

## НЕКОТОРЫЕ ЭКОЛОГО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ АРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА

Е.И. МАЙОРОВА, проф., зав. каф. права МГУЛ, д-р юр. наук

caf-pravo@mgul.ac.ru

ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет леса»  
141005, Московская обл., г. Мытищи-5, ул. 1-я Институтская, д. 1, МГУЛ

*Рассматриваются экологические проблемы Баренцева Евро-Арктического трансграничного региона (БЕАР), обусловленные как разведкой, добычей и транспортировкой нефти, так и иными видами негативного антропогенного воздействия. Своеобразие природных условий, богатство природных ресурсов арктических территорий требуют разработки способов охраны уникальных экосистем, в том числе и законодательными мерами. Российская Федерация ратифицировала ряд международных конвенций и соглашений. Международные правовые акты определяют статус Арктики как «особого района», подлежащего специальной международно-правовой защите. Однако они касаются, в основном, охраны морских акваторий и не рассматривают арктические леса, ягодники, реки как объект правовой охраны. Имеются внутренние нормативные правовые акты, регулирующие деятельность наземной обслуживающей нефтедобычу инфраструктуры, но они касаются, в основном, технической безопасности без учета экологического аспекта. При этом в самой малой степени учитывается, что отдельные виды продукции нефтехимической промышленности не только пожароопасны, но и ядовиты. Отсутствует комплексное природоохранное законодательство для сохранения природы российской Арктики, несмотря на то, что антропогенное воздействие приводит к необратимым изменениям. На восточном побережье Белого моря в результате вырубки бореальных лесов происходит почвенная эрозия и перенос песков в реки. Вследствие образования песчаных отложений изменяются русла рек, нарушается нерест рыбы, прекращается малое судоходство, песком заносит жилые поселки. Остановить наступление арктических пустынь можно заложением лесных культур в притундровой зоне, однако законодательных инициатив по решению этой серьезной проблемы в Поморье до сих пор не отмечено. Даже несмотря на приостановку деятельности по добыче нефти на континентальном шельфе, экологическая напряженность в Арктической зоне имеет ярко выраженную тенденцию к возрастанию.*

*Ключевые слова:* БЕАР, Арктическая зона, континентальный шельф, добыча нефти, российский Север, негативное антропогенное влияние, международное законодательство, российское законодательство, бореальные леса, транспортная структура, экология.

Северо-Запад России входит в Баренцев Евро-Арктический трансграничный регион, расположенный в северной части Европы, в основном к северу от полярного круга. С российской стороны он включает Архангельскую и Мурманскую области, Ненецкий АО, Республики Карелия и Коми. Территория субъектов находится на соседних тектонических структурах, на щите Фенноскандии, Балтийской и Российской плитах. Горные хребты, характерные для западной части, расположены на Балтийской плите, а равнины и холмы образуют в целом мягкий рельеф восточных территорий, которые принадлежат к Российской плите. Российский Северо-Запад окружен четырьмя морями: Норвежским на западе, Баренцевым, Белым и Карским – на севере. Печора и Двина являются крупнейшими водотоками, Онежское и Ладожское озера – крупнейшими водоемами. Леса занимают около половины территории, 24 % – тундра, 13,8 % – болота, 7,8 % – ледники и 5,3 % – водные угодья. Бореально-арктический регион является одним из крупнейших резерва-

тов сохранившихся нетронутых природных экосистем на Земле. В отличие от других областей Европы БЕАР изобилует природными ресурсами. Только несколько мест на планете настолько же богаты лесами, рыбой, полезными ископаемыми: рудой и минералами, нефтью и газом [1].

Для решения проблемы защиты уникальной природы северной полярной зоны от техногенных и иных воздействий в 1991 г. состоялась международная конференция, на которой была одобрена Декларация и Стратегия защиты окружающей природной среды Арктики (АЕПС). Восемью приполярными государствами 19 сентября 1996 г. по инициативе Финляндии был создан Арктический совет, включающий Данию, Исландию, Канаду, Норвегию, Россию, США, Финляндию и Швецию.

Опасность нанесения экологического вреда Арктическому региону есть у каждой из восьми стран. Это риски, связанные с нефте- и газоместорождениями: при разведке месторождений, при добыче, хранении, погрузке, при транспортировке, в т. ч. нефтепроводом.

Особенностью рисков Канады является эксплуатация нефтепровода в Нормане, Веллсе и цинковые шахты на побережье; риски Финляндии – стальное производство и целлюлозно-бумажная промышленность в Tornio и Kemi-joku; в Исландии – химическое производство, а также риск извержения вулканов, сход лавин, землетрясения; в Норвегии – судоходство; в Швеции – химическое производство и горнодобывающая промышленность [2].

Правительство Российской Федерации готово идти на риск и планирует использовать возможности региона для добычи углеводородов. Действительно, на шельфе Печорского моря обнаружено шесть месторождений, включая крупные Долгинское, Приразломное, Медыньское-море и Северо-Гуляевское. Эксперты отмечают, что территория шельфа изучена мало, поэтому в ближайшие годы могут быть открыты дополнительные месторождения.

Выступая на международном форуме, посвященном освоению Арктики (2008), Владимир Путин заверил, что все планы по развитию региона «будут реализованы с учетом самых строгих экологических стандартов». «Бурная хозяйственная деятельность в Арктике принесет пользу только в том случае, если между интересами экономики и задачей сбережения природы будет обеспечен разумный, грамотный баланс», – заявил он. Это высказывание имеет большое значение, поскольку российские нефтегазовые компании, зачастую пренебрегающие мерами безопасности даже на материке, должны доказать свою способность осуществлять такие сложные проекты, – говорится в опубликованном докладе «Гринпис России» [3, 4].

Правовой базой предполагаемых мероприятий служат «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу», принятые в 2008 г. [5]. При этом п. «в» ч. 6 гл.3 главными целями государственной политики РФ в сфере экологической безопасности объявляют сохранение и обеспечение защиты природной среды Арктики, ликвидацию экологических последствий хозяйствен-

ной деятельности в условиях возрастающей экономической активности и глобальных изменений климата.

«Основы...» учитывают положения, имеющиеся в ряде международно-правовых документов:

1. Конвенция 1973 г., измененная Протоколом 1978 года (МАРПОЛ–73/78) по предотвращению загрязнений с судов – (ратифицирована всеми приарктическими странами).

2. Конвенция ООН 1982 г. по морскому праву (ратифицирована всеми приарктическими государствами).

3. Конвенция 1986 г. об оперативном оповещении о ядерной аварии (Соглашение об оповещении) и Конвенция о помощи в случае ядерной аварии или аварийной радиационной ситуации. 1986 г. – (не ратифицирована США и Канадой).

4. Международная Конвенция 1990 г. по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству и Протокол по обеспечению готовности на случай загрязнения опасными и вредными веществами (иными, чем нефть), борьбе с ним и сотрудничеству 2000 года OPRC-HNS 90/00 (ратифицирована всеми странами).

5. Конвенция 1992 г. о трансграничном воздействии промышленных аварий – (не ратифицирована Исландией и США).

6. Международный кодекс 1993 г. по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ).

7. Международный кодекс 1998 г. о безопасности судов, осуществляющих плавание в полярных водах – Полярный кодекс (ПК). Этот документ имеет целью обеспечение безопасности судоходства и предотвращение загрязнения в результате деятельности судов в полярных водах. ПК учитывает, что в полярных условиях лед может представлять серьезную опасность для всех судов, что вызывает необходимость применения повышенных требований к конструкции судов, относящихся к полярным классам.

(Российская Федерация не ратифицировала Международную Конвенцию 1969 г. относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загряз-

нению нефтью, и Протокол 1973 г. о вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению веществами иными, чем нефть (ратифицирована Исландией, Швецией, США).

Перечисленные международные правовые акты определяют статус Арктики как «особого района», подлежащего специальной международно-правовой защите [6]. Особым районом считается территория, где по признанным техническим причинам, относящимся к океанографическим и экологическим условиям, а также специфике перевозок необходимо принятие обязательных методов предотвращения загрязнения моря. Положения Конвенции затрагивают два направления угрозы экологической безопасности Арктического региона. Кроме того, Конвенция содержит нормы реагирования в случае непредвиденных ситуаций, готовности международного сотрудничества к обеспечению безопасности на море, предотвращению несчастных случаев и избежанию причинения ущерба окружающей, в частности морской, среде.

В мире не существует успешных практик по ликвидации нефтяных разливов в ледовых условиях. Если акватория моря покрыта льдами хотя бы на 10 %, механические средства сбора теряют эффективность. Наибольшую тревогу вызывает тот факт, что еще не придумали технологий, чтобы справляться с нефтью, просачивающейся в структуру льда.

На заседании Совбеза президент поручил укрепить границу российской части Арктики. Он подчеркнул, что необходимо отстаивать каждый участок богатого углеводородами Континентального шельфа российской части Арктики и морские акватории.

Как известно, самое деструктивное воздействие на окружающую среду оказывает добыча полезных ископаемых. В связи с этим понятна обеспокоенность экологических организаций, включая «Беллону», «Гринпис» и Всемирный фонд дикой природы. Опасения природоохранных объединений усилились, когда в декабре 2011 г. плавучая буровая платформа «Кольская» затонула в водах Охотского моря, унеся жизни 53 из 67 членов экипажа.

Международные экологические организации призвали приостановить новые шельфовые проекты в Арктике.

По сведениям, имеющимся в открытом доступе, себестоимость добычи нефти в России в 2010 г. составила 22 доллара за баррель. Себестоимость добычи нефти на шельфе может достичь 30 долларов за баррель. Специалисты «Гринпис» утверждают, что эта цифра не учитывает стоимость выполнения необходимых стандартов безопасности. По мнению аналитиков, для того, чтобы к 2030 г. обеспечить 10 %-ный прирост добычи нефти в России за счет арктического шельфа, потратить требуется около девяти триллионов рублей. Это данные проекта программы, но они отражают порядок величины затрат, необходимых для полномасштабного освоения нефтяных ресурсов российского арктического шельфа и порядок величины тех ресурсов, которые в результате этих затрат можно будет извлечь и использовать.

Российское правительство, судя по всему, такую альтернативу уже осознало – сейчас работа над проектом госпрограммы разведки российского континентального шельфа и разработки его минеральных ресурсов сокращена. Но ее отдельные элементы продолжают развиваться, и связанные с ними риски могут оказаться весьма ощутимыми для будущего всей страны. Один из них – законодательно неурегулированная добыча нефти на арктическом шельфе с использованием устаревших технологий и оборудования, без принятия надежных мер по предотвращению аварий и ликвидации их последствий. В этой связи представляется необходимым пересмотреть политику освоения арктического шельфа и принять закон, который бы обязывал компании принимать должные меры по ликвидации последствий возможных аварий в ходе добычи на шельфе [7].

Грузопоток на Северном морском пути увеличивается, что требует сооружения береговой инфраструктуры. Ее широкомасштабное возведение на побережье Карского моря (порты и портопункты Ямбург, Харасавэй, Новый порт, Сабетта, Усть-Кара) предусматривает строительство сети как железных,

так и автомобильных дорог к перечисленным портам.

Транспортировка природного сырья не имеет проработанной законодательной базы, учитывающей все издержки экологического характера. Как отмечают специалисты [8], ряд нормативно-правовых документов, в частности «Нормы технологического проектирования морских портов», безнадежно устарели. В последние годы разработаны технические регламенты «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (Постановление Правительства РФ от 15 июля 2010 г. № 525), «О безопасности объектов морского транспорта» (Постановление Правительства РФ от 12 июля 2010 г. № 620) и «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (Постановление Правительства РФ от 15 июля 2010 г. № 524). Однако они касаются, в основном, технической безопасности, без учета экологического аспекта. Между тем, отдельные виды продукции нефтехимической промышленности не только пожароопасны, но и ядовиты (авиационное топливо, дизельная фракция, мазут, сжиженный бутан) в большей или меньшей степени [4]. Размещение многих портовых перегрузочных мощностей в непосредственной близости от городских районов создает дополнительные угрозы экологической безопасности жителей. Перенос таких мощностей в природные условия без учета экологических требований чреват уничтожением ценных с биологической точки зрения экосистем.

Не менее разрушительно влияет на природные экосистемы деятельность в военной сфере. В высоких широтах ведутся работы по восстановлению военных аэродромов, большинство из которых расположено на островах, но имеются и в материковой части: например в Алакургти Мурманской обл. Освоение приарктических территорий военными также угрожает уникальной природе российского Севера [9]. В частности, уже потребовалось и потребуются еще более интенсивное развитие инфраструктуры и транспортной сети, что, безусловно, негативно скажется на экосистеме региона в целом.

Биологи и экологи на международном, национальном и региональном уровнях

особое значение придают сохранению мало нарушенных лесов и болот. Бореальные леса (которые часто называют русским словом «тайга») – это крупнейший биом земли, который играет огромную роль в мировых климатических процессах [10]. От его сохранности зависит будущее планеты. Существует «успокаивающее» мнение, что поскольку наибольшее распространение бореальные леса имеют в удаленных регионах с низкой плотностью населения, то их использование происходит менее интенсивно по сравнению с другими лесами. По этой причине прямое влияние антропогенного фактора здесь слабее, нежели в лесах умеренной и тропической зон. Тем не менее в России бореальные леса включены в цикл промышленного использования. Сравнительно небольшие участки хвойников, сохранившиеся среди обширных пространств вторичных лиственных и смешанных лесов, или последние массивы дикой тайги в Двинско-Пинежском междуречье и самых северных районах области служат источниками сырья для архангельского леспрома. По данным «Гринпис» России [3], заготовка и вывозка древесины из этих лесов обходится с каждым годом все дороже (поскольку наиболее доступные и ценные с хозяйственной точки зрения остатки хвойных лесов истощаются в первую очередь), что делает лесной сектор Архангельской области все менее конкурентоспособным. Кроме того, такая система лесопользования несет угрозу последним остаткам дикой таежной природы и лесам, расположенным вблизи поселений, создавая конфликтные ситуации. Эксплуатация этих лесов путем рубок главного пользования губительна для уязвимых северных экосистем. Интенсивное освоение тайги, добыча древесины в последних естественных лесах уже привели к катастрофическому состоянию на Соломбальском ЦБК; Соломбальском ЛДК остановлен с неясными перспективами, шесть леспромхозов холдинга находятся на грани выживания.

Сохранение лесных массивов оправдано не только с экологической точки зрения. В связи с современными тенденциями перехода к комплексному использованию «лесных по-

лезностей» и устойчивому лесопользованию в регионе приобретают все большее значение пищевые лесные ресурсы. С начала 2000-х гг. резко увеличился спрос на свежемороженые ягоды черники, преимущественно для экспортных поставок. Дикорастущие ягоды выступают в качестве дополнительного источника питания, используются для производства лекарственных препаратов, а также как база для пчеловодства [11].

Известно, что один гектар высокобонитетного леса в год производит в среднем 13–15 м<sup>3</sup> древесины и сопутствующей органики (листья, кора), потребляя около 1000 т осадков, а остальную воду пропускает в подземные горизонты, что способствует питанию малых водотоков. Реки в облесенных регионах остаются полноводными, богатыми рыбой, при этом отсутствуют такие явления, как эрозия почв и овраги [10]. На нарушенных территориях в устье реки Варзуги (Мурманская область) в результате рубки леса, а также нерегулируемого выпаса скота и лесных пожаров образовались песчаные пустыни, что является феноменом для северных климатических условий. В результате переноса песков в реки происходит изменение русла, нарушается нерест рыбы, прекращается малое судоходство, песком заносит жилые поселки.

Такая же ситуация характерна для Архангельской области, особенно на восточном побережье Белого моря, где образовались песчаные отложения в устьях рек. Остановить наступление арктических пустынь можно заложением лесных культур в притундровой зоне, однако законодательных инициатив по решению этой серьезной проблемы в Поморье до сих пор не отмечено.

Еще одним негативным направлением воздействия на окружающую среду арктической зоны является жилищное строительство. Очевиден вред, наносимый отчуждением ценных в ландшафтном отношении участков под застройку; особенно губителен этот процесс для водоохранных зон. Строительство дорог приводит к фрагментации территорий и нарушению хрупкого равновесия арктических экосистем. Между тем, глобализация рынков за счет развитых коммуникаций увеличива-

ет многовекторность торгово-экономических связей, поэтому создание разветвленной транспортной сети становится первоочередной задачей. И здесь целесообразно снова вернуться к проблеме сохранения и восстановления лесов, благодаря которым малые реки и притоки крупных рек остаются судоходными и выполняют функции транспортной структуры как в теплый период, так и в зимний, когда могут использоваться в качестве дорог.

Инициатива президента (октябрь 2014 г.) о выделении территорий под развитие транспортной инфраструктуры, в частности развития сети скоростных магистралей, неминуемо затронет и северные районы страны, что приведет к еще большей деградации бореальных биогеоценозов.

Гармоничное развитие региона обязательно должно включать хорошо выраженный баланс между экологическим, экономическим и социальным аспектами. По стратегическому Плану сохранения и использования биоразнообразия соответствующей международной Конвенции, чтобы сохранить уникальные экосистемы, надо, чтобы к 2020 г. не менее 17 % районов суши и внутренних вод и 10 % прибрежных и морских районов стали ООПТ. В настоящее время российские ООПТ в Баренцевом регионе по объему больше, чем европейские. Но если сравнивать в процентном соотношении к площади стран, то Россия – на последнем месте. В Финляндии ООПТ Баренцева региона занимает более 23 %, в Швеции – около 22,5 %, в Норвегии – 14 %, в России – 11 % [1].

Необходимость вложения больших ресурсов для решения одних только эколого-географических проблем устойчивого развития региона замедляет сближение России и соседних стран, нередко сводя его к чисто политическому процессу и преимущественно гуманитарным проектам.

Схожесть климатических условий Северо-Запада России с самыми северными частями Скандинавии и общее природное единство Фенноскандии предполагают, казалось бы, идентичные подходы к решению проблем социально-экономического развития

Европейского Севера. Но после нескольких первых лет баренцевоморской кооперации стали все более заметны политические, экономические и культурные различия.

Экологи Финляндии наблюдают за состоянием дел в России. «В Мурманской области есть определенные проблемы с экологией. Например, на предприятиях Печенги и Никеля существуют проблемы сточных вод. У финской стороны имеются современные технологии, которые могли бы помочь в их решении. Сейчас хороший, серьезный бизнес и экология неразделимы и идут рука об руку». Однако своеобразие российского законодательства, монополизм центральных субъектов экономической деятельности, практика налоговых, таможенных и пограничных структур и коррупционные проблемы мешают продвижению экономических проектов на территории российского Севера с Запада. В частности, инвестиционная активность зарубежных партнеров БЕАР пока невелика, отчасти потому, что в БЕАР имеются только координирующие структуры, но нет органа, отвечающего за общий бюджет этого образования. Тем не менее отмечается возрастание внешнеполитической активности стран, вызванной повышением роли Арктики в мировом ресурсном потенциале и сохранении экологического баланса планеты.

В 2013 г. представители Роснефти заявили о намерении разместить в Росляково большую часть работ, связанных с собственной арктической базой. Новая база должна была взять на себя различные функции, в том числе обслуживание буровых установок и добычных платформ. По информации компании, на базе планировалось создать 1500 рабочих мест. Однако обострение международной обстановки и введение санкций изменили ситуацию. Сейчас полагают, что Роснефть вернется на росляковскую площадку не раньше, чем через 3–5 лет – сейчас «слишком большая неопределенность с курсом рубля и ценами на нефть» [11]. Санкции не позволяют, в частности, норвежской компании «Статойл» продолжать реализацию планов бурения скважин на крайнем севере Баренцева моря совместно с Роснефтью.

В федеральном бюджете России на 2014 г. не было предусмотрено выделение средств на финансирование госпрограммы социально-экономического развития Арктической зоны. Соответствующий законопроект был подготовлен в трех вариантах, но ни один не прошел согласования в правительстве. В ходе парламентских слушаний было официально сообщено, что пока вопрос «заморожен».

Подводя итог сказанному, можно констатировать наличие на российском Севере огромного количества проблем, в т. ч. экологических, и отсутствие краткосрочных перспектив их разрешения. Более того, несмотря на приостановку деятельности по добыче нефти на шельфе, экологическая напряженность в Арктической зоне имеет ярко выраженную тенденцию к возрастанию.

### Библиографический список

1. Булатов, В.Н. Баренцев Евро-Арктический регион и Архангельская область: Международное сотрудничество. История и современность / В.Н. Булатов, А.А. Шалев. – Архангельск: Поморский госуниверситет, 2001. – 174 с.
2. Гранберг, И.С. и др. Арктика на пороге третьего тысячелетия (ресурсный потенциал и проблемы экологии) / И.С. Гранберг, Н.П. Лаверов, Д.А. Додин. – СПб.: Наука, 2000. – 183 с.
3. <http://www.greenpeace.org/russia/ru/campaigns/protect-the-arctic/> n Защитим Арктику Гринпис России
4. <http://www.savethearctic.org/> Save The Arctic | Greenpeace
5. «РГ» Столичный выпуск № 4877 от 27 марта 2009 г.
6. Нестеренко, Е.А. О формировании международно-правового режима защиты окружающей среды для северной полярной области Земли / Е.А. Нестеренко. – М., 1990. – С. 52.
7. <http://www.themoscowtimes.com/special/environment/rus/bezopasnost-i-tsena-v-skhatke-za-arkticheskuyu-neft.html>
8. Матишов, Г.Г. Устойчивое развитие морского сегмента БЕАР (приоритеты, реалии, компромиссы) / Г.Г. Матишов, В.В. Денисов, А.П. Жичкин, Д.В. Моисеев // Арктика: экология и экономика, – № 1(9), – 2013. – С. 60–69.
9. Гагаринский, Е.А. Взаимодействие железнодорожного транспорта при экспорте углеводородного сырья и продуктов его переработки / Е.А. Гагаринский // Инновации транспорта. – № 2 (8) – 2012. – С. 23–32.
10. Комлева, Н.А. Арктическая стратегия приарктических государств: общее и особенное / Н.А. Комлева // Арктика и Север, 2011 – № 2. – С. 19–25.
11. Егошина, Т.Л. Недревесные растительные ресурсы России / Т.Л. Егошина. – М.: НИА-Природа, 2005. – 83 с.
12. [http://fedpress.ru/news/polit\\_vlast/news\\_polit/1365505171-murmanskaya-oblast-menyaet-format-vzaimootnoshenii-s-laplandiei](http://fedpress.ru/news/polit_vlast/news_polit/1365505171-murmanskaya-oblast-menyaet-format-vzaimootnoshenii-s-laplandiei)

SOME ECOLOGICAL AND LEGAL PROBLEMS OF ARCTIC REGION

Maiorova E.I., Prof. MFSU, Dr. Sci. (Legal)

caf-pravo@mgul.ac.ru

Moscow State Forest University (MSFU) 1<sup>st</sup> Institutskaya st., 1, 141005, Mytishchi, Moscow reg., Russia

*The article examines the environmental problems in the Barents Euro-Arctic cross-border region (BEAR) due to the exploration, production and transportation of oil and other kinds of negative human impact. Characteristics of the natural environment, rich natural resources of the Arctic territories require the development of methods of protecting the unique ecosystems, including legislative measures. The Russian Federation has ratified a number of international conventions and agreements. International legal acts determine the status of the Arctic as a «special area» to be under a special international legal protection. However, they concern mainly the protection of marine areas and do not consider the boreal forests, berries, river as an object of legal protection. There are internal legal acts regulating the activity of the ground infrastructure serving the production of oil, but they concern mainly technical safety without the accounting of environmental aspect. However, the fact that certain types of petrochemical products not only are a fire hazard but are also poisonous is barely recognized. The Russian environmental legislation does not provide for comprehensive protection of nature of the Russian Arctic despite the fact that the anthropogenic impact leads to irreversible changes. On the east coast of the White Sea soil erosion and transport of sand in the river occur as a result of deforestation. Due to the formation of sand deposits riverbeds change, fish spawning is broken, small shipping by rivers degrades, sand enters the residential settlements. In order to stop the expansion of the arctic desert the pre-tundra zone can be afforested, but legislative initiatives for solution of this serious problem in Pomorie has not yet been observed. Even despite the suspension of oil production on the continental shelf environmental stress in the Arctic region has a tendency to increase.*

*Key words: BEAR, Arctic zone, continental shelf, oil, the Russian North, negative anthropogenic influence, international law, the Russian legislation, Arctic forests, transport structure, ecology.*

References

1. Bulatov V. N., Chalev A.A. *Barentsev evro-arkticheskiy region i Arkhangel'skaya oblast': Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo. Istoriya i sovremennost'*. [The Barents Euro-Arctic Region and the Arkhangelsk region. international cooperation. History and the Present] Arkhangel'sk Pomorskiy gosuniversitet [Arkhangel'sk Pomor State University] Arkhangel'sk, 2001, 174 p.
2. Granberg I.S. Lavrenov N.P. Dodin D.A. *Arktika na poroge tret'ego tysyacheletiya (resursnyy potentsial i problemy ekologii)*. [Arctic on the threshold of the third millennium (resource potential and ecological problems)] Saint-Petersburg, Nauka Publ., 2000, 183p.
3. *Zashchitim Arktiku Grinpis Rossii* [Save The Arctic] Greenpeace of Russia] Available at: <http://www.greenpeace.org/russia/ru/campaigns/protect-the-arctic/>; <http://www.savethearctic.org/> (accessed 17 May 2011)
4. «RG» *Stolichnyy vypusk ot 27 marta 2009 g.* [Capital release from March 27, 2009]
5. Nesterenko E.A. *O formirovanii mezhdunarodno-pravovogo rezhima zashchity okruzhayushchey sredy dlya severnoy polyarnoy oblasti Zemli*. [On the formation of an international legal regime the protection of the environment for the northern polar region of the Earth] Moscow, 1990, p. 52.
6. Available at: <http://www.themoscowtimes.com/special/environment/rus/bezopasnost-i-tsena-v-skhvatke-za-arkticheskuyu-neft.html> (accessed 21 February 2014)
7. Matichov G.G. Denisov A., Shichin A.P., Moiseev D.V. *Ustoychivoe razvitie morskogo segmenta BEAR (prioritety, realii, kompromissy)* [Sustainable development of the marine segment BEAR (priorities, realities, compromises)] *Arctica: ecologia i economica* [Arctic. Ecology and economy] 2013, no. 1(9), pp. 60-69.
8. Gagarinskiy E.A. *Vzaimodeystvie zheleznodorozhnogo transporta pri eksporte uglevodorodnogo syr'ya i produktov ego pererabotki* [Interaction of rail transport in the export of hydrocarbons and processing raw materials] *Innovacii transporta* [Transport innovation] 2012, no. 2 (8), pp. 23-32.
9. Komlewa T.L. *Arkticheskaya strategiya priarkticheskikh gosudarstv: obshchee i osobennoe* [Arctic strategy Arctic states: general and special] *Arctica i Sever* [Arctic and North] 2011, no. 2, maj, pp.19-25.
10. Egoshina T.L. *Nedrevesnye rastitel'nye resursy Rossii* [Non-Timber Plant Resources of Russia] Moscow, 2005. p. 83.
11. *Murmanskaya oblast' menyaet format vzaimootnosheniy s Laplandiyey* [Murmansk region is changing the format of relations with Lapland]. Available at: [http://fedpress.ru/news/polit\\_vlast/news\\_polit/1365505171](http://fedpress.ru/news/polit_vlast/news_polit/1365505171) (accessed 09 August 2014)