.html](http://www.edu.severodvinsk.ru/after_school/obl_www/2012/work/subbotin/problems.html).

17. Раздел арктического шельфа и оборонное значение Арктики (Мониторинг федеральных СМИ: 17–23 марта 2014 года) [Электронный ресурс] // Информационное Агентство «Арктика-Инфо». – Режим доступа: [http://www.arctic-info.ru/FederalMonitoringMedia/Page/razdel-arkticeskogo-sel\\_fa-i-oboronnoe-znachenie-arktiki--monitoring-federal\\_nih-smi--17-23-marta-2014-goda](http://www.arctic-info.ru/FederalMonitoringMedia/Page/razdel-arkticeskogo-sel_fa-i-oboronnoe-znachenie-arktiki--monitoring-federal_nih-smi--17-23-marta-2014-goda).

18. Совет Безопасности Российской Федерации. Экологическая безопасность России. Вып. 2. – М., 1996. – 336 с.

19. Яруллина, М. Ш. Региональные международно-правовые акты по охране животного мира // Учен. зап. Казан. ун-та. Сер. : Гуманит. науки . 2010. № 4 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/regionalnye-mezhdunarodno-pravovye-akty-po-ohrane-zhivotnogo-mira>.

## REFERENCES

1. The Convention on Biological Diversity. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii* [Collection of the legislation of the Russian Federation], 1996, May 6, no. 19, art. 2254. (In Russian).

2. The United Nations Convention on the Law of the Sea. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii* [Collection of the legislation of the Russian Federation], 1997, December 01, no. 48, art. 5493. (In Russian).

3. The list of the most valuable wild animals and aquatic biological resources belonging to the species listed in the Red Book of the Russian Federation and (or) protected by international treaties of the Russian Federation, for the purposes of Articles 226.1 and 258.1 of the Criminal Code. Available at: <http://www.rg.ru/2013/11/05/redbook-site-dok.html> (access 14 March 2015). (In Russian).

4. Holmes S. Breaking the Ice: Emerging Legal Issues in Arctic Sovereignty. *Chicago Journal of International Law*, 2008, vol. 9, no. 1, pp. 323–351.

5. Joyner C.C. The legal regime of Arctic ocean. *Journal of transnational law and policy*, 2009, vol. 18, no. 2, pp. 195–246.

6. Müller T., Proelss A. The Legal Regime of the Arctic Ocean Alexander. *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, Heidelberg Journal of International Law*, Sonderabdruck aus Band, 2008, 68, no. 3, pp. 655–656.

7. Nowlan L. Arctic Legal Regime for Environmental Protection. *IUCN USA*, 2001. Available at: <https://web.law.columbia.edu/sites/default/files/microsites/climate-change/files/Arctic-Resources/Sea-Ice-Refuge/IUCN.pdf> (accessed 17 March 2015).

8. Stokke O.A. A legal regime for the Arctic?: Interplay with the Law of the Sea. *Marine Policy*, 2007, vol. 31, iss. 4, July 2007, pp. 402–408.

9. WWF vydelil 9 osnovnykh itogov 2013 goda [WWF identified nine major outcomes of 2013 [electronic resource]. Available at: <http://www.wwf.ru/resources/news/article/11946> (accessed 17 March 2015).

10. Valeev R.M, Kurdukov G.I. *Mezhdunarodnoe pravo. Osobennaya chast'* [International law. Special Part]. Moscow: Statute Publ., 2010. 624 p.

11. Kukushkin A.V., Krasnopol'skii B.Kh., Soldatkin E.I. Sotsioekologicheskaya bezopasnost' i ustoichivoe razvitie Arktiki [Socio-ecological security and sustainable development of the Arctic]. *Mezhdunarodnaya bezopasnost' Rossii v usloviyakh globalizatsii* [International Security of Russia in the context of globalization]. Moscow, 2007, pp. 470–471.

12. *Mezhdunarodno-pravovoi status Arktiki: dos'e* [The international legal status of the Arctic. Dossier]. Available at: <http://tass.ru/info/895685> (accessed 15 February 2015).

13. Ministry pyati arkticheskikh gosudarstv podpisali v Moskve sovместnuyu deklaratsiyu po okhrane belogo medvedya [The ministers of five Arctic states signed in Moscow a joint declaration on the protection of the polar bear]. *Pro Arctic*. Available at: <http://pro-arctic.ru/05/12/2013/news/5978> (accessed 15 February 2015).

14. Neftgazovoe osvoenie Arktiki: kakoi tsenoi? [Oil and gas exploration in the Arctic: at what cost?]. *Greenpeace*. Available at: [http://www.greenpeace.org/russia/ru/press/reports/Gas\\_oil\\_development](http://www.greenpeace.org/russia/ru/press/reports/Gas_oil_development) (accessed 15 February 2015).

15. Protection of the Arctic environment in the extraction of hydrocarbons]. Politicheskoe obrazovanie [Political Education. Available at: <http://www.lawinrussia.ru/node/35570> (accessed 15 February 2015). (In Russian).

16. Problemy Arktiki [Problems of the Arctic]. *Russkii Sever* [Russian North]. Available at: [http://www.edu.severodvinsk.ru/after\\_school/obl\\_www/2012/work/subbotin/problems.html](http://www.edu.severodvinsk.ru/after_school/obl_www/2012/work/subbotin/problems.html) (accessed 15 February 2015).

17. Razdel arkticheskogo shel'fa i oboronnoe znachenie Arktiki (Monitoring federal'nykh SMI: 17–23 marta 2014 goda) [Section of the Arctic shelf and defensive value of the Arctic (the federal media monitoring: March 17–23, 2014)]. *Informatsionnoe Agentstvo "Arktika-Info"* [News Agency "Arctic-Info"]. Available at: <http://www.arctic-info.ru/FederalMonitoringMedia/Page/razdel-arkticesko>

go-sel\_fa-i-oboronnoe-znachenie-arktiki--monitoring-federal\_nih-smi--17-23-marta-2014-goda (accessed 15 February 2015).

18. Sovet Bezopasnosti Rossiiskoi Federatsii. Ekologicheskaya bezopasnost' Rossii [The Security Council of the Russian Federation. Ecological safety of Russia]. Iss. 2. Moscow, 1996. 336 p.

19. Yarullina M.S. Regional'nye mezhdunarodno-pravovye akty po okhrane zhivotnogo mira [Regional international instruments for the protection of fauna]. *Uchenye zapiski Kazanskogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye nauki* [Scientific notes of the Kazan University. Series Humanities Sci., 2010, no. 4]. Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/regionalnye-mezhdunarodno-pravovye-akty-po-okhrane-zhivotnogo-mira> (accessed 15 February 2015).

*Нуриббетов Рустамбек Махмудович*, ассистент кафедры международного публичного и частного права Юридической школы Дальневосточного федерального университета, аспирант Юридической школы Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия. E-mail: [tralosk@gmail.com](mailto:tralosk@gmail.com)

## ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ГОРНОГО ДЕЛА НА МОРСКОМ ДНЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

На сегодняшний день разработка рудных месторождений на морском дне – это своего рода «темная лошадка» в номенклатуре ресурсодобывающей деятельности. Многолетние технологические и исследовательские усилия государств и заинтересованных в прогрессе горного дела корпораций к текущему моменту не дали значительного промышленного результата, однако прогнозы, предсказывающие перемещение горнодобывающей промышленности на морское дно, продолжают оставаться актуальными, особенно в свете постепенного истощения ресурсов на суше, а также последовательной протекционистской политики государств, контролирующей основной процент добычи меди и редкоземельных металлов. В настоящей статье рассмотрено правовое регулирование вопросов горного дела на морском дне, действующее в Российской Федерации. Характерная особенность российского права в данном аспекте заключается в том, что закон не делает различия между горнодобывающей и нефтегазовой деятельностью на морском дне, приписывая их к категории «недропользование» на соответствующей подводной территории. Таким образом, правовой системе РФ предстоит включить нормы, более детально регулирующие данную специфическую отрасль.

*Ключевые слова:* право РФ, недропользование, правовое регулирование горного дела, морское дно, глубоководная разработка полезных ископаемых, континентальный шельф.

*Rustambek M. Nurimbetov*, graduate student, assistant of International public and private law department, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia. E-mail: tralosk@gmail.com

## **LEGAL REGULATION OF MINING ON THE SEABED IN THE RUSSIAN FEDERATION**

Today, offshore mining is kind of «dark horse» in the nomenclature of resource extraction activity. The long-term technological and exploratory efforts of states and interested in deep sea mining progress corporations haven't generate enough significant industrial outcome, but still, forecasts predicting mining industry transfer from terrestrial surface to seabed persist, especially in the light of hard minerals gradual depletion overland and successive protectionist policies of states, which control over the base percentage of copper and rare earth metal production. The present article examines the legal regulation of seabed mining adopted in Russian Federation. The specific feature of Russian law in this aspect lies in legal indifference between mining and oil and gas production on seabed – both activity types are referred as “subsoil use” on certain kind of underwater territory whether it is continental shelf or territorial sea or internal sea waters. Thus, the Russian legal system is to work out the rules particularly regulating this specific industry branch.

*Keywords:* Russian Federation law, subsoil use, legal regulation of mining, seabed use, deep sea development of minerals, continental shelf.

It is about fifteen years now, since Russian State stepped in the new age of its historical evolution and from today's prospect we can somewhat objectively view the achievements made by our social and legal systems on the way to justification of economic, scientific and humanitarian cooperation level to the world's major powers. It should be said then, that despite some lack of ideological unity and cultural understanding with its foreign partners Russian Federation still managed to reach and maintain some significant functional role in international economy. Trying to be impersonal, we must admit that not the least point in this situation is devoted to great natural riches of Siberia and Russian Far East. Concerning above mentioned, there is no surprise that the law of natural resources seems to be one of the most perspective and required branches of legal activity in Russian Federation.

Recent political situation which we are not going to discuss in present paper moved our state to digress from exploitation of Siberian mineral resources as primary objective and turn the sight to north where the vast and tameless maritime spaces of Arctic are located. That means Russian natural resources use' legal regulation should be consistent not only for terrestrial mineral resource extraction, but provide sustainable order of Arctic resources use from all points of statement: from economical liquidity and legal order abundance to environmental safety.

The main question that is concerned to what regulation is applicable to mineral resources extraction depends on the legal status of certain maritime area. Russian Federation's legal system knows several categories of sea areas which are in general comparable to sea areas established by UNCLOS. Basically according to Russian legal system all marine spaces are divided to those under jurisdiction of a certain state and areas which appear to be international territories.

In accordance to Federal Law "On internal waters, territorial sea and contiguous zone of Russian Federation", there are two types of maritime territories within borders of Russian Federation: internal waters and territorial sea [1]. Russian contiguous zone is considered to be maritime territory outside the outer borders of territorial sea, adjoins to it and has its outer border at 24 nautical miles since territorial sea baseline, which practically means that contiguous zone cannot expand over 12 nautical miles beyond state border of Russian Federation. Also legal status of contiguous zone has no relation to resource extraction regime unless we perceive contiguous zone as the part of Russian exclusive economic zone.

Russian legal system has strict regulation separating jurisdictionally dependent territory within state borders and exclusive economic zone and continental shelf where sovereign jurisdiction cannot be executed in its full power. There is Federal Law "On exclusive economic zone of Russian Federation" which determines exclusive economic zone as the territory where very certain number of sovereign state's rights can be performed [2]. According to article 5 of above mentioned legal act aside from other rulings Russian Federation has sovereign right to explore, extract and preserve biological and mineral resources which is quite comparable to regulations established by UNCLOS. The same regulation is fair for continental shelf of Russian Federation which is stated in article 5 of Federal Law "On continental shelf of Russian Federation". Practically that opens wide field for resource-related regulation from fishery to seabed mining which is in fact seems commercially underrated today. This statement may not be applied to fishery but is absolutely reasonable when we are talking about mastering mineral resources located on seabed and subsoil.

There is specific difference between legal regimes of resource-extracting (mining) activity on continental shelf and beyond its borders. The core sentence there, is the opportunity to commandeer mineral resources from seabed and its subsoil. Within borders of continental shelf this opportunity is solely given to coastal state, which can by its own legal acts determine the status of mineral resources and form, method and regularity of its extraction if such regulation shall not violate norms of UNCLOS [3]. Thus reveals the entity of continental shelf as the territory that does not fall onto jurisdiction of coastal state but neither it is completely international. And beyond the continental shelf any mining activities are regulated by international law, fundamentally by UNCLOS.

Specifically as it comes to subsoil use in Russian Federation the main legal act in this sphere of activity is Federal Law "On subsoil". It has its force over all relations concerning use of resources located at the subsoil under territory of Russian Federation including its maritime territories and continental shelf. Analysis of

rules there shows several principles organizing subsoil use and state regulation over it. These principles are: exclusive property of Russian Federation over the subsoil itself, however resources extracted from the subsoil may remain in any kind of property and be transmitted freely as far as it doesn't violate regulatory rules, also the properly licensed right to use the subsoil may be transmitted by the will of its owner; use of subsoil must have a special purpose and successively follow it, as it is provided by license formalizing the right of actual use; rational use and environmental safety of subsoil meaning that the priority of acquiring license is given to those subjects who can ensure the most rational use of subsoil area as well as most safe for the environment method by auctions and contests; state regulation through licensing, accounting and state supervision, including calculation of rationally demanded amount of mineral resources to extract in rated term [4]. All those principles are fully applicable to mining on the seabed since the law makes no difference between terrestrial and underwater mining.

Specific regulation over seabed mining in Russian Federation is relatively poor. Proceeding to analysis of articles of federal law on subsoil, it is clear that mineral resources of seabed are of great importance to Russian Federation – article 2.1. refers subsoil of seabed to areas of federal value. Practically that allows Russian Federation to deny licensing on development of mineral resources if legal entity requesting for such license is foreign investor or legal entity established through participation of foreign investor or if such development would endanger national security of Russian Federation. This denial is applicable to requests done within scope of combined license on exploration and development and formalized with special particular decision made by government of Russian Federation. That regulation is related to legal definition of foreign investor and procedure of making such decision. In very deed the definition of foreign investor in this very law is adopted from the federal law “On foreign investments in Russian Federation” [5].

Quite remarkable though that despite federal law evades establishing detailed regulation over the underwater resource extraction there still is certain administratively regulated procedure for obtaining the license to perform a range of underwater works including seabed mining.

Along with the Federal law “On subsoil” we mention the federal law “On internal waters, territorial sea and contiguous zone of Russian Federation” which is also applicable in sphere of seabed mining. Obviously this legal act regulates relations arising from use of resources located on the seabed within the jurisdiction of Russian Federation so it has practically no comparison with the international law except we keep in mind the conformity of Russian law to UNCLOS in question of delimitating maritime zones. But still there is no specific clause on state regulation over the mining on seabed and its subsoil. All regulations concerning our topic may be deduced from the principles of use of the internal waters and territorial sea areas and use of the subsoil in common. Moreover section four of mentioned law especially makes an exception within regulating relations arising from maritime resource research for research in the subsoil of seabed. That



means all activity concerning practical maritime resource research for purposes of use and preservation of marine resources is regulated by the Federal Law “On subsoil” which indicates that actual regulatory provisions on seabed mining should be included in subsoil use branch of legislation. Besides the Federal law “On internal waters, territorial sea and contiguous zone of Russian Federation” has section five which is called “Protection and preservation of marine environment and natural resources of internal marine waters and territorial sea”. Surprisingly the main purpose of this chapter is not to determine certain protective rules for exploiting natural resources of the sea but to establish state expertise, supervision and monitoring within borders of Russian Federation.

Actually most of the subsoil use state regulation is fulfilled by the authority on seabed use (Agency on subsoil use – Rosnyedra). This regulation is obviously sublegislative and guided by government’s decrees on the topic. However the federal law “On subsoil” determines the basics of state regulation over the subsoil use in general. That includes determination of purposes of regulation, assignation of state geological study, monitoring, control over the rational exploration and extraction and safety of subsoil use activities. This approach may be evaluated as quite conservative according to needs of such industry branches as industrial mining and oil production industry.

Combining all above mentioned it can be concluded that Russian Federation in its national legal system doesn’t have much specific regulation on seabed mining, despite the wide range of norms establishing legal rules in sphere of maritime environment safety. Obviously the absence of special regulation has its factual basis – insufficient progress of underwater drilling technologies as well as deficient expansion of maritime mineral resource-extracting activities. Unlike some other countries which specialized legislative concepts on seabed mining, for example Brazil [6], Russia didn’t have much need to establish legal rules on current topic, mostly because mining industry had no critical need in resources on the seabed.

On the other hand deep seabed beyond the jurisdiction of Russian Federation falls into international jurisdiction where only international has its force to regulate mining activity of states including Russia. As a member state of International Seabed Authority Russian Federation accepts not only the UNCLOS 1982 but also Implementing Agreement relating to deep seabed mining 1994. That means Russia in its policy on deep seabed mining beyond the borders of national jurisdiction and continental shelf is guided by decisions of International Seabed Authority. According to the Implementing Agreement relating to deep seabed mining the development of resources in the International seabed area (Area) is performed within the category of common heritage of mankind which implies that no state or juridical entity may exercise the right of property on resources extracted from the Area. That statement is widely known through Russian legal doctrine but practically the common heritage of mankind status does not prevent deep seabed resources from being extracted at all.

International Seabed Authority has detailed procedure of management of the deep seabed mineral resources in accordance with principles of Implementing

Agreement [7]. Actually the legal ability of performing deep seabed mining by any state having will for such activity doesn't seem interdicted by this document as long as that activity answers to requirement of benefit to mankind as whole. Section three of UNCLOS part XI is devoted to development of resources of the Area which includes extraction of deep seabed mineral resources and its management in a manner recognized as harmless for world economy and especially for economy of developing states which are unable to fully participate in development of the resources of the Area. Thus Russian Federation may apply for production of certain mineral resources such as nickel and polymetallic ore in the Area under the procedure of International Seabed Authority.

As it comes to legal regulation of seabed mining on the continental shelf of Russian Federation there we can observe the mixture of national and international legal regulation. Basis of that composition is the part VI of UNCLOS establishing sovereign rights of coastal state over the resources located on the shelf. UNCLOS approaches to extension of coastal state's jurisdiction quite cautiously providing the state mostly the rights for purpose of exploring and exploiting natural resources. In that case we may see some contradictions between Russian national legal regulation over the coastal state and regulation held by UNCLOS. For example article 79 of Convention establishes that all states are entitled to lay submarine cables and pipelines on the continental shelf, as well as performing exploration on continental shelf in purpose of prevention, reduction and control of pollution that may be dealt to environment by such cables and pipelines. However, Federal Law "On continental shelf" provides Russian Federation with exclusive jurisdiction over laying and exploiting underwater cables and pipelines. This contradiction seems even more complicated as we cannot find any sanction in Russian national legal system for violating the provision concerning state jurisdiction over cable laying, while Criminal Code of Russian Federation includes the article 253 which assigns penalty for unsanctioned construction of artificial islands and facilities on continental shelf and for unsanctioned resource-exploring and – extracting activity [8].

As for seabed mining on the continental shelf of Russian Federation it is remarkable that Federal law "On continental shelf" unlike Federal law "On subsoil" has itemized regulations for resource-extracting practice on the seabed. Specifically, chapter two of law "On continental shelf" is devoted to exploration of continental shelf and development of its mineral resources and appeals to the National program on exploration of continental shelf and development of its mineral resources. The main sentence characterizing seabed mining on the continental is that mining sites are provided to legal entities domiciled at Russian Federation, having at least 50 % of its authorized capital owned by Russian state and answering the technical requirements which indicated the reliability of such entity as effective user of mining license within principles established by National program. The license for mining is given for terms needed for production of declared deposits and may last for up to 25 years while license for exploration of deposits is given for up to 10 years.

As a conclusion for our observation of seabed mining legal regulation in Russian Federation we should say that it appears to be far more conservative and social-oriented than similar regulation in such countries like Canada and USA, where subject of mining activity is not strictly bound to state policy. In that case commercial practice involving either production works or scientific research at the continental shelf of Russian Federation is effectively controlled by the government for the profit of society and better environment safety.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный Закон от 31.07.1998 № 155–ФЗ. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/12112602>.
2. Об исключительной экономической зоне Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный Закон от 17.12.1998 № 191–ФЗ. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/179872/>.
3. О континентальном шельфе Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный Закон от 30.11.1995 № 187–ФЗ. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/10108686/>.
4. О недрах [Электронный ресурс] : Закон Российской Федерации от 21.02.1992 № 2395-1–ФЗ. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/10104313/>.
5. Об иностранных инвестициях в Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный Закон от 9.07.1999 № 160–ФЗ. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/12116250/>.
6. Summary of Brazilian Mining Legislation [Electronic resource]. – Access: [http://lagodourado.com/pdfs/articles/Summary\\_of\\_Brazilian\\_Mining\\_Legislation.pdf](http://lagodourado.com/pdfs/articles/Summary_of_Brazilian_Mining_Legislation.pdf).
7. United Nations Convention on the Law of the Sea [Electronic resource]. – Режим доступа: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm)
8. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63–ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/10108000>.

### REFERENCES

1. Federal Law “On internal waters, territorial sea and contiguous zone of Russian Federation” of 31.07.1998 № 155–FZ. Available at: <http://base.garant.ru/12112602/> (accessed 20 February 2015). (In Russian).
2. Federal Law “On exclusive economic zone of Russian Federation” of 17.12.1998 № 191–FZ. Available at: <http://base.garant.ru/179872/> (accessed 20 February 2015). (In Russian).

3. Federal Law “On continental shelf of Russian Federation” of 30.11.1995 № 187–FZ. Available at: <http://base.garant.ru/10108686/> (accessed 20 February 2015). (In Russian).

4. The Law of Russian Federation “On subsoil” of 21.02.1992 № 2395-1–FZ. Available at: <http://base.garant.ru/10104313/> (accessed 20 February 2015). (In Russian).

5. Federal Law “On foreign investments in Russian Federation” of 9.07.1999 № 160–FZ. Available at: <http://base.garant.ru/12116250/> (accessed 20 February 2015). (In Russian).

6. Summary of Brazilian Mining Legislation. Available at: [http://lagodourado.com/pdfs/articles/Summary\\_of\\_Brazilian\\_Mining\\_Legislation.pdf](http://lagodourado.com/pdfs/articles/Summary_of_Brazilian_Mining_Legislation.pdf)

7. United Nations Convention on the Law of the Sea. Available at: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm) (accessed 20 February 2015).

8. Criminal Code of Russian Federation of 13.06.1996 № 63 FZ. Available at: <http://base.garant.ru/10108000/> (accessed 20 February 2015). (In Russian).

*Рябова Виктория Олеговна*, аспирант кафедры европейского права МГИМО(У) МИД России, г. Москва, Россия. E-mail: [kafedra-ide@mgimo.ru](mailto:kafedra-ide@mgimo.ru)

## **ПРИСОЕДИНЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА К ЕВРОПЕЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ О ЗАЩИТЕ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА И ОСНОВНЫХ СВОБОД: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Присоединение ЕС к Европейской конвенции о защите прав человека и основных свобод (ЕКПЧ), ставшее юридически возможным после принятия Лиссабонского договора, имеет колоссальное значение для становления и развития единой европейской системы защиты основных прав и свобод человека. Присоединение Евросоюза к Европейской конвенции поддерживается Российской Федерацией как одна из важнейших предпосылок формирования единого правового пространства между Россией и ЕС. Однако такое присоединение вызывает множество вопросов и проблем. В статье предпринята попытка рассмотреть основные группы таких проблем; на основе анализа текста проекта Соглашения о присоединении ЕС к ЕКПЧ ответить на вопрос – какие из них решены в этом документе; выделить вопросы, ответы на которые в проекте Соглашения отсутствуют; предложить пути их разрешения с точки зрения интересов РФ как самого крупного участника Совета Европы. Автор считает необходимым закрепить, что Пояснительный доклад к Соглашению является его составной частью. Целесообразным также представляется внесение в проект Соглашения о присоединении отдельного положения, предусматривающего право на заключение

между ЕС и его государствами-членами при возникновении между ними споров, касающихся толкования и применения ЕКПЧ, в отдельных случаях особого соглашения, которое предусматривало бы возможность их разрешения Судом ЕС. В проекте Соглашения кроме того необходимо предусмотреть возможность направления дела в Суд ЕС для определения надлежащего ответчика по делу в тех случаях, когда ЕС или его государства-члены отказываются от участия в деле в качестве соответчиков по приглашению Европейского Суда.

*Ключевые слова:* Европейский Союз, Европейская конвенция о защите прав человека и основных свобод, Европейский Суд, правовое пространство, Россия.

*Victoria O. Ryabova*, Graduate student of the Department of European Law, MGIMO (University) of the MFA of Russia, Moscow, Russia. E-mail: kafedra-ide@mgimo.ru

## **EUROPEAN UNION ACCESSION TO THE EUROPEAN CONVENTION ON HUMAN RIGHTS: PROBLEMS AND PERSPECTIVES**

EU accession to the ECHR, which became legally possible after the adoption of the Lisbon Treaty, is essential for the formation and development of a single European system of protection of fundamental human rights and freedoms. EU accession to the European Convention is supported by the Russian Federation as one of the most important prerequisites for the formation of a single legal space between Russia and the EU. However, this accession raises many questions and concerns. This article attempts to examine the main group of such problems and is based on the analysis of the draft agreement on the EU's accession to the ECHR aiming to answer the questions which of these problems are resolved in this document, as well as to identify those problems and propose ways to address them in terms of the interests of the Russian Federation as the largest member of the Council of Europe. The author considers it necessary to secure that the Explanatory Report to the Agreement should become its integral part. Also it seems appropriate to stipulate in the draft agreement on the accession a separate provision to provide an opportunity to resolve a dispute between the EU and its Member States by the Court of the EU. The draft Agreement in addition should provide a possibility of referral of the case to the European Court of Justice to determine the proper defendant in the case when the EU or its Member States are refusing to participate in the proceedings as co-defendants at the invitation of the European Court.

*Keywords:* European Union, European Convention on Human Rights, the European Court, the legal space, Russia.

Результатом длительных переговоров о присоединении ЕС к Европейской конвенции о защите прав человека и основных свобод между представителями Европейского Союза и Совета Европы стало согласование проекта Соглашения о присоединении в апреле 2013 года. Проект Соглашения был передан в Суд ЕС с целью вынесения им заключения о соответствии документа учредительным договорам Европейского Союза. 18 декабря 2014 года Суд ЕС в своем постановлении заявил, что проект Соглашения не соответствует учредительным договорам ЕС. Процедуру присоединения ЕС к ЕКПЧ можно считать временно приостановленной, так как внесение в проект Соглашения изменений в соответствии с замечаниями Суда ЕС потребует довольно продолжительного времени. Однако проблемы и перспективы присоединения являются предметом дискуссий в кругах российских и зарубежных ученых и практикующих юристов.

Проблемы, возникающие в связи с обязательством о присоединении ЕС к Европейской конвенции, могут быть условно поделены на три группы: проблемы институционального характера (проблемы, связанные с представительством ЕС в институтах Совета Европы), материально-правового характера и проблемы процедуры в Европейском Суде по правам человека (ЕСПЧ). Рассмотрим каждую из них подробно.

Возникновение институциональных проблем, связанных с обязательством о присоединении ЕС к ЕКПЧ, обусловлено несколькими факторами. Во-первых, все государства-члены ЕС уже являются участниками Европейской конвенции и, соответственно, имеют как своего национального судью в ЕСПЧ, так и своих представителей в таких институтах Совета Европы (СЕ), как Парламентская ассамблея Совета Европы (ПАСЕ) и Комитет министров (КМ). Во-вторых, желая присоединиться к ЕКПЧ, Европейский Союз не становится членом Совета Европы, что означает необходимость участия его представителей в функционировании названных институтов СЕ лишь в той мере, в какой оно связано с механизмом защиты основных прав человека, предусмотренным Конвенцией, с работой Европейского Суда по правам человека и контролем за исполнением выносимых им постановлений. В-третьих, до принятия Лиссабонского договора участниками Конвенции, согласно ее тексту, могли быть только государства, и возможность присоединения к ней образования отличной от государства правовой природы предстоит реализовать на практике впервые.

Первой институциональной проблемой, возникающей в свете обязательства о присоединении ЕС к ЕКПЧ, является проблема, связанная с выбором судьи от ЕС в Европейский Суд по правам человека. Статья 20 Европейской конвенции предусматривает, что число судей, входящих в состав Европейского Суда по правам человека, равно количеству Высоких Договаривающихся Сторон [1]. В связи с этим можно утверждать, что в том случае, если Европейский Союз присоединится к Конвенции на тех же условиях, что и все его государства-члены, то состав судей ЕСПЧ пополнится судьей от Евросоюза.

В процессе разработки проекта Соглашения о присоединении было предложено два варианта представительства ЕС в Европейском Суде: в равной степени такое же участие в работе ЕСПЧ судьи от Евросоюза, как и участие судей от других государств-участников Конвенции, и ограниченное участие судьи от ЕС в функционировании ЕСПЧ лишь в тех случаях, когда дело касается рассмотрения жалобы против ЕС, его институтов или затрагивает право Европейского Союза. По мнению автора статьи, предложение об ограниченном представительстве ЕС в ЕСПЧ может быть подвергнуто критике по двум основаниям. Во-первых, это осложнило бы работу Суда, так как для решения вопроса об участии в заседаниях судьи от Евросоюза ЕСПЧ был бы вынужден решать, затрагивает ли рассматриваемая жалоба вопросы права ЕС. Во-вторых, ограниченное представительство ЕС в ЕСПЧ противоречило бы самой идее присоединения Евросоюза к Конвенции на равных с другими ее участниками условиях.

Множество вопросов вызывает и сама процедура выбора судьи от ЕС в ЕСПЧ. Среди специалистов ведутся дискуссии о возможных вариантах такой процедуры. Представители Совета Европы высказались за соблюдение положений ЕКПЧ для Евросоюза, предложив процедуру избрания судьи, согласно которой Европейская комиссия или Совет ЕС составляли бы список кандидатов в судьи, из которых Европейский парламент выбирал бы три кандидатуры для представления в ПАСЕ. Безусловно, такой порядок не решает проблемы присутствия в ЕСПЧ судей одного гражданства, один из которых будет являться представителем от Европейского Союза, а другой – представителем от одного из его государств-членов. Однако с точки зрения участия в выборе судьи от ЕС как самого Евросоюза, так и институтов Совета Европы, предлагаемая процедура представляется наиболее рациональной.

С процедурой избрания судьи от ЕС в ЕСПЧ тесно связана проблема представительства ЕС и в самой ПАСЕ. Количество представителей государства-члена Совета Европы в ПАСЕ определяется исходя из численности его населения. В Парламентскую ассамблею входят члены парламентов государств-членов Совета Европы. Европейский парламент, если ЕС присоединится к ЕКПЧ, должен будет иметь в ПАСЕ своих представителей для осуществления ее функций, связанных с выбором судей в ЕСПЧ. Однако сам Европейский парламент состоит из представителей государств-членов ЕС, каждое из которых уже имеет в Парламентской ассамблее по несколько представителей. В случае присоединения ЕС к ЕКПЧ сложится ситуация, при которой представительство ЕС в ПАСЕ увеличит число представителей от его государств-членов, и принцип определения количества представителей на основании численности населения государства будет нарушен. Однако при этом, по мнению автора статьи, прежде всего в интересах Российской Федерации, нельзя забывать о том, что Европейский Союз, желая присоединиться к ЕКПЧ, не становится членом Совета Европы. Участие представителей Евросоюза в работе Парламентской ассамблеи необходимо

лишь для того, чтобы иметь возможность на равных с другими участниками Конвенции основаниях выбирать судей в ЕСПЧ.

В проекте Соглашения о присоединении статья 6 посвящена выбору судей в ЕСПЧ. Согласно данной статье, делегация от Европейского парламента должна участвовать в заседаниях ПАСЕ при осуществлении ею своих функций в рамках возложенных на нее полномочий по выбору судей в ЕСПЧ, в соответствии со статьей 22 Конвенции, и обладать правом голоса. Делегация от Европейского парламента должна состоять из такого же числа представителей, которое предусмотрено для государства-члена Совета Европы с самой большой численностью населения [3]. На настоящий момент такое количество составляет 18 человек.

Проект Соглашения о присоединении не содержит положений, которые вносили бы изменения в статью 20 ЕКПЧ, которая устанавливает для Европейского суда по правам человека «правило одного судьи». Это означает, что Европейский Союз в случае присоединения к ЕКПЧ будет наравне с другими участниками Конвенции иметь в ЕСПЧ своего судью. При обращении к тексту проекта Пояснительного доклада к Соглашению о присоединении становится понятно, что судья от ЕС в Европейском Суде должен участвовать в его работе на равных с другими судьями основаниях, обладать тем же статусом и быть наделенным теми же обязанностями. При этом положения документа не затрагивают проблемы, возникающей в связи с тем, что одно и то же государство будет неизбежно иметь двух своих представителей в ЕСПЧ. Представитель какого бы государства ни был избран судьей от Евросоюза, в ЕСПЧ будет создаваться ситуация, при которой два судьи одного и того же гражданства будут участвовать в составе Суда, в том числе и по делам против Высокой Договаривающейся Стороны, гражданами которой они являются. С точки зрения автора статьи, данная проблема может быть разрешена лишь на практике в случае присоединения ЕС к ЕКПЧ путем строгого соблюдения судьями Европейского Суда по правам человека принципов судейской независимости и беспристрастности.

Ситуация иного характера складывается с участием Европейского Союза в работе Комитета министров Совета Европы, который, помимо большого количества полномочий, не связанных с правами человека, выполняет функцию по контролю за исполнением постановлений ЕСПЧ и условий мировых соглашений. Желая присоединиться к Европейской конвенции, ЕС становится заинтересованным в том, чтобы иметь возможность участвовать в работе Комитета министров для того, чтобы осуществлять контроль за исполнением решений, принятых ЕСПЧ по жалобам, поданным против ЕС и его институтов.

Возникают опасения, что участие в заседаниях Комитета министров представителей от ЕС может осложнить его работу ввиду того, что может сложиться ситуация, при которой представители Евросоюза совместно с представителями его государств-членов сформируют в КМ большинство, способное блокировать принятие тех или иных решений, касающихся



функционирования контрольного механизма Конвенции. Однако при этом необходимо еще раз подчеркнуть, что Евросоюз ни в коем случае не может претендовать на участие в работе Комитета министров в том же объеме, в котором в ней участвуют государства-члены Совета Европы. Соответственно, согласно российской позиции, логичным представляется предоставить возможность ЕС участвовать лишь в тех заседаниях КМ, которые касаются вопросов контроля за исполнением постановлений Европейского Суда по правам человека и условий мировых соглашений по делам, касающимся институтов Евросоюза. Это потребует внесения определенных изменений во внутренние правила работы КМ СЕ.

Опасения, связанные с Евросоюзом, также связаны с тем, что ЕС, пользуясь большим числом голосов и влиянием на своих сателлитов (например, такие страны как Украина и Грузия), будет по делам о защите прав человека занимать позиции, враждебные РФ. Не стоит также забывать о том, что Европейская конвенция о защите прав человека и основных свобод предусматривает возможность подачи жалоб одних государств-членов Совета Европы против других государств-членов СЕ в отношении нарушений прав человека в последних. Если раньше подобные «межгосударственные» жалобы подавались довольно редко, то в нынешней международной обстановке можно ожидать резкого увеличения рассмотрения в ЕСПЧ дел по таким жалобам.

Вопросу участия Европейского Союза в заседаниях Комитета министров Совета Европы посвящена статья 7 проекта Соглашения о присоединении [3]. Разработчики проекта Соглашения о присоединении не оставили без внимания опасения, связанные с возможным формированием в КМ большинства, состоящего из представителей от ЕС и его государств-членов, при голосовании по тем или иным вопросам. Приложение III к Соглашению о присоединении содержит изменения, которые необходимо внести в Регламент КМ СЕ о порядке контроля за исполнением постановлений ЕСПЧ и условий мировых соглашений [3]. Данный Регламент предусматривает порядок принятия решений об обращении в ЕСПЧ Комитетом министров в тех случаях, когда КМ приходит к выводам, что исполнению постановления Европейского Суда препятствует проблема толкования этого постановления (ст. 10 Регламента) или государство-ответчик отказывается исполнять окончательное постановление Суда по делу. Также статья 17 Регламента устанавливает процедуру принятия КМ СЕ итоговых резолюций [5]. Изменения, вносимые в Регламент Приложением к Соглашению о присоединении, касаются количества голосов, необходимых для принятия итоговых резолюций, а также решений об обращении в ЕСПЧ Комитетом министров в перечисленных выше случаях тогда, когда речь идет о делах, рассмотренных ЕСПЧ, по которым Европейский Союз являлся стороной.

Необходимо отметить, что при разработке изменений, указанных выше, именно представители Российской Федерации настаивали на том, чтобы таковые были внесены в Регламент. Также в интересах российской сто-

роны логичным представляется предусмотреть возможность регулярного пересмотра норм большинства при голосовании в зависимости от возможного изменения численности членов ЕС или участников ЕКПЧ.

Таким образом, можно смело утверждать, что положения Соглашения о присоединении дают ответы на все вопросы, связанные с представительством ЕС в Комитете министров при осуществлении его полномочий, связанных с функционированием контрольного механизма ЕКПЧ, чего нельзя сказать о вопросах, связанных с участием ЕС в заседаниях ПАСЕ и выборе судьи от ЕС в Европейском Суде по правам человека. Эти проблемы институционального характера требуют дальнейшего более подробного урегулирования во внутренних актах Европейского Союза и правилах работы институтов Совета Европы, а некоторые и вовсе могут быть разрешены лишь на практике.

К группе проблем материально-правового характера, возникающих в связи с обязательством о присоединении ЕС к Европейской конвенции, относятся проблемы, связанные с исключительной юрисдикцией Суда ЕС и правовой автономией Европейского Союза.

Для того, чтобы присоединиться к Европейской конвенции, Европейский Союз должен заключить соглашение о присоединении, согласно процедуре, установленной в статье 218 Договора о функционировании Европейского Союза. Согласно европейскому праву, договоры, заключаемые Европейским Союзом, а равно совместно ЕС и его государствами-членами, образуют интегральную (составную) часть права ЕС и являются источниками права. Соответственно, Соглашение о присоединении ЕС к ЕКПЧ, которое будет являться частью самой Конвенции, станет также и неотъемлемой частью права ЕС. В связи с этим многие исследователи утверждают, что в случае присоединения ЕС к ЕКПЧ можно будет говорить о том, что на все положения Конвенции как на соглашение, ставшее частью права ЕС, будет распространяться исключительная юрисдикция Суда ЕС. Соответственно, споры между участниками Конвенции должны будут рассматриваться Судом Европейского Союза [7].

Однако исключительная юрисдикция Суда ЕС по разрешению споров, связанных с толкованием ЕКПЧ, в случае присоединения ЕС к Конвенции, вытекающая из приведенных выше положений, противоречит самой Конвенции. Ее статья 55 гласит, что Высокие Договаривающиеся Стороны согласны, если иное не установлено особым соглашением, не использовать иные средства урегулирования спора, чем предусмотренные Конвенцией [1]. Зарубежные исследователи называют ситуацию, складывающуюся в связи с рассмотренными выше положениями права ЕС и ЕКПЧ, «конфликтом юрисдикций Суда ЕС и ЕСПЧ» [7].

Для того, чтобы предложить возможные варианты разрешения такого конфликта в интересах российской стороны, рассмотрим подробнее статью 55 Европейской конвенции. Данная статья содержит оговорку «если иное не установлено особым соглашением». Соответственно, можно предполо-

жить, что между Европейским Союзом и его государствами-членами в свете обязательства о присоединении ЕС к ЕКПЧ может быть заключено особое соглашение, положения которого предусмотрят, что при возникновении споров между ЕС и его государствами-членами, связанных с нарушением ЕКПЧ, их разрешением будет заниматься Суд Европейского Союза. Наличие такого особого соглашения сохранило бы исключительную юрисдикцию Суда ЕС и при этом соответствовало бы ЕКПЧ. Однако такой выход из ситуации порождает другие проблемы.

В том случае, если заключенное между ЕС и его государствами-членами соглашение установит, что разрешением споров между ними занимается исключительно Суд ЕС, то смысл присоединения ЕС к Конвенции по сути сведется к появлению возможности подачи индивидуальных жалоб в ЕСПЧ против Европейского Союза. Если же такое соглашение будет допускать рассмотрение споров между ЕС и его государствами-членами обоими европейскими судами, то может возникнуть проблема, связанная с наличием в ЕКПЧ статьи 35, согласно которой Европейский Суд по правам человека не принимает жалобу к рассмотрению в том случае, если она уже является предметом другой процедуры международного разбирательства или урегулирования и при этом не содержит новых относящихся к делу фактов [1].

Необходимо вспомнить, что еще до принятия Лиссабонского договора Европейский Суд по правам человека достаточно долгое время считал жалобы, поданные против ЕС, недействительными. Однако в 2005 г. в решении по делу *Bosphorus v. Ireland* ЕСПЧ подчеркнул, что государства-участники Конвенции несут ответственность за нарушения ее положений в том числе и в тех случаях, когда они имплементируют право Европейского Союза в национальное законодательство [6]. Однако при этом в решении отмечено, что государство не может быть привлечено к ответственности, если предметом жалобы являются акты, принятые им из обязательств в международных организациях, если в этой организации существует механизм защиты прав человека, эквивалентный механизму ЕСПЧ, и равноценная система защиты таких прав. Под равноценной Европейский Суд понимал не идентичную, а соизмеримую защиту, чем и объяснял отклонение большинства жалоб, поданных против Европейского Союза, считая систему защиты прав человека в ЕС соответствующей.

По мнению автора, в том случае, если Европейский Союз присоединится к ЕКПЧ, презумпция, установленная ЕСПЧ в деле *Bosphorus*, будет иметь для самого Европейского Суда гораздо меньшее значение, нежели имеет в настоящее время. Система защиты прав человека в Суде ЕС, эквивалентная системе защиты прав человека по Европейской конвенции, больше не будет являться препятствием для рассмотрения жалоб в Европейском Суде по правам человека. Соответственно, Европейский Суд по правам человека по сути не будет ставить Суд ЕС в более привилегированное положение по сравнению с высшими судами государств-участников Конвенции.

Исходя из вышесказанного, можно утверждать, что компетенция по рассмотрению споров, связанных с толкованием и применением ЕКПЧ, между ЕС и его государствами-членами, которой может быть наделен Суд ЕС в случае присоединения ЕС к ЕКПЧ, не будет являться препятствием для рассмотрения таких споров в ЕСПЧ.

При обращении к тексту проекта Соглашения о присоединении становится очевидно, что его положения дают ответы не на все вопросы, рассмотренные выше. Так, ст. 4 Соглашения о присоединении предусматривает, что название статьи 33 ЕКПЧ «Межгосударственные дела» должно быть заменено на «Дела между Высокими Договаривающимися Сторонами», исходя из чего можно сделать предположение, что обязательство о присоединении ЕС к ЕКПЧ предполагает возможность подачи жалоб государствами-участниками Конвенции против ЕС. Однако в проекте Соглашения отсутствуют прямые указания на возможность подачи таких жалоб государствами-участниками ЕС против Евросоюза. При обращении к пункту 72 проекта Пояснительного доклада к Соглашению о присоединении становится понятно, что это связано с противоречием наличия такой возможности для государств-членов ЕС ст. 344 Договора о функционировании Европейского Союза. Таким образом, эта проблема Соглашением о присоединении не урегулирована.

Что же касается рассмотрения дел, связанных с толкованием или применением ЕКПЧ, в Суде ЕС, то ст. 5 проекта Соглашения о присоединении гласит, что разбирательство в Суде ЕС не является процедурой международного разбирательства или урегулирования в понимании ст. 35 Конвенции, которая могла бы являться препятствием для рассмотрения жалобы в ЕСПЧ, как не является и средством урегулирования споров в контексте статьи 55 ЕКПЧ.

Однако в связи с вышеизложенным возникает новое затруднение, касающееся того, что статья 5 проекта Соглашения по сути дает возможность для рассмотрения одного и того же дела в двух европейских судах одновременно. При анализе практики Суда ЕС и Европейского Суда по правам человека по одним и тем же вопросам становится очевидным, что толкование судами положений ЕКПЧ зачастую не совпадает, а в некоторых случаях мнения Суда ЕС и ЕСПЧ и вовсе противоречат друг другу. Это в значительной степени затрудняет создание единого механизма защиты прав человека в рамках присоединения ЕС к ЕКПЧ.

В связи с обязательством о присоединении ЕС к ЕКПЧ необходимо рассмотреть и проблемы, связанные с процедурой в Европейском Суде по правам человека в случае присоединения ЕС к Конвенции.

Первая из них касается исчерпания всех внутренних средств правовой защиты в рамках Европейского Союза. Согласно ст. 35 ЕКПЧ, Европейский Суд по правам человека может принимать дело к рассмотрению только после того, как были исчерпаны все внутренние средства правовой защиты [1]. Основным вопросом, возникающим в связи с обязательством о присое-

динении ЕС к ЕКПЧ, является вопрос о том, что в понимании Европейского Суда по правам человека будет являться внутренними средствами правовой защиты в рамках Европейского Союза и можно ли рассматривать преюдициальную процедуру в Суде ЕС в качестве одного из таких средств, которое должно быть исчерпано прежде, чем жалоба будет принята на рассмотрение в ЕСПЧ.

В связи с обязательством о присоединении ЕС к ЕКПЧ может сложиться такая ситуация, при которой дело о соответствии правовых актов ЕС Европейской конвенции о защите прав человека и основных свобод будет рассматриваться в ЕСПЧ без предварительного вынесения Судом ЕС решения в преюдициальном порядке. Необходима процедура, которая обеспечила бы вынесение высшей инстанцией Суда ЕС «внутреннего» решения, прежде чем дело о соответствии европейского права Конвенции будет рассматриваться в ЕСПЧ. При разработке такой процедуры необходимо обратить особое внимание на то, чтобы рассмотрение дела Судом ЕС не занимало продолжительное время, так как в противном случае и без того длительное разбирательство в ЕСПЧ будет необоснованно откладываться.

Можно предложить несколько способов разрешения данной проблемы. Одним из них может являться наделение ЕСПЧ правом направлять дело в Суд ЕС после поступления в него жалобы для вынесения предварительного решения в тех случаях, когда дело касается права ЕС. Вторым вариантом решения может заключаться в том, чтобы Европейская комиссия могла обращаться в Суд правосудия с запросом о рассмотрении вопроса о совместимости какой-либо нормы права ЕС с Европейской конвенцией после признания соответствующей жалобы приемлемой Европейским Судом.

Второй проблемой, связанной с процедурой в Европейском Суде по правам человека в случае присоединения ЕС к ЕКПЧ, является проблема определения надлежащего ответчика по делу. Она касается ситуаций, при которых могут возникнуть трудности с определением ответчика по делам о соответствии права ЕС Конвенции. Нельзя допустить того, чтобы Европейский Союз отвечал в ЕСПЧ по делам о нарушениях прав человека, совершенных государствами-членами ЕС, а государства-члены становились ответчиками по делам о нарушениях со стороны ЕС.

Принимая во внимание вопросы исключительной юрисдикции Суда ЕС, в данной ситуации в российских интересах можно было бы предложить механизм, при котором Европейская комиссия была бы наделена полномочиями по обращению в Суд ЕС с запросом о разрешении вопроса о том, в чьей компетенции находится тот или иной вопрос и кто является надлежащим ответчиком по делу, направляемому в ЕСПЧ. Однако и в данном случае нельзя не отметить, что необходимо обратить особое внимание на ускорение сроков рассмотрения таких запросов с тем, чтобы процедура рассмотрения жалобы в ЕСПЧ не удлинялась.

Однако текст проекта Соглашения о присоединении не предусматривает подобного механизма. Проблема определения надлежащего ответчика по

делам о нарушении основных прав человека, связанных с исполнением права ЕС, частично разрешается в нем благодаря такому нововведению для Европейского Суда по правам человека, как механизм привлечения ЕС или его государств-членов в дела в качестве соответчиков.

В проекте Соглашения о присоединении положения о механизме соответчика также затрагивают вопросы, связанные с исчерпанием всех внутренних средств правовой защиты как одним из условий принятия жалобы Европейским Судом. Пункт 6 статьи 3 проекта Соглашения гласит, что в делах, по которым ЕС является соответчиком, в том случае, если Судом правосудия не была проведена оценка совместимости рассматриваемых положений права ЕС с положениями Конвенции или ее Протоколов, Суду правосудия должно быть предоставлено время на проведение такой оценки. В проекте Пояснительного доклада уточняется, что под оценкой при этом понимается вынесение Судом правосудия решения относительно действительности правовых актов институтов, органов, подразделений и агентств ЕС, а также толкование положений ДЕС,ДФЕС и других источников первичного права.

Рассмотрев положения проекта Соглашения о присоединении ЕС к ЕКПЧ, предусматривающие возможность применения механизма соответчика к Евросоюзу и его государствам-членам, можно сделать вывод о том, что такой механизм решает проблему определения надлежащего ответчика по делам против ЕС или его государств-членов. Однако возможность регулярно применять его на практике в случае присоединения ЕС к ЕКПЧ остается под сомнением ввиду отсутствия у Европейского Суда по правам человека права привлекать ЕС или его государства-члены в качестве соответчиков в принудительном порядке.

Таким образом, проект Соглашения о присоединении ЕС к ЕКПЧ, являющийся на настоящий момент единственным документом, регулирующим вопросы представительства ЕС в институтах Совета Европы, процедуры в ЕСПЧ, а также взаимоотношений Европейского Суда по правам человека и Суда ЕС в случае присоединения, тем не менее не разрешает всех возникающих проблем. В связи с вынесением Судом ЕС отрицательного заключения по вопросу о соответствии проекта Соглашения учредительным договорам ЕС, необходимо внесение в него значительного количества изменений. С точки зрения автора, учитывая, прежде всего, интересы российской стороны, при разработке таких изменений могут быть приняты во внимание и использованы некоторые выводы, сделанные в настоящей статье при анализе проблем, не разрешенных в тексте проекта Соглашения.

Во-первых, необходимо закрепить, что Пояснительный доклад к Соглашению является его составной частью. Это позволит придать обязательную юридическую силу множеству важных положений, содержащихся в Докладе, регулирующих в том числе и вопросы взаимодействия Суда ЕС и Европейского Суда по правам человека в случае присоединения ЕС к ЕКПЧ. С точки зрения российских интересов это необходимо, так как от-

существование обязательной юридической силы у некоторых положений, содержащихся в Докладе, потенциально ставит ЕС как участника Европейской конвенции по правам человека в более привилегированное положение.

Во-вторых, целесообразным представляется внесение в проект Соглашения о присоединении отдельного положения, предусматривающего право на заключение между ЕС и его государствами-членами при возникновении между ними споров, касающихся толкования и применения ЕКПЧ, в отдельных случаях особого соглашения, которое предусматривало бы возможность их разрешения Судом ЕС. Такая возможность должна быть предусмотрена для споров, при возникновении которых жалоба на нарушение Европейской конвенции подается в Европейский Суд по правам человека одним или несколькими государствами-членами против Европейского Союза.

В-третьих, ввиду отсутствия у ЕСПЧ права привлекать ЕС и его государства-члены в дела в качестве соответчиков в принудительном порядке, в проекте Соглашения необходимо предусмотреть возможность направления дела в Суд ЕС для определения надлежащего ответчика по делу в тех случаях, когда ЕС или его государства-члены отказываются от участия в деле в качестве соответчиков по приглашению Европейского Суда.

Внесение в проект Соглашения о присоединении ЕС к ЕКПЧ перечисленных положений позволило бы разрешить часть тех вопросов, которые на настоящий момент проектом Соглашения не урегулированы, с учетом, прежде всего, интересов РФ как самого крупного участника Совета Европы.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. European Convention on Human Rights [Electronic resource]. – Access: [http://www.echr.coe.int/Documents/Convention\\_RUS.pdf](http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_RUS.pdf).

2. Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union [Electronic resource] // Official Journal of the European Union. C326. 26.10.2012. – Access: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:12012E/TXT>.

3. Fifth negotiation meeting between the CDDH ad hoc negotiation group and the European Commission on the accession of the European Union to the European Convention on Human Rights : Final report to the CDDH, Strasbourg, Wednesday 3 April (10 a.m.) – Friday 5 April 2013 (4.30 p.m.). [Electronic resource]. – Access: [http://www.coe.int/t/dghl/standardsetting/hrpolicy/Accession/Meeting\\_reports/47\\_1\(2013\)008rev2\\_EN.pdf](http://www.coe.int/t/dghl/standardsetting/hrpolicy/Accession/Meeting_reports/47_1(2013)008rev2_EN.pdf).

4. The Court of Justice delivers its opinion on the draft agreement on the accession of the European Union to the European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms and identifies problems with regard to its compatibility with EU law, Luxembourg, 18 December 2014 [Electronic resource] // Court of Justice of the European Union. PRESS RELEASE No 180/14. – Access: <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2014-12/cp140180en.pdf>.

5. Rules of the Committee of Ministers of the Council of Europe on the procedure for monitoring the execution of judgments of the European Court of Human Rights and the terms of friendly settlements [принят Комитетом министров Советов Европы 10 мая 2006 г. на 964-м заседании представителей министров] [Electronic resource]. <http://echr.in/PDF/REGLKM.pdf>

6. [Постановление Европейского Суда по правам человека по делу] *Bosphorus Hava Yollari Turizm v. Ireland*. Application 45036/98, 30.06.2005 [Electronic resource]. – Access: <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=876671&Site=COE>.

7. The ECJ and the ECtHR: The Future Relationship between the Two European Courts. Tobias Lock // *The Law and Practice of International Courts and Tribunals*. – 2008. – Vol. 8. – P. 375–398.

8. Konstantinos G. Margaritis *European Union accession to the European Convention on Human Rights: an institutional «marriage»*. – University of Amsterdam, 2011. – P. 22–23 [Electronic resource]. – Access: <http://www.du.edu/korbel/hrhw/workingpapers/2011/65-margaritis-2011.pdf>.

## REFERENCES

1. *European Convention on Human Rights*. Available at: [http://www.echr.coe.int/Documents/Convention\\_RUS.pdf](http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_RUS.pdf) (accessed 10 February 2015).

2. Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union. *Official Journal of the European Union*. C326. 26.10.2012. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:12012E/TXT> (accessed 11 February 2015).

3. *Fifth negotiation meeting between the CDDH ad hoc negotiation group and the European Commission on the accession of the European Union to the European Convention on Human Rights*. Final report to the CDDH, Strasbourg, Wednesday 3 April (10 a.m.) – Friday 5 April 2013 (4.30 p.m.). Available at: [http://www.coe.int/t/dghl/standardsetting/hrpolicy/Accession/Meeting\\_reports/47\\_1\(2013\)008rev2\\_EN.pdf](http://www.coe.int/t/dghl/standardsetting/hrpolicy/Accession/Meeting_reports/47_1(2013)008rev2_EN.pdf) (accessed 11 February 2015).

4. The Court of Justice delivers its opinion on the draft agreement on the accession of the European Union to the European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms and identifies problems with regard to its compatibility with EU law, Luxembourg, 18 December 2014. *Court of Justice of the European Union*. PRESS RELEASE No 180/14. Available at: <http://echr.in/PDF/REGLKM.pdf> (accessed 11 February 2015).

5. *Rules of the Committee of Ministers of the Council of Europe on the procedure for monitoring the execution of judgments of the European Court of Human Rights and the terms of friendly settlements*. Available at: <http://echr.in/PDF/REGLKM.pdf> (accessed 07 February 2015).

6. *Bosphorus Hava Yollari Turizm v. Ireland*. Application 45036/98, 30.06.2005. Available at: <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=876671&Site=COE> (accessed 11 February 2015).



7. The ECJ and the ECtHR: The Future Relationship between the Two European Courts. Tobias Lock. *The Law and Practice of International Courts and Tribunals*, 2009, vol. 8, pp. 375–398.

8. Konstantinos G. Margaritis *European Union accession to the European Convention on Human Rights: an institutional “marriage”*. University of Amsterdam, 2011. Available at: <http://www.du.edu/korbel/hrhw/workingpapers/2011/65-margaritis-2011.pdf> (accessed 10 February 2015).

*Коробеев Александр Иванович*, доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, заведующий кафедрой уголовного права и криминологии Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия. E-mail: akorobeev@gambler.ru

*Сонин Вадим Вадимович*, докторант Университета Цинхуа, г. Пекин, КНР. E-mail: vsonin@yahoo.com

**К ИТОГАМ 6-Й СЕССИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА  
«ПРЕСТУПНОСТЬ И УГОЛОВНОЕ ПРАВО  
В ЭПОХУ ГЛОБАЛИЗАЦИИ»**

Научная статья посвящена анализу деятельности 6-й сессии Международного форума «Преступность и уголовное право в эпоху глобализации», проходившей в октябре 2014 г. в Пекине. Тема форума в этом году была обозначена как «Недоброкачественное и фальсифицированное продовольствие и медикаменты: преступность и безопасность». Форум объединил около 200 ученых и экспертов из разных государств мира – Аргентины, Бразилии, Венгрии, Германии, Испании, Италии, КНР, России, Сербии, США, Тайваня, Франции, Японии, а также представителей Управления ООН по наркотикам и преступности, Интерпола и других международных организаций в сфере борьбы с преступностью. В обзоре освещены основные моменты докладов представителей стран-участниц Форума, рассмотрены характеристики преступлений в сфере противодействия преступлениям, связанным с незаконным оборотом поддельных и некачественных продуктов питания и лекарственных препаратов. К обзору прилагается принятая на Форуме декларация, в которой отражены основные подходы к уголовно-правовой политике государств и мирового сообщества в целом на современном этапе развития международного уголовного права и национальных правовых систем в сфере противодействия преступлениям, связанным с незаконным оборотом поддельных и некачественных продуктов питания и лекарственных препаратов. Декларация раскрывает общественное мнение ученых и экспертов стран мира по оптимизации уголовно-правовых и криминологических мер противодействия таким преступлениям в эпоху глобализации. Особенно подчеркивается необходимость разработки под эгидой ООН международной конвенции по предупреждению и контролю преступлений, связанных с фальсифицированным и доброкачественным продовольствием и медикаментами.

*Ключевые слова:* криминологическая наука; уголовная политика; незаконный оборот поддельных и некачественных продуктов питания и лекар-

ственных препаратов; международное уголовное право; безопасность потребителей.

*Alexandr I. Korobeev*, Doctor of Law, Professor, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia. E-mail: akorobeev@rambler.ru

*Vadim V. Sonin*, Chinese Qinghua University of Politics and Law, Beijing, People's Republic of China. E-mail: vsonin@yahoo.com

## **THE SURVEY OF THE 6<sup>TH</sup> SESSION OF INTERNATIONAL FORUM «CRIME AND CRIMINAL LAW IN THE GLOBAL ERA»**

The paper is devoted to the analysis of activity of the Sixth International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era. The Forum was held in October 2014 in Beijing. This year's the topic of the Forum was "Fake and Shoddy Food and Drug Products: Crime and Safety". The Forum united nearly 200 scientists and experts from from different countries of the world, including Argentina, Brazil, Hungary, Germany, Spain, Italy, China, Russia, Serbia, USA, Taiwan, France, Japan, as well as some international organizations, such as the United Nations, the European Police Association, and the International Association of Criminology. The survey reviews the key ideas of the reports made by Forum State members' delegations, characteristics of crimes connected to fake and shoddy food and drug products. The resolution adopted by the forum participants reflects the main approaches to the criminal policy at the present stage of development of international criminal law, national legal systems in the fight against crimes connected to fake and shoddy food and drug products. The resolution contains public opinion of scholars and experts from the leading countries of the world for optimization of Criminal Law and legal measures aimed at prevention of crimes connected to fake and shoddy food and drug products in the era of globalization. It is specifically underlined in the Forums's resolution that the UN Convention on Prevention and Control of Fake and Shoddy Food and Drug Products Crimes should be adopted.

*Keywords:* criminological science; criminal policy; crimes connected to fake and shoddy food and drug products; International Criminal law; consumers' safety.

27 октября 2014 г. в Пекине открылась 6-я сессия Международного форума «Преступность и уголовное право в эпоху глобализации». Тема нынешней встречи была обозначена как «Недоброкачественное и фальсифицированное продовольствие и медикаменты: преступность и безопасность». В трехдневной работе форума приняли участие ученые и специалисты-практики из разных государств мира, в том числе из Аргентины, Бразилии,

Венгрии, Германии, Испании, Италии, КНР, России, Сербии, США, Тайваня, Франции, Японии, а также представители Управления ООН по наркотикам и преступности и Интерпола.

Дискуссия открылась пленарным докладом председателя форума, патриарха китайской науки уголовного права профессора **Хэ Бинсуна** из Китайского Политико-Юридического Университета [1]. Профессор Хэ начал свое выступление констатацией отсутствия единого определения группы преступлений, связанных с фальсифицированными и недоброкачественными продуктами питания и лекарственными средствами. Общим пунктом существующих определений является угроза или возможность угрозы здоровью и жизни человека, которую несут данные деяния. Именно в этом состоит сущность и главная опасность этой группы преступлений, а отнюдь не в ущербе социально-экономическому строю или общественной безопасности. Угроза жизни и здоровью человека является одновременно угрозой всему комплексу основных прав человека. Исходя из этого, докладчик предложил определить данную группу преступлений как производство, реализацию, транспортировку или хранение фальсифицированных и недоброкачественных продуктов питания и лекарственных средств, угрожающих или способных угрожать жизни и здоровью человека.

Высокая степень общественной опасности данного вида преступлений обусловлена двойственной природой предмета преступления – продуктов питания и лекарственных средств. С одной стороны, в нормальном состоянии они призваны сохранять и улучшать жизнь и здоровье человека, однако с другой стороны, будучи сфальсифицированными или изготовленными ненадлежащим образом, они, наоборот, подвергают опасности и разрушают жизнь и здоровье. Речь идет о «невидимом убийце», который достигает своей цели без насилия и кровопролития, о «нежном убийце», который, прячась под личиной заботы и спасения, отнимает человеческие жизни.

Многочисленные статистические данные говорят о том, что ни один регион мира не гарантирован от присутствия поддельного и недоброкачественного продовольствия и медикаментов. По данным Всемирной организации здравоохранения, в странах Африки и более чем четверти других развивающихся стран в остальном мире доля фальсифицированных лекарств достигает трети от общего оборота. Не вполне благополучной представляется ситуация и в развитых странах. Докладчик указал на три обстоятельства, определяющих глобальный характер данной группы преступлений. Во-первых, преступления, связанные с фальсифицированными и недоброкачественными продуктами питания и медикаментами совершаются повсеместно, и ни одно государство или регион мира не может избежать данной опасности. Во-вторых, между данными преступлениями, совершаемыми в разных частях света, существуют разнообразные связи, формирующие преступную сеть глобального масштаба. В-третьих, данная группа преступлений тесно связана с терроризмом, организованной преступно-

стью, коррупцией и другими видами преступлений глобального характера, которые в своей совокупности становятся еще более опасными.

В качестве основной меры борьбы с данной глобальной угрозой профессор Хэ Бинсун предлагает разработку под эгидой ООН международной конвенции по предупреждению и контролю преступлений, связанных с фальсифицированным и недоброкачественным продовольствием и медикаментами. Задачи данной конвенции определяются двоякой ролью уголовного права в борьбе с глобальными криминальными угрозами. С одной стороны, преступления глобального характера серьезным образом нарушают фундаментальные права человека, в особенности право на жизнь. С другой стороны, в процессе борьбы с глобальными преступлениями также могут иметь место опасные нарушения прав человека. Поэтому предлагаемая к разработке конвенция призвана защитить права человека как от угрозы преступлений глобального характера, так и от незаконных действий государственных органов в процессе борьбы с такими преступлениями. Предупреждение преступлений данной разновидности должно быть направлено на снижение возможностей получения прибыли в результате их совершения и уменьшение уязвимости общества и государства перед лицом таких преступлений. Стратегия контроля над данными преступлениями призвана ослабить и расстроить соответствующую сферу преступности посредством осуждения и наказания виновных лиц, выявления и конфискации незаконно приобретенного в результате совершения таких преступлений имущества, а также предметов, использованных при их совершении.

Основной доклад от российской делегации был сделан профессором **В.Е. Квашисом** (главный научный сотрудник ВНИИ МВД России) [2]. В выступлении он затронул наиболее актуальные проблемы борьбы в России с фальсификацией продуктов питания и лекарственных средств. Было отмечено, в частности, что в настоящее время на продовольственном рынке страны присутствует 30% фальсифицированной и (или) контрафактной пищевой продукции; 12% поддельных лекарственных средств; остро обстоит ситуация с фальсификацией биологически активных добавок (БАД).

На этом фоне, подчеркнул докладчик, становится все более очевидной необходимость в переосмыслении возможностей уголовного законодательства в сфере борьбы с оборотом контрафактной, фальсифицированной и недоброкачественной продукции. Сегодня в российском законодательстве предусмотрены механизмы защиты прав потребителей в указанной сфере, в том числе ряд норм об уголовной ответственности (ст. ст. 159, 171<sup>1</sup>, 180, 238, 327 УК РФ). Однако эти общие нормы не позволяют эффективно бороться с оборотом поддельной продукции. Поэтому ученые поставили вопрос о том, чтобы вернуть уголовную ответственность за обман потребителей и, главное, дополнить УК РФ самостоятельной статьей, предусматривающей ответственность за изготовление и сбыт фальсифицированных

товаров, прежде всего продуктов питания, лекарственных средств и биологически активных добавок<sup>1</sup>.

В заключение докладчик подчеркнул, что будущий прогресс высоких технологий в эпоху глобализации является мощным стимулом для развития и повышения качества продуктов питания и медицинских препаратов; в то же время он создает более широкие возможности для транснационального криминального мира, несет большую, при этом скрытую угрозу для здоровья и жизни людей. Поэтому мы разделяем и всемерно поддерживаем концептуальные позиции организаторов Форума о высокой общественной опасности этого нового вида глобальной преступности; о необходимости реформирования, инноваций и единой стратегии по контролю и предупреждению преступлений, связанных с фальсификацией продуктов питания и лекарств. Логическим следствием такой позиции является поддерживаемое делегацией российских ученых предложение организаторов Форума о принятии международной Конвенции по предотвращению и контролю за такими опасными преступлениями, которая стала бы правовой основой для реализации принципа верховенства закона и гарантией прав человека на национальном и международном уровнях.

Доклад профессора **А.В. Федорова** (заместитель председателя Следственного комитета Российской Федерации) [3] был посвящен уголовно-правовому обеспечению безопасности оборота наркосодержащей фармацевтической продукции. В выступлении отмечалось, что в исследовании проблем уголовно-правового противодействия фальсификации продуктов питания и фармации весьма актуальна ее антинаркотическая составляющая, так как ряд продуктов питания и фармации обладают психоактивными свойствами и признаются на международном и национальном уровнях наркотическими средствами либо психотропными веществами, а в отдельных странах относятся к категории сильнодействующих и ядовитых веществ. Докладчик подчеркнул, что целесообразно самостоятельное рассмотрение вопросов уголовно-правового обеспечения оборота наркосодержащей фармацевтической продукции (лекарственных средств) в силу особой значимости этого направления противодействия преступности. Такое рассмотрение должно носить комплексный характер, ибо оборот наркосодержащих лекарственных средств является частным случаем оборота наркотических средств и психотропных веществ.

Выступающий дал развернутое определение наркосодержащей фармацевтической продукции (наркосодержащих лекарственных средств) в

<sup>1</sup> Примечательно, что Федеральным законом РФ от 31 декабря 2014 г. № 532-ФЗ в УК РФ внесены изменения, согласно которым кодекс дополнен ст. 235<sup>1</sup> (Незаконное производство лекарственных средств и медицинских изделий), ст. 238<sup>1</sup> (Обращение фальсифицированных и незарегистрированных лекарственных средств, медицинских изделий и оборот фальсифицированных биологически активных веществ) и ст. 327<sup>2</sup> (Подделка документов на лекарственные средства или медицинские изделия или упаковки лекарственных средств или медицинских изделий).

Российской Федерации; показал, в чем состоит опасность нарушений правил оборота наркосодержащих лекарственных средств и их поступления в незаконный оборот; отметил необходимость соблюдения баланса мер контроля за наркосодержащими лекарственными средствами и их доступности; рассмотрел международные требования к регулированию легального оборота наркосодержащих лекарственных средств и установлению ответственности за нарушение правил их оборота; детально проанализировал содержащиеся в УК РФ меры уголовной ответственности за данные преступления.

Особое внимание в докладе было уделено относящейся к числу дискуссионных проблеме установления ответственности за незаконное потребление наркотических средств и психотропных веществ. В случае принятия решения об установлении в Российской Федерации уголовной ответственности за незаконное потребление наркотиков предстоит найти ответы на несколько вопросов: 1) Какое именно незаконное (немедицинское) потребление наркотиков будет признано уголовно наказуемым – разовое, неоднократное (два и более раза) или систематическое; групповое; публичное; в определенных местах; при определенных ситуациях и т.д.?; 2) Должно ли предшествовать привлечение к административной ответственности за незаконное потребление наркотиков привлечению к уголовной ответственности за их потребление? 3) Если привлечению к уголовной ответственности будет предшествовать привлечение к административной ответственности, то какова должна быть кратность административной преюдиции и за какой период? 4) Будет ли установлено привлечение к уголовной ответственности только за незаконное потребление наркотических средств и психотропных веществ или и за незаконное потребление аналогов таких средств и веществ? 5) Какие именно виды уголовного наказания будут предусмотрены за незаконное потребление наркотиков, и будет ли при этом восстановлен институт принудительного лечения?

В докладах других представителей российской делегации (профессора А.И. Рарога [4], профессора Л.В. Иногамовой-Хегай [5], профессора А.И. Коробеева и доцента А.И. Ролика [6]) рассматривались особенности действующего уголовного законодательства России об ответственности за конкретные виды преступлений: за незаконное осуществление медицинской или фармацевтической деятельности (ст. 235 УК РФ), за производство, хранение, перевозку либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности (ст. 238 УК РФ), за незаконную выдачу либо подделку рецептов или иных документов, дающих право на получение наркотических средств или психотропных веществ (ст. 233 УК РФ). Анализировались сильные и слабые стороны указанных составов преступлений, предлагались в порядке *de lege ferenda* пути и способы повышения эффективности уголовно-правовых средств противодействия обороту контрафактной, фальсифицированной и недоброкачественной пищевой и фармацевтической продукции в Российской Федерации.

Бразильский профессор **Рафаэль Кейруш** из Юридической школы Университета Сан-Паулу посвятил свой доклад соотношению уголовно-правовой и административно-правовой охраны общественного здравоохранения [7]. По его словам, общая тенденция развития бразильского законодательства в данной сфере состоит в повышении роли административного законодательства, вследствие чего за уголовным законом сохраняется главным образом вспомогательная роль.

Тем не менее, бразильский УК сохраняет ряд соответствующих составов, в числе которых фальсификация продуктов питания (ст. 272), а также медицинских и лекарственных средств (ст. 273), незаконное производство (ст. 274) и ненадлежащая маркировка (ст. 275) потребительских товаров, равно как и реализация потребительских товаров, нарушающих вышеуказанные статьи УК (т.е., фальсифицированных, незаконно произведенных или ненадлежаще маркированных продуктов питания, напитков, медикаментов, косметических средств и т.д.). Картография бразильского уголовного законодательства усложняется наличием ряда специальных законов, устанавливающих уголовную ответственность за незаконный оборот наркотиков, принятых в 70–80-х гг. XX в. в рамках антинаркотических кампаний. Внимание законодателя вновь сфокусировалось на проблеме безопасности потребительских товаров уже в 1990-е гг., в период экономического роста. Отличительной чертой уголовно-правового регулирования в указанной сфере стало резкое ужесточение санкций: если ранее ст. 273 предусматривала лишение свободы на срок от 1 до 3 лет, то в настоящее время данный срок увеличен до 10 лет (и 15 лет для квалифицированных составов) – при том, что наказание за простое убийство («убийство первой степени») составляет от 6 до 20 лет, за изнасилование – от 6 до 10 лет лишения свободы. Таким образом, ни для одной категории преступлений, предусмотренных в бразильском УК, не предусмотрено более жесткого стандарта наказания, как для преступлений против продовольственной и лекарственной безопасности.

Другой характерной чертой бразильского уголовного законодательства в данной сфере является переориентация на формальные составы: введенные в ходе реформы 1998 г. в виде пунктов ст. 273 УК Бразилии составы предусматривают жесткое наказание за несоблюдение административных процедур сертификации потребительских товаров, без причинения какого-либо реального вреда здоровью потребителей. Таким образом, роль уголовного законодательства в настоящее время все больше сводится к охране административных процедур, общественная опасность нарушения которых фактически приравнена к причинению реального вреда здоровью потребителей.

Подобное преобладание формальных составов ставит вопрос об актуальности последствий в виде реального ущерба или вреда здоровью как основания криминализации деяния, в то время как формальное нарушение норм административного права может быть основанием административной



ответственности. Драконовские санкции за несоблюдение административных процедур преодолеваются судебной практикой путем квалификации по аналогии с незаконной перевозкой наркотиков, за которую предусматривается от 5 до 15 лет лишения свободы.

Дальнейшие рассуждения приводят профессора Кейруша к проблеме природы объекта преступлений против общественного здравоохранения. Относится ли общественное здравоохранение к общественным благам или к универсальным личным благам? Общественное здравоохранение является общественным благом, если оно составляет нечто отличное от суммы здоровья индивидов данного общества. Напротив, универсальным личным благом является индивидуальное здоровье всех членов общества, так же как и их жизнь, честь и другие индивидуальные права, в силу своей общераспространенности принимающие характер универсального личного блага. Личными благами желает или должен обладать всякий индивид, тогда как общественные блага представляют собрание условий и характеристик общества, которыми оно должно обладать для обеспечения всеобщей доступности личных благ.

Профессор **Бернард Кречмер** из Гессенского университета (Германия) осветил в своем докладе взаимосвязь безопасности продуктов питания, отслеживания их происхождения и уголовной ответственности [8]. С 1516 г., когда был принят первый в мире закон о качестве продовольствия – «Закон о чистоте пива» – Германия остается одним из лидеров в этой отрасли законодательства. В настоящее время глобальный продовольственный рынок диктует необходимость наднациональной гармонизации отраслевого законодательства, в данном случае в рамках ЕС. Однако поскольку ЕС не может осуществлять непосредственное уголовно-правовое регулирование, данная задача, в числе прочих, ложится на национальное законодательство государств-членов. В Германии уголовная ответственность за нарушение норм о качестве продуктов питания реализуется в составах умышленного или неосторожного причинения вреда здоровью (ст. 223, 299 УК ФРГ), убийства или причинения смерти по неосторожности (ст. 212, 222 УК ФРГ), мошенничества (ст. 263 УК ФРГ), отравления (ст. 314 УК ФРГ). Кроме того, в секции 58 Кодекса о продовольственных товарах и кормах ФРГ (LFGB) и других специальных законах установлены наказания за различные нарушения их положений.

В соответствии с принципом добросовестности (*due diligence*), на всех участниках производства и реализации продовольствия лежит обязанность изъять из торговли или отозвать у потребителей недоброкачественную продукцию, а в случае невозможности – эффективно проинформировать потребителей об опасности. Этому служит система отслеживания происхождения товаров на всех стадиях производства и реализации, основой которой является обязанность каждого участника цепочки знать своего непосредственного поставщика и покупателя. Система отслеживания дает возможность определить происхождение опасной продукции и своевременно

идентифицировать источник опасности и, следовательно, лицо, подлежащее уголовной ответственности. При этом основной проблемой является установление причинной связи между причиненным здоровью вредом и деянием участника процесса производства и реализации продовольствия. Согласно позиции Верховного Суда Германии, причинно-следственная связь считается установленной, если все другие возможные причины наступления вреда здоровью могут быть исключены. Однако вся сложность проблемы причинности проявляется в случаях с неосторожными преступлениями. Проблема состоит в том, что в производстве продовольствия обычно участвует множество субъектов, и факт недоброкачества товара не означает обязательно, что его производитель неосторожно нарушил принцип добросовестного поведения. В этом случае единственным средством доказывания, способным привлечь виновного участника производственно-торговой цепочки к уголовной ответственности, остается система отслеживания.

Опасные свойства продукции могут быть выявлены лишь после ее поступления в продажу. В этом случае причинение вреда здоровью по неосторожности может быть квалифицировано, если производитель продовольствия не предпринял необходимых мер для предотвращения опасности (так называемая обязанность лица вмешаться и устранить источник вреда или ущерба, созданный данным лицом).

Тонкость заключается в том, чтобы определить, способны ли были предписанные, но проигнорированные лицом действия по изъятию или отзыву продукции предотвратить наступление вреда здоровью, поскольку в случае причинения вреда здоровью по небрежности причинная связь может быть установлена, если осуществление предписанных действий предотвращало бы наступление вреда с вероятностью, граничащей с уверенностью (так называемая квази-причинность). В случае изъятия продукции с рынка, однако, поставщик не может оправдаться заявлением, что нижестоящий участник цепи поставки не ответил на сообщение об изъятии продукции, поскольку возможное неисполнение контрагентом своих обязанностей не может считаться оправданием для собственного неисполнения обязанностей, в случае, если действует эффективная система отслеживания продукции. В то же время, если продукт попал к потребителю, уже невозможно установить, достиг бы обязательный отзыв продукции цели предотвращения результата (причинения вреда).

Таким образом, безопасность продуктов питания в современной Германии основана на системе отслеживания происхождения продуктов питания, функционирующей под надзором специализированных контролирующих органов, а также органов общественного порядка. Надежное функционирование этих элементов на местном, региональном, государственном и надгосударственном уровне составляет основную гарантию продовольственной безопасности, тогда как уголовное право играет лишь вспомогательную роль.

В схожем ключе высказался и испанский профессор **Фернандо Наварро Кардозо** из Университета Ла-Палма Гран Канария, озаглавивший свой доклад «Опасность избыточного участия уголовного права в борьбе с продовольственным мошенничеством» [9]. В качестве основного тезиса профессор Кардозо обозначил минимизацию уголовно-правового вмешательства в данной сфере. По его мнению, обеспечение безопасности продовольствия ориентировано в первую очередь на профилактику правонарушений. Хотя наказание в уголовном праве и преследует в качестве одной из своих целей профилактику, но не является наилучшим средством ее достижения. Таковым средством для целей профилактики традиционно считается административный контроль над производством и реализацией продуктов питания. Продовольственная политика, подобно любой другой политике, реализуется средствами административного права, основной функцией которого является регулятивная. В отличие от этого, уголовное право лишено регулятивной функции и ограничено задачами вменения подозреваемым конкретных преступлений и устрашения их определенными наказаниями. Когда законодатель принимает решение о применении уголовно-правовых средств в административной сфере, он должен иметь в виду перспективу сосуществования преступлений и административных правонарушений в общей сфере правового регулирования. Между тем, помимо различных функций, уголовное и административное право различаются и по признаку общественной опасности запрещаемых ими правонарушений.

Преступления, к которым относятся наиболее серьезные и нетерпимые деяния, направлены против самого ценного в глазах индивидов и групп – против фундаментальных прав личности. Их охрану в качестве основной своей функции обеспечивает уголовное право, тогда как административное право, с его конструкцией административного правонарушения, является в данном случае вспомогательным средством. Таким образом, если объектом посягательства является здоровье личности, достаточно квалификации в качестве причинения вреда здоровью (преступления против личности), квалификация данного деяния как преступления против безопасности продовольствия будет излишней.

Необходимость правового вмешательства возникает и в случае угрозы общественному здравоохранению, когда опасные продукты питания попадают в цепочки поставок продовольствия. Общественное здравоохранение не является простой суммой доброго здоровья индивидов, но составляет коллективный интерес – право общества жить в безопасности и не подвергаться какой-либо опасности в результате продовольственного мошенничества. Однако общественное здравоохранение нельзя признать специфическим объектом уголовно-правовой охраны, поскольку это объект правового регулирования в целом и должен охраняться административными санкциями. В этом случае непосредственным охраняемым благом является даже не столько здоровье, сколько условия, его обеспечивающие. Следовательно,

правовая норма, запрещающая деяния, угрожающие таким условиям, носит вспомогательный, обеспечительный характер по отношению к охране основного блага – здоровья. Поэтому охрана здоровья (личности) должна осуществляться уголовно-правовыми средствами, тогда как охрана условий, обеспечивающих здоровье личности – административными санкциями.

Соотечественник профессора Кардозо, доктор **Виктор Мануэль Каро** из Университета Пабло де Олавида (Севилья) посвятил свой доклад интересному вопросу соотношения продовольственной и фармацевтической безопасности и этнокультурного разнообразия в перспективе уголовного права [10]. В свете проводимой в Евросоюзе и США политики «мультикультурализма» испанский исследователь обратил внимание на проблемы приспособляемости гастрономических и медицинских обычаев и традиций этнических меньшинств к действующему законодательству, а также поиска культурно «нейтральной» и научно аргументированной основы для уголовной политики в отношении оборота лекарственных средств.

Как известно из этнологии, многие действия представителей культурных меньшинств рассматриваются законодательством (основанным на культуре большинства) как правонарушения. В то же время, такие нарушения законодательства со стороны представителей культурных меньшинств или иностранных культур с криминологической точки зрения не могут быть признаны виновными правонарушениями (преступлениями), а лица, их совершившие, не могут быть вполне ответственными за них по причине детерминирующего значения родной культуры для такого поведения.

Тем не менее, главенствующая в обществе культура определяет уголовную политику государства, и это влияние является необоснованным в случаях, когда круг криминализируемых деяний выходит за рамки культурных компромиссов, признанных как большинством, так и меньшинствами данного общества. Такая необоснованность, несправедливость в первую очередь ощущается теми, кто не разделяет культурные предпочтения большинства общества. Примером тому может послужить известная история с попытками запрета санитарными органами «утки по-пекински» в ресторанах США, поводом к чему послужило несоблюдение при ее приготовлении и хранении допустимого температурного режима, установленного для заведений общественного питания. Также автор приводит примеры с запретом алкоголя в арабских странах, запретом табака в Бутане и другие случаи культурно обусловленных административных и уголовных запретов. При этом доктор Каро призывает при разработке уголовной политики исходить из научных данных, а не из культурных предпочтений большинства, поскольку последние с точки зрения этнокультурного многообразия и индивидуальных свобод могут оказаться лишь предрассудками.

По завершении работы 6-я сессия Форума приняла декларацию (ниже приводится ее полный текст).

## **Декларация Шестой сессии Международного форума «Преступность и уголовное право в эпоху глобализации»**

В прошлом веке преступления, связанные с поддельными и некачественными продуктами и лекарствами (ПНПЛ), не выделялись в самостоятельную группу преступлений. В начале XXI столетия преступления, связанные с ПНПЛ, становятся более частыми и тяжкими, многие государства вносят в свои уголовные законы, подзаконные акты и административное законодательство соответствующие предписания, касающиеся преступлений, связанных с ПНПЛ.

Указанные преступления являются чрезвычайно опасными и тяжкими. К ним относятся в том числе производство, продажа, транспортировка и хранение ПНПЛ, вредоносных и достаточно опасных для того, чтобы лишить человека жизни или здоровья.

Как хорошо известно, человеческая жизнь, основа человеческого бытия является наиболее важным (из основных) правом человека, здоровье является необходимым условием для жизни, без здоровья жизнь невозможна. Потеря здоровья снижает продолжительность жизни, приносит боль и страдания. Таким образом, вред здоровью по сути является и посягательством на жизнь, на основные права человека.

Преступления, связанные с ПНПЛ, ставящие под угрозу жизнь и здоровье, словно невидимые и аккуратные убийцы, лишают людей жизни и здоровья. Будучи невидимыми убийцами, в отличие от насильственных преступников, они убивают людей незаметно, не внушая страха, без пролития крови. Множество жизней исчезают безвестно от рук незаметных убийц, скрывающихся под ангельской маской, под видом защиты и спасения жизней, а на самом деле являющихся страшным злом, уничтожающим жизнь и здоровье. В некоторых странах каждый год тысячи людей погибают в результате принятия ПНПЛ. Количество людей, умерших от принятия ПНПЛ, во всем мире трудно подсчитать. Очевидно, что последствия каждого фатального случая принятия ПНПЛ повсеместно являются чрезвычайно шокирующими.

Но наиболее важно то, что преступления, связанные с ПНПЛ, приобрели глобальный характер. Это проявляется на трех основных уровнях: во-первых, такие преступления встречаются повсеместно и ни одна страна или регион не в состоянии избежать их; во-вторых, существуют универсальные связи различной степени близости между проявлениями преступности в мире, в связи с чем формируется глобальная преступная сеть; в-третьих, такие преступления тесно связаны с организованной преступностью, коррупцией и другими глобальными преступлениями, что делает их более опасными и серьезными.

Безусловно, глобализация преступной фальсификации продуктов питания и лекарственных препаратов требует, чтобы было легализовано и глобальное противодействие, в связи с чем необходимо принятие соответствующего международного договора. Как всем известно, под эгидой ООН создана система международных договоров, обеспечивающая глобальную правовую базу противодействия транснациональной организованной преступности, терроризму и коррупции. Соответственно, новые вызовы, исходящие от глобализации преступлений, связанных с ПНПЛ, также требуют глобальных правовых норм для противодействия таким преступлениям. Создание нормативно-правовой базы в отношении различных глобальных преступлений в конечном счете позволит отдельным странам и международному сообществу реализовать принцип верховенства права и защиты прав человека.

Необходимо в то же время отдавать себе отчет в том, что, с одной стороны, глобальная преступность серьезно нарушает основные права человека, в частности право на жизнь, с другой стороны, в процессе противодействия этим преступлениям права человека могут быть нарушены. Таким образом, все конвенции против глобальной преступности должны обеспечить всестороннюю защиту прав человека, как нарушаемых со стороны глобальной преступности различного вида, так и реализуемых в процессе противодействия такой преступности. В первом случае обеспечивается защита прав человека, во втором – гарантируется их реализация.

В апреле 2010 г. Конгресс ООН по предупреждению преступности и уголовному правосудию, прошедший в Сальвадоре (Бразилия), заявил: 1) Мы признаём, что эффективная, справедливая и гуманная система уголовного правосудия основывается на приверженности обеспечению защиты прав человека при отправлении правосудия, предупреждении преступности и проведении борьбы с ней. 2) Мы также признаём, что ответственность за обновление, если это уместно, и поддержание эффективной, справедливой, подотчетной и гуманной системы предупреждения преступности и уголовного правосудия несет каждое из государств-членов. Данное заявление еще более подтверждает важность и необходимость установления международно-правовой основы противодействия глобальным преступлениям, связанным с ПНПЛ, в рамках которой верховенство права и прав человека должны быть абсолютной и наивысшей ценностью.

Итак, мы призываем всех людей и все народы мира, Организацию Объединенных Наций, а также все межправительственные и международные неправительственные организации немедленно принять меры и упорно работать над принятием Конвенции ООН по предупреждению преступной фальсификации продуктов питания и лекарственных препаратов.

С точки зрения предупреждения и борьбы с преступностью Международная конвенция о глобальных преступлениях, связанных с ПНПЛ, является чрезвычайно важным, но недостаточным решением. Нам также следует развивать международное сотрудничество и действовать в тесном взаимодействии. Международное сообщество должно «принимать решения о более эффективных согласованных действиях в духе сотрудничества в целях борьбы с преступностью и обеспечения правосудия» (Бангкокская декларация). Международное сообщество должно принимать необходимые формы и документы для международного сотрудничества в борьбе с глобальными преступлениями, связанными с пищевыми продуктами и лекарственными препаратами, в том числе по выдаче преступников, взаимной помощи при осуществлении уголовного судопроизводства, передаче осужденных преступников, признании приговоров, вынесенных в иностранных государствах, конфискации и замораживании имущества, сотрудничества правоохранительных органов и так далее.

Стратегически есть две цели профилактики и борьбы с глобальными преступлениями, связанными с продовольственной и лекарственной продукцией. Одной из них является «профилактика», направленная на снижение возможностей незаконной деятельности, связанной с извлечением прибыли, а также на снижение степени уязвимости общества и государства от преступлений. Второй целью является «контроль», стремящийся путем судебного преследования ослабить и сократить преступность посредством отслеживания и конфискации активов, накопленных в результате противозаконной деятельности и используемых в такой деятельности. «На самом деле реализация политики контроля преступности, без принятия во внимание необходимых мер предосторожности, а также переоценивание

средств профилактики с принятием их как единственной формы превенции приведут к перегрузке системы уголовного правосудия и тем самым снизят ее эффективность».

И предупреждение преступности, и контроль над ней тесно связаны с верховенством закона. Причина в том, что преступная деятельность является вызовом традиционному пониманию верховенства закона и, что более важно, реформа верховенства закона сделает систему уголовного правосудия способной более эффективно защищать права человека и контролировать преступную деятельность. Следует отметить, что верховенство закона имеет более важное значение в системе уголовного правосудия, чем в других областях права. Для профилактики преступности и борьбы с ней большее внимание должно быть обращено на реформы в системе верховенства закона в целях постепенного доведения ее до совершенства.

В 2009 г. был основан Международный форум «Преступность и уголовное право в эпоху глобализации» (IFCCLGE). Тогда в декларации форума мы заявили: «Наша цель заключается в укреплении законности, защите и обеспечении прав человека на национальном и международном уровнях, в борьбе с преступлениями и в особенности с глобальными преступлениями. Это священная историческая миссия и правое дело. Форум будет прилагать большие усилия, чтобы достичь этих целей. Мы должны достичь этих целей и мы это сделаем».

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. He, Bingsong. Fake and Shoddy Food and Drug Products Crimes: Importance, Specifics and Counteraction / He Bingsong. – Beijing, 2014. – 12 p.

2. Kvashis, V. Y. Fight against food and medicines falsification : legislation and practice // The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era : Paper Collection. – Beijing, 2014. – P. 218–224.

3. Fedorov, A. V. Criminal law framework ensuring safe circulation of drug-containing pharmaceutical products (drug-containing medicines) // The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era : Paper Collection. – Beijing, 2014. – P. 44–79.

4. Парог, А. И. Фармацевтическое уголовное право Германии и России / А. И. Парог, У. Хелльман, П. Головненков // The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era : Paper Collection. – Beijing, 2014. – P. 218–224.

5. Иногамова-Хегай, Л. В. Противодействие по российскому уголовному праву фальсификации продуктов питания и лекарственных препаратов // The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era : Paper Collection : Paper Collection. – Beijing, 2014. – P. 487–494.

6. Коробеев, А. И. Особенности уголовного законодательства России об ответственности за незаконное осуществление фармацевтической деятельности в сфере оборота наркотических средств и психотропных веществ / А. И. Коробеев, А. И. Ролик // The Sixth session of the International Forum on crime and criminal law in the global era : Paper Collection. – Beijing, 2014. – P. 535–540.

7. Cardoso, F. N. The danger or over-representation of Criminal Law in the fight against food fraud // *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era : Paper Collection*. – Beijing, 2014. – P. 183–190.

8. Caro, V.M. Food and drug safety and ethno-cultural diversity from the perspective of criminal law // *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era : Paper Collection*. – Beijing, 2014. – P. 137–142.

9. Kretschmer, B. Food Safety, Traceability and Criminal Law Liability // *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era : Paper Collection*. – Beijing, 2014. – P. 127–136.

10. Queiroz, R. M. Public Health Protection in Brazilian Law : Issues on the Criminal – Administrative Divide // *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era : Paper Collection*. – Beijing, 2014. – P. 13–20.

## REFERENCES

1. He Bingsong. *Fake and Shoddy Food and Drug Products Crimes: Importance, Specifics and Counteraction*. – Beijing, 2014. 12 p.

2. Kvashis V.Y. Fight against food and medicines falsification: legislation and practice. *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era: Paper Collection*. Beijing, 2014, pp. 218–224.

3. Fedorov A.V. Criminal law framework ensuring safe circulation of drug-containing pharmaceutical products (drug-containing medicines). *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era: Paper Collection*. Beijing, 2014, pp. 44–79.

4. Rarog A.I., Hellman Y., Golovnenkov P. Farmatsevticheskoe ugovnoe pravo Germanii i Rossii [Pharmaceutical criminal law of Germany and Russia]. *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era: Paper Collection*. Beijing, 2014, pp. 218–224. (In Russian).

5. Inogamova-Khegai L.V. Protivodeistvie po rossiiskomu ugovnomu pravu fal'sifikatsii produktov pitaniya i lekarstvennykh preparatov [Counteraction to the Russian criminal law falsification food and medicine]. *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era: Paper Collection*. Beijing, 2014, pp. 487–494. (In Russian).

6. Korobeev A.I., Rolik A.I. [Russian criminal law on liability for illegal pharmaceutical activities: The MEDICRIME Treaty-Episode or overture for the Global Era?]. *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era: Paper Collection*. Beijing, 2014, pp. 124–127. (In Russian).

7. Cardoso F.N. The danger or over-representation of Criminal Law in the fight against food fraud. *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era: Paper Collection*. Beijing, 2014, pp. 183–190.



8. Caro V.M. Food and drug safety and ethno-cultural diversity from the perspective of criminal law. *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era: Paper Collection*. Beijing, 2014, pp.137–142.

9. Kretschmer B. Food Safety, Traceability and Criminal Law Liability. *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era: Paper Collection*. Beijing, 2014, pp. 127–136.

10. Queiroz R.M. Public Health Protection in Brazilian Law: Issues on the Criminal – Administrative Divide. *The Sixth Session of The International Forum on Crime and Criminal Law in the Global Era: Paper Collection*. Beijing, 2014, pp. 13–20.

## СВЕДЕНИЯ О ЧЛЕНАХ РЕДКОЛЛЕГИИ

**Айриш Чарльз Роберт** – директор Восточноазиатского центра правовых исследований Университета Висконсин-Мэдисон, профессор Юридической школы Университета Висконсин-Мэдисон, США.

**Бакланов Петр Яковлевич** – академик РАН, доктор географических наук, директор Тихоокеанского института географии ДВО РАН, г. Владивосток, Россия.

**Белкин Виктор Григорьевич** – доктор экономических наук, профессор, Школа экономики и менеджмента ДВФУ, г. Владивосток, Россия.

**Жариков Евгений Прокофьевич** – доктор экономических наук, профессор, Школа экономики и менеджмента ДВФУ, г. Владивосток, Россия.

**Князев Сергей Дмитриевич** – доктор юридических наук, профессор, судья Конституционного Суда России, заслуженный юрист Российской Федерации, г. Санкт-Петербург, Россия.

**Коробеев Александр Иванович** – доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой уголовного права и криминологии Юридической школы ДВФУ, г. Владивосток, Россия.

**Кузнецов Владимир Сергеевич** – кандидат экономических наук, профессор, Школа региональных и международных исследований ДВФУ, г. Владивосток, Россия.

**Курилов Владимир Иванович** – доктор юридических наук, профессор, проректор ДВФУ, директор Юридической школы ДВФУ, заслуженный работник высшей школы Российской Федерации, г. Владивосток, Россия.

**Ли Се Ун (Lee Se Ung)** – Председатель Совета, Shin IL Educational Foundation, Seoul Cyber University, г. Сеул, Республика Корея.

**Пак Ноенг** – декан Юридического факультета Университета Корё, г. Сеул, Республика Корея.

**Печерица Владимир Федорович** – доктор исторических наук, профессор, Школа региональных и международных исследований ДВФУ, г. Владивосток, Россия.

**Присекина Наталья Геннадьевна** – кандидат юридических наук, доцент Юридической школы ДВФУ, заместитель директора Юридической школы по науке и инновациям, почетный консул Республики Чили, г. Владивосток, Россия.

**Снайдер Дэниел (Sneider Daniel)** – заместитель директора по науке Центра Азиатско-Тихоокеанских исследований имени Шоренстайна Стэнфордского университета, США.

**Фу Куен-чен** – профессор Юридического института «Кайюань» Шанхайского транспортного университета, г. Шанхай, КНР.

**Хуан Даосю (Huang Daoxii)** – председатель Научно-исследовательского центра по изучению российского права, профессор, г. Пекин, КНР.

## EDITORIAL BOARD'S DATA

**Charles R. Irish** – Senior Director, East Asian Legal Studies Center, Volkman-Bascom Professor of Law (emeritus), University of Wisconsin-Madison, USA.

**Peter Y. Baklanov** – the Academician of the Russian Academy of Sciences, Doctor in Geographical Sciences, Director of the Pacific Institute of Geography, Far Eastern Branch of the Academy of Sciences, Vladivostok, Russia.

**Victor G. Belkin** – Doctor in Economics, Professor, School of Business and Public Administration, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

**Evgeny P. Zharikov** – Doctor in Economics, Professor, School of Business and Public Administration, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

**Sergey D. Knyazev** – Doctor in Law, Professor, Judge of the Constitutional Court of the Russian Federation, Honored Lawyer of the Russian Federation, St. Petersburg, Russia.

**Alexander I. Korobeev** – Doctor in Law, Professor, Honored Scientist of the Russian Federation Chair of Criminal Law and Criminology Department, School of Law, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

**Vladimir S. Kuznetsov** – Ph.D. in Economics, Professor, School of Regional and International Studies, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

**Vladimir I. Kurilov** – Doctor of Law, Professor, Honorary University Educationalist of the Russian Federation, Vice President of Far Eastern Federal University, Director & Dean, School of Law, FEFU, Vladivostok, Russia.

**Lee Se Ung**, – Chair of the Board, Shin IL Educational Foundation, Seoul Cyber University, Republic of Korea.

**Nohyoung Park** – Ph.D., Dean, School of Law, Director of Cyber Law Center, Korea University, Seoul, Republic of Korea.

**Vladimir F. Pecheritsa** – Doctor in Historical Sciences, School of Regional and International Studies, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

**Natalia G. Prisekina** – Ph.D. in Law, Associate Professor, Honorary Consul of the Republic of Chile, Vice Director for Research and Innovation, School of Law, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

**Daniel C. Sneider** – Associate director for research at the Walter H. Shorenstein Asia-Pacific Center at Stanford University, USA.

**Kuen-chen FU** – KoGuan Chair, Professor in Law, KoGuan Law School, Shanghai Jiao Tong University, PRC.

**Huang Daoxiu** – Professor, Chairman of the Research Centre for the Study of Russian law, Beijing, PRC.

**АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ  
РЕГИОН**



**ЭКОНОМИКА  
ПОЛИТИКА  
ПРАВО**

**Научный  
и общественно-политический  
журнал**

**2015  
№ 1 (34)**

Главный редактор  
В. И. Курилов, доктор юридических наук, профессор,  
заслуженный работник высшей школы РФ

Редакционная коллегия  
Ч. Р. Айриш, П. Я. Бакланов, В. Г. Белкин, Е. П. Жариков,  
С.Д. Князев, А. И. Коробеев, В. С. Кузнецов, Ли Се Ун,  
Пак Ноенг, В. Ф. Печерица, Н. Г. Присекина,  
Дэниел Снайдер, Фу Куен-чен, Хуан Даосю

Редактор *Т.Л. Федотова*  
Перевод на английский язык *Н.В. Бетанкурт*  
Редактор References *Т.В. Поликарпова*  
Компьютерная вёрстка *С.А. Стогний*

Подписано в печать.20.03.2015.  
Формат 70x100 1/16. Уч.-изд. л. 14,80. Усл. печ. л. 16,45.  
Тираж 500 экз. Заказ 229.

Дальневосточный федеральный университет  
690950, г. Владивосток, ул. Суханова, 8

Отпечатано в типографии  
Дирекции публикационной деятельности ДВФУ  
690990, г. Владивосток, ул. Пушкинская, 10