

РАСШИРЕНИЕ БРИКС: ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ АРКТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ ЛОГИСТИКИ

© СТРЕЛЬНИКОВА И.А., МАЙОРОВ М.Г., ПОПОВ Д.И., 2024

СТРЕЛЬНИКОВА Ирина Александровна, кандидат юридических наук, доцент департамента зарубежного регионоведения факультета мировой экономики и мировой политики, руководитель научно-учебной группы "БРИКС+ как новый перспективный формат развития сотрудничества в Арктике".

Национальный исследовательский университет "Высшая школа экономики", РФ, 119017 Москва, ул. Малая Ордынка, 17 (istrelnikova@hse.ru), ORCID: 0000-0001-9097-0753

МАЙОРОВ Максим Глебович, член научно-учебной группы "БРИКС+ как новый перспективный формат развития сотрудничества в Арктике" факультета мировой экономики и мировой политики.

Национальный исследовательский университет "Высшая школа экономики", РФ, 119017 Москва, ул. Малая Ордынка, 17 (mgmayorov@edu.hse.ru), ORCID: 0009-0005-1858-7350

ПОПОВ Дмитрий Игоревич, член научно-учебной группы "БРИКС+ как новый перспективный формат развития сотрудничества в Арктике" факультета мировой экономики и мировой политики.

Национальный исследовательский университет "Высшая школа экономики", РФ, 119017 Москва, ул. Малая Ордынка, 17, (dp04@mail.ru), ORCID: 0009-0009-6037-1763

Стрельникова И.А., Майоров М.Г., Попов Д.И. Расширение БРИКС: последствия для арктического сотрудничества в сфере логистики. *Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН*, 2024, № 3, сс. 71-82. DOI: 10.20542/afij-2024-3-71-82 EDN: FGFWBI

DOI: 10.20542/afij-2024-3-71-82

EDN: FGFWBI

УДК: 327(98)+327.7

Поступила в редакцию 20.03.2024.

После доработки 28.08.2024.

Принята к публикации 25.09.2024.

В статье анализируются перспективы взаимодействия России с неарктическими странами из расширенного состава БРИКС в Арктике. Цель исследования – определение общности интересов стран БРИКС в сфере логистики в арктическом регионе, степени возможного сотрудничества между ними в данной области, а также потенциала новых стран – членов БРИКС (Объединенных Арабских Эмиратов, Саудовской Аравии и Ирана) в этом направлении. Показано, что для России, Китая и Индии – как "старых" членов межстранового объединения – сферы логистики, развития транспортных путей, маршрутов, портовой инфраструктуры и судоходства более перспективны для приполярного сотрудничества, о чем свидетельствует ориентация региональных стратегий КНР и Индии преимущественно на хозяйственные и экономические вопросы и проблемы рационального использования ресурсов. В то же время анализ формирующихся полярных повесток Ирана, Саудовской Аравии и ОАЭ также демонстрирует их интерес к развитию сотрудничества в области логистики и судоходства, особенно в зоне Северного морского пути (СМП) и международного транспортного коридора (МТК) "Север–Юг", что в перспективе может привести к формированию общей межрегиональной транспортной системы в рамках БРИКС и в



Контент доступен под лицензией [Creative Commons Attribution 4.0 License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

целом стать общей основой для формирования в перспективе полярной повестки БРИКС. Исследование проведено с использованием теоретико-методологической рамки теории международных режимов, которая предполагает возможность сотрудничества в определенных областях в соответствии с интересами государств, что можно наблюдать в случае арктической повестки между членами одного объединения.

Ключевые слова: Россия, Китай, Индия, Объединенные Арабские Эмираты, Иран, Арктика, логистика, судоходство, БРИКС.

Вклад авторов: равноценный вклад авторов в сбор материала, написание и сведение текста статьи.

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов финансового и нефинансового характера.

Финансирование: Публикация подготовлена в ходе проведения исследования (проект № 24-00-020 "БРИКС+ как новый перспективный формат развития сотрудничества в Арктике") в рамках Программы «Научный фонд Национального исследовательского университета "Высшая школа экономики" (НИУ ВШЭ)».

BRICS EXPANSION: IMPLICATIONS FOR LOGISTICS COOPERATION IN THE ARCTIC

Received 20.03.2024. Revised 28.08.2024. Accepted 25.09.2024.

*Irina A. STRELNIKOVA (istrelnikova@hse.ru), ORCID: 0000-0001-9097-0753,
National Research University 'Higher School of Economics', 17, Malaya Ordynka Str., Moscow
119017, Russian Federation.*

*Maksim G. MAIOROV (mgmayorov@edu.hse.ru), ORCID: 0009-0005-1858-7350,
National Research University 'Higher School of Economics', 17, Malaya Ordynka Str., Moscow
119017, Russian Federation.*

*Dmitrii I. POPOV (dp04@mail.ru), ORCID: 0009-0009-6037-1763,
National Research University 'Higher School of Economics', 17, Malaya Ordynka Str., Moscow
119017, Russian Federation.*

The article analyzes the prospects for Russia's interaction with non-Arctic BRICS states in the Arctic. The purpose of the study is to determine how common the interests of the BRICS countries are in the field of logistics in the Arctic region and how likely cooperation is between them in this area, as well as what is the potential of the new BRICS member countries (United Arab Emirates, Saudi Arabia and Iran) in this direction. It is shown that for Russia, China and India as the founding BRICS members, the spheres of logistics, development of transport links routes, routes, port infrastructure and cargo shipping are the most promising for circumpolar cooperation, as evidenced by the orientation of the regional strategies of China and India mainly on commercial and economic issues and problems of rational use of resources. At the same time, the analysis of the emerging polar agendas of Iran, Saudi Arabia and the UAE also demonstrates their interest in developing cooperation in the field of logistics and cargo shipping, especially in the area of the Northern Sea Route (NSR) and the international transport corridor (ITC) 'North-South', which in the future may lead to the formation of a common interregional transport system within the framework of BRICS and may become a basis for the formation of the BRICS polar agenda in the future. The study was conducted using the theoretical and methodological framework of the theory of international regimes, which assumes the possibility of cooperation in certain areas in accordance with the interests of states, which can be observed in the case of the Arctic agenda between members of the same association.

Keywords: Russia, China, India, UAE, Iran, Arctic, logistics, shipping industry, BRICS.

About the authors:

Irina A. STRELNIKOVA, Co-Head of 'International Relations: European and Asian Studies' Master's

Programme, Associate Professor, Head of a Scientific and Educational Group 'BRICS+ as a Platform for Cooperation in the Arctic: Problems, Prospects and Development Scenarios', Faculty of World Economy and International Affairs.

Maksim G. MAIOROV, Member of a Scientific and Educational Group 'BRICS+ as a Platform for Cooperation in the Arctic: Problems, Prospects and Development Scenarios', Faculty of World Economy and International Affairs.

Dmitrii I. POPOV, Member of a Scientific and Educational Group 'BRICS+ as a Platform for Cooperation in the Arctic: Problems, Prospects and Development Scenarios', Faculty of World Economy and International Affairs.

Authors' contribution: equal contribution of the authors to the collection of material, structuring and writing the text of the article.

Competing interests: no potential competing financial or non-financial interest was reported by the authors.

Funding: The publication was prepared as a part of the Academic Fund Program at HSE University (grant № 24-00-020 'BRICS+ as a New Promising Format for Developing Cooperation in the Arctic').

For citation: Strelnikova I.A., Maiorov M.G., Popov D.I. BRICS Expansion: IMPLICATIONS for Logistics Cooperation in the Arctic. *Analysis and Forecasting. IMEMO Journal*, 2024, no. 3, pp. 71-82. DOI: 10.20542/afj-2024-3-71-82 EDN: FGFWBI

ВВЕДЕНИЕ

Значимость Арктического региона для российской внутренней и внешней политики крайне высока. Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) активно вовлечена в первую очередь в экспорт углеводородов и сжиженного природного газа (СПГ), что позволяет обеспечивать более 12% российского ВВП ежегодно. О важности региона свидетельствует, помимо прочего, и выделение российской Арктики как зоны особой значимости, ключевого элемента безопасности РФ и площадки для партнерства с дружественными странами, что отражено в таких документах, как Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года¹, Стратегия национальной безопасности РФ 2021 года², последней редакции Концепции внешней политики РФ 2023 года³ и многих других.

В условиях резкого и системного осложнения отношений России с западными странами, включая североευропейские, остро стоит вопрос о диверсификации инвесторов и партнеров по развитию российской Арктики, Северного морского пути как системообразующих компонентов Арктики в целом [1] и связанной с ними прибрежной инфраструктуры, в том числе относящейся к нефтегазовой отрасли. Из-за западных санкций и ограничительных мер российские нефтяные и газовые компании оказались отрезаны от европейских рынков и вынуждены перенаправлять свой экспорт в Китай и Индию. Отметим, что статус государств-наблюдателей, который имеют эти две страны в Арктическом совете, обязывает их уважать интересы и эксклюзивные права России как арктического государства. В то же время сами Индия и КНР арктическими государствами в силу объективных географических причин не являются. В рамках традиционных форматов международного сотрудничества в регионе Россия, оставшись фактически в изоляции среди стран коллективного Запада, других арктических держав,

¹ Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 № 645 О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Официальный интернет-портал правовой информации. Available at: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033> (accessed 27.01.2024).

² Стратегия национальной безопасности Российской Федерации от 02 июля 2021 г. Министерство иностранных дел РФ. 02.07.2021. Available at: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/official_documents/1784948/ (accessed 27.01.2024).

³ Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 31 марта 2023 г.). Министерство иностранных дел РФ. 31.03.2023. Available at: <https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1860586/?lang=ru> (accessed 27.01.2024).

которые в настоящее время все являются членами НАТО, встала перед необходимостью переоценки своих приоритетов в контексте взаимодействия с внерегиональными акторами.

В рамках актуального российского внешнеполитического дискурса меняется и роль неарктических государств в Арктике. Важным элементом этой трансформации стало принятие в марте 2023 г. новой Концепции внешней политики Российской Федерации, в которой отмечено намерение развивать сотрудничество в Арктическом регионе со странами, занявшими конструктивную позицию в отношении России. Среди таких стран первостепенное значение имеют азиатские государства – Китай и Индия. Вместе с тем сложившаяся геополитическая ситуация вызывает к жизни необходимость расширения круга партнеров в регионе из числа прочих неарктических стран. В этой связи представляют интерес потенциал сотрудничества в северном приполярье с участниками БРИКС в его расширенном составе, их интересы в Арктике и возможные направления совместной деятельности.

Одно из наиболее приоритетных и релевантных направлений такого сотрудничества – развитие взаимодействия в сфере логистики и судоходства. В статье будут кратко рассмотрены соответствующие интересы стран – участниц БРИКС, в том числе недавно присоединившихся Исламской Республики Иран, Саудовской Аравии и Объединенных Арабских Эмиратов.

Исследования арктических стратегий отдельных стран – членов БРИКС активизировались еще с конца 2010-х годов. В частности, имеются работы по КНР в исторической ретроспективе [2], касающиеся ее будущего развития [3], сопряженные с инициативой “Пояса и пути” [4]. Среди трудов по Индии можно выделить также исторический обзор [5], исследования общих закономерностей развития страны [6] и его различных направлений [7], возможностей в контексте международных институтов [8], отдельных тенденций потенциального сотрудничества в рамках арктической повестки (возможности площадки в целом [9], кооперации отдельных акторов [10], отраслевых связей, например, в контексте научной дипломатии [11], добычи полезных ископаемых и туризма [12]). Сфера логистики затрагивалась лишь косвенно, хотя и упоминалась при анализе двухстороннего взаимодействия, в частности, РФ и ОАЭ [13]. Таким образом, изучение отдельного значимого аспекта арктической повестки – сотрудничества в области логистики при участии стран – членов БРИКС в его расширенном составе – представляется актуальным, дополняющим картину выстраиваемых разнонаправленных связей в Арктике.

Идейно и методологически исследование основано на теории международных режимов (О. Янг [14], С. Краснер [15]). В соответствии с данным подходом под международным режимом регулирования понимаются формальные и неформальные принципы и нормы, определяющие процедуры согласования общих интересов в тех областях, которые отвечают интересам государств на мировой арене. Данный подход позволяет сочетать представление об интересах отдельных акторов в Арктическом регионе и возможность сотрудничества в сферах, выступающих источником новых норм – в том случае, если к этому склоняются все акторы.

БРИКС можно считать примером кооперации, выстроенной и развивающейся только в тех областях, где интересы участников не противоречат друг другу, что нашло отражение, например, в Йоханнесбургской декларации объединения 2023 г.⁴ Согласно этой логике, формирование объединения и его расширение, с одной стороны, стали ответом на системные стимулы, в частности, необходимость выработки общих позиций стран-членов. С другой стороны, они реализовались в соответствии со стратегической культурой каждой из участниц объединения, без значительных обязательств. Следовательно, и в формировании арктической повестки можно проследить схожие тенденции кооперации в сферах, где сотрудничество соответствует всесторонним интересам. Избранные авторами для анализа логистика и судоходство представляют удачные примеры таких отраслей.

⁴ XV BRICS Summit Johannesburg II Declaration. Joint Center of Business Cooperation of BRICS. 24.08.2023. Available at: <https://ocds-brics.org/wp-content/uploads/2023/08/jhb-ii-declaration-24-august-2023-1.pdf> (accessed 18.10.2023).

Цель исследования заключается в определении того, насколько общими являются интересы стран БРИКС+ в сфере логистики в арктическом регионе, и каковы возможности их сотрудничества в данной области. Для достижения поставленной цели необходимо было решить следующие задачи:

- 1) определить цели традиционных членов БРИКС (России, КНР, Индии) в сфере арктической логистики в соответствии с их стратегиями;
- 2) проанализировать потенциальные интересы новых членов БРИКС (ОАЭ, Саудовской Аравии и Ирана) в этом направлении;
- 3) выявить сходство, различия и возможности для общей деятельности, с тем чтобы понять, насколько сотрудничество в сфере логистики может стать общей основой для формирования в перспективе полярной повестки БРИКС.

ОСОБЕННОСТИ АРКТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ КИТАЯ И ИНДИИ В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РЕГИОНЕ

В начале рассмотрим стратегическое видение Арктики Китаем и Индией, определив области пересечения их интересов и возможности сотрудничества в этом регионе мира. Названные государства – члены БРИКС в настоящее время проявляют видимую активность в высоких северных широтах и входят в качестве наблюдателей в Арктический совет. Хотя КНР и Индия не являются арктическими с географической точки зрения и не имеют прямого выхода в акватории Северного Ледовитого океана (СЛО), в последние годы они опубликовали несколько важных программных документов, в которых сформулировали собственные арктические интересы. Стоит отметить, что обе страны заявили о намерении соблюдать Конвенцию ООН по морскому праву, а именно: уважать право России регулировать проход через российскую исключительную экономическую зону. Это заявление можно считать общей признанной нормативной рамкой, формирующей основу международного режима в регионе.

Системным фактором сближения Москвы и Пекина по ряду вопросов, в том числе связанных с развитием Арктики, является более или менее очерченная риторика так называемого коллективного Запада, представляющая обе державы в качестве угроз сложившемуся миропорядку. Так, в Стратегии национальной безопасности США 2022 г. РФ и КНР названы “автократиями <...>, экспортирующими модель принуждения в международных отношениях”, а сдерживанию России и стратегической победе над КНР посвящен подраздел в разделе о глобальных приоритетах США⁵. При этом и западные [16], и отечественные⁶ эксперты отмечают, что курс на сдерживание обеих держав в региональном и глобальном измерениях вынудит последние интенсифицировать арктическое сотрудничество. В результате в силу ресурсного и технического потенциала именно РФ и КНР будут влиять [16] на формат развития международного сотрудничества в регионе.

По совокупному объему прямых иностранных инвестиций в развитие инфраструктуры российской Арктики в целом лидирует Китайская Народная Республика. За последнее десятилетие КНР вложила более 90 млрд долл. США в проекты, связанные с добычей и транспортировкой энергоресурсов в АЗРФ, а государственная компания *Chinese Ocean Shipping Company (Cosco)* по объему навигации в прилегающих к России акваториям СЛО уступает лишь российским национальным перевозчикам⁷. В 2023 г. китайские партнеры из компании *Newnew Shipping*, несмотря на риск вторичных санкций, не только осуществили⁸ морскую перевозку контейнерных грузов в Китай через Северный морской путь, но и

⁵ *National Security Strategy: October 2022*. The White House. Available at: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/Biden-Harris-Administrations-National-Security-Strategy-10.2022.pdf> (accessed 18.10.2023).

⁶ Пряхин В.Ф. *Россия и КНР в Арктике. Пример конструктивного сотрудничества*. Российский совет по международным делам. 2023. Available at: <https://russiancouncil.ru/blogs/vpryahin/rossiya-i-knr-v-arktike-primer-konstruktivnogo-sotrudnichestva/> (accessed 18.10.2023).

⁷ Humpert M. *Putin and Xi Discuss Further Deepening of Arctic Partnership*. *High North News*, 23.03.2023. Available at: <https://www.highnorthnews.com/en/putin-and-xi-discuss-further-deepening-arctic-partnership> (accessed 18.10.2023).

⁸ *Global Ports и китайская Newnew Shipping будут развивать контейнерные перевозки через Балтику и Дальний Восток*. *Морские весты России*, 13.09.2023. Available at: <https://morvesti.ru/news/1679/104908/> (accessed 10.04.2024).

поставили⁹ на линию СМП партию контейнеровозов для регулярных рейсов по названному маршруту. Это свидетельствует о нацеленности КНР на постоянное присутствие в регионе и о том, что данное направление торговли Пекин оценивает как перспективное.

Северный морской путь – ключевой элемент сближения Москвы и Пекина в вопросах развития Арктики. Несмотря на санкции со стороны западных стран и соответствующие риски для КНР, согласно отчету генерального директора де-факто ответственной за развитие маршрута госкорпорации “Росатом”¹⁰, план объема перевозок по СМП за 2023 г. был перевыполнен. Внимание КНР к этим проектам объясняется рядом факторов. Китай заинтересован как в обеспечении собственной ресурсной безопасности за счет диверсификации поставок энергоносителей, так и в сотрудничестве с Россией в регионе и по другим направлениям, в том числе в сфере научно-технологического взаимодействия. В 2018 г. была опубликована китайская Белая книга по Арктике¹¹, определившая интересы страны в Заполярье на долгосрочную перспективу. В документе отмечено, что КНР является “приарктическим государством” (*near-Arctic state*), призванным поддерживать эффективное взаимодействие между арктическими и неарктическими державами, а также подчеркнута наличие более чем десятилетнего диалога с Россией по вопросам развития Арктики. С 2013 г. Китайская Народная Республика имеет статус наблюдателя в Арктическом совете, хронологически его получение совпало с провозглашением концепции “Пояс и путь”. Северный Ледовитый океан и СМП, таким образом, стали для Китая устойчивой логистической альтернативой в торговле с Европой, а также действенным инструментом обеспечения ресурсной безопасности – в первую очередь в энергетической сфере – на случай нарушения цепочек поставок по “традиционным” маршрутам.

В Указе Президента РФ от 26.10.2020 № 645 (ред. от 27.02.2023) “О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года”, которым фактически утверждена Арктическая стратегия России, отдельный пункт посвящен мерам по развитию инфраструктуры и судоходства в рамках Арктической зоны. Первостепенная важность придается развитию Северного морского пути, круглогодичной навигации по этому маршруту, состоянию инфраструктуры морских портов и судоходных путей¹², созданию штаба морских операций по управлению судоходством на протяжении всей акватории СМП. В планах значились также объединение транспортно-логистических услуг СМП на основе цифровой платформы, предназначенной для безбумажного оформления мультимодальных перевозок пассажиров и грузов, строительство на российских судостроительных верфях для работы в его акватории не менее семи универсальных атомных ледоколов проекта 22220¹³, головного атомного ледокола проекта “Лидер” и дополнительно четырех неатомных ледоколов, 16 аварийно-спасательных судов различной мощности до 2024 г., 30 аварийно-спасательных судов различной мощности до 2030 г., трех гидрографических и двух лоцмейстерских судов. Предусматривались организация системы профессионального и дополнительного образования с учетом потребностей Севморпути, разработка и утверждение программы строительства грузовых судов, используемых в целях торгового мореплавания, для реализации экономических проектов и строительства грузопассажирских судов для осуществления перевозок между морскими и речными портами в Арктической зоне, строительство портов-хабов и создание российского контейнерного оператора в целях обеспечения международных и каботажных

⁹ Китайская Newnew Shipping Line поставит на линию на Севморпути пять контейнеровозов. *Морские вести России*, 07.07.2023. Available at: <https://morvesti.ru/news/1679/103639/> (accessed 10.04.2024).

¹⁰ Кагалтынов Э. Объем транзитных перевозок по СМП в 2023 году достиг рекордных 2.15 млн т. *Коммерсантъ*, 19.02.2024. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/6523694?ysclid=ly49tg0qtx787702450> (accessed 10.04.2024).

¹¹ *China's Arctic Policy. The State Council of the People's Republic of China*. The State Council. The People's Republic of China. Available at: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed 18.10.2023).

¹² Здесь можно отметить внедрение системы оптимизации доставки арктической нефти, разработанной “Газпром нефтью”. Подробнее см.: Цифровая система “Капитан” помогла “Газпром нефти” на 12% сократить расходы на морскую логистику арктической нефти. *Газпром нефть*, 29.03.2021. Available at: https://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/tsifrovaya_sistema_kapitan_pomogla_gazprom_nefti_na_12_sokratit_raskhody_na_morskuyu_logistiku_arkti/ (accessed 10.04.2024).

¹³ К 2024 г. готовы три судна, еще одно готовится к эксплуатации в ускоренном режиме. Подробнее о планах судостроения см.: Литова А. Россия активно обновляет свой флот: к 2035 году планируется построить более 1000 судов. *Ведомости*, 15.12.2021. Available at: https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2022/12/15/955368-rossiya-aktivno-obnovlyayet-fлот (accessed 10.04.2024); Атомный ледокол “Якутия” спустили на воду. ТАСС, 22.11.2022. Available at: <https://tass.ru/armiya-i-opk/16395641> (accessed 10.04.2024).

перевозок в акватории СМП.

Все эти положения находят свое отражение и в утвержденном Распоряжением Правительства РФ от 01.08.2022 № 2115-р Плате развития Северного морского пути на период до 2035 г., где в п. 5.3 отдельной задачей ставится развитие международного сотрудничества в целях развития судоходства по СМП. Многие из положений Арктической стратегии России представляют несомненный интерес для потенциальных партнеров РФ из неарктических стран – в первую очередь участников БРИКС, в особенности Китая и Индии, к которым после расширения организации в 2024 г. добавились в качестве интересантов ОАЭ, Саудовская Аравия и Иран. Москва, со своей стороны, активно демонстрирует и встречную заинтересованность: именно члены БРИКС подразумеваются в качестве первоочередных партнеров в подпункте п. 50 Концепции внешней политики 2023 г., посвященной мирному сотрудничеству и устойчивому развитию АЗРФ.

Переходя к Индии, необходимо отметить, что она начала активно проявлять свой интерес к Арктике с 2010-х годов, получив в 2013 г. статус государства-наблюдателя в Арктическом совете. Согласно принятой в 2022 г. Арктической политике (Белой книге)¹⁴, в число приоритетов страны в Заполярье входят такие аспекты международного сотрудничества, как развитие экономики посредством геологической разведки в Арктике, цифровизация арктической логистики, инвестиции в устойчивые морские перевозки контейнеров при содействии Международной морской организации (ИМО) и многое другое [17].

Отдельно стоит отметить заинтересованность Индии в развитии проекта международного транспортного коридора “Север–Юг”¹⁵. Согласно п. 5.0.8 Арктической политики индийское правительство считает перспективным [18] соединение его инфраструктурных мощностей с российской единой глубоководной транспортной системой. Важно уточнить, что данную логистическую цепочку планируется расширить до Арктики¹⁶: на практике это означает интеграцию инфраструктурных мощностей СМП в данный проект. С учетом прошлого опыта взаимодействия СССР и Индии по коридору “Владивосток–Ченнаи” и открывшейся перспективе¹⁷ возобновления полномасштабного сотрудничества по этому маршруту, в настоящее время индийское представление о “расширенной” Арктике и логистическое сопряжение сулит ощутимые выгоды обеим сторонам от перевозок по Северному Ледовитому океану [18]. Несмотря на длительность реализации масштабного проекта МТК “Север–Юг”, индийская сторона демонстрирует готовность к этой работе и расширению логистических сетей в виде “продолжений” СМП на юго-запад и юго-восток от российской Арктики.

Таким образом, несмотря на наличие противоречий и известной остроты в отношениях Пекина и Нью-Дели, цели и методы реализации внешнеполитических интересов этих стран в Арктическом регионе в рассмотренных аспектах не противоречат друг другу. Наоборот, акцент обеих стран на важности экономического освоения региона и диверсификации торговых путей создает благоприятную почву для сотрудничества, а опыт логистического взаимодействия и проектирования в Арктике, возможно, наметит некоторые перспективы для выработки общей повестки БРИКС на многосторонней основе. В данном случае Китай и Индия могут выступить как государства, накопившие значительный опыт арктических перевозок. В качестве дополнительного стимула для развития многовекторной логистики в Арктическом регионе стоит выделить фактор санкционного давления США и европейских стран на РФ и КНР, что в перспективе, вероятно, усилит инвестиционную вовлеченность обеих держав во взаимодействие по арктическому треку.

¹⁴ *India's Arctic Policy 2022*. Ministry of Earth Sciences of India. Available at: <https://moes.gov.in/sites/default/files/2022-03/compressed-SINGLE-PAGE-ENGLISH.pdf> (accessed 18.10.2023).

¹⁵ Международный транспортный коридор “Север–Юг” – мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов, общей протяженностью в 7.2 тыс. км от Санкт-Петербурга до индийского порта Мумбаи. Он создан на рубеже XX–XXI вв. для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море) и далее в Северную и Западную Европу. МТК “Север–Юг” является кратчайшим маршрутом между Россией и Индией, альтернативным Суэцкому каналу.

¹⁶ *India's Arctic Policy 2022*..., p. 19.

¹⁷ *Россия и Индия укрепляют сотрудничество по развитию морского коридора “Владивосток–Ченнаи”*. Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. 25.01.2024. Available at: <https://erdc.ru/news/rossiya-i-indiya-ukreplyayut-sotrudnichestvo-po-razvitiyu-morskogo-koridora-vladivostok-chennai/> (accessed 27.01.2024).

ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ ОАЭ, САУДОВСКОЙ АРАВИИ И ИРАНА НА АРКТИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ЛОГИСТИКИ

Несмотря на значительный экономический, технический, научно-исследовательский и дипломатический статус “старых” участников объединения – Индии и Китая, представляется актуальным в контексте расширения БРИКС рассмотреть возможности влияния Объединенных Арабских Эмиратов, Саудовской Аравии и Исламской Республики Иран (ИРИ) на развитие логистики в АЗРФ. Следует отметить, что арктическая повестка во внешней политике этих стран еще не сформировалась окончательно. Тем не менее их потенциальный вклад в оптимизацию и повышение доходности российской Арктики, в том числе через эксплуатацию Северного морского пути, представляется весомым.

В контексте арктических интересов ОАЭ стоит выделить деятельность ведущей государственной логистической компании *DP World*, которая с начала 2020-х годов развивает сотрудничество с российскими партнерами в области заполярного судоходства. Первое соглашение между *DP World* и Росатомом было подписано в ноябре 2021 г., оно оговаривало проектирование флота контейнеровозов для подобных маршрутов и совместное развитие портовой инфраструктуры на российском побережье Северного Ледовитого океана [19]. Договоренность позиционировалась как показатель развития отношений РФ и ОАЭ в целом, а также демонстрировала рост интереса неарктических держав к транспортным маршрутам Заполярья и готовность России допустить партнеров из других регионов к арктическим проектам в целях экономической выгоды и укрепления многосторонних связей вместо зависимости от инвесторов из какой-либо одной страны (КНР) [13].

В июне 2023 г. *DP World* и Росатом обсудили возможность совместных проектов регулярных контейнерных перевозок по СМП, возникло совместное предприятие ООО “Международная контейнерная логистика”¹⁸. В декабре 2023 г., накануне присоединения ОАЭ к БРИКС, две компании подписали соглашение, направленное именно на развитие транспортно-логистических цепей между странами БРИКС в различных регионах. Рамки географии соглашения потенциально включали и Арктику: в частности, Северный морской путь объявлялся одним из перспективных направлений логистической интеграции различных государственных объединений, то есть на данном этапе речь шла о взаимодействии уже более широком, нежели двустороннее. При этом признавалось, что опорная инфраструктура располагается на российской территории, тогда как основной вклад в развитие проектов может быть внесен ОАЭ¹⁹.

В активно формирующейся арктической политике ОАЭ отдельное направление представляет климатический аспект. Ему придают существенное значение и другие неарктические страны [20], однако для Абу-Даби он актуален в первую очередь в контексте собственных проектов в Гималаях. Это более близкий для страны регион, где разворачивается программа ОАЭ “Третий полюс”²⁰. Последняя становится моделью для аналогичных практик в Арктике, а кроме того, позволяет ОАЭ закрепить за собой статус державы, заботящейся о решении глобальных проблем. Это важный фактор формирования положительного международного образа элит Объединенных Арабских Эмиратов, которые таким образом стремятся нивелировать критику США и ЕС и обвинения в авторитаризме, снизив тем самым влияние идеологического фактора в пользу экономики. В Арктическом регионе логистические проекты с участием ОАЭ могут стать в перспективе более приоритетными для самого арабского государства, поскольку это подчеркнет его статус морской державы, поможет диверсифицировать внешние связи, укрепить положение на азиатских рынках посредством контроля над важным альтернативным маршрутом [13]. Инвестиции в транспортную инфраструктуру, в первую очередь Северного морского пути, соотносятся для Абу-Даби с интересами национальной безопасности и выстраиванием долгосрочного сотрудничества с широким спектром стран, чему отвечает многосторонняя структура БРИКС.

¹⁸ Росатом и *DP World* создадут глобального логистического оператора. *Атом Медиа*, 07.12.2023. Available at: <https://atommedia.online/2023/12/07/rosatom-i-dp-world-sozhdut-globalnogo-logi/> (accessed 08.03.2024).

¹⁹ Там же.

²⁰ Launch of The Arctic Circle – United Arab Emirates: Third Pole Process. *Arctic Portal*, 23.06.2022. Available at: <https://arcticportal.org/ap-library/news/2860-launch-of-the-arctic-circle-united-arab-emirates-third-pole-process> (accessed 08.03.2024).

Королевство Саудовская Аравия, фактически²¹ присоединившееся к БРИКС зимой 2024 г., также обладает значительным потенциалом для развития международного взаимодействия в сфере арктической логистики. Как и в случае с ОАЭ, Саудиты официально²² признают значимость участия в двух- и многосторонних логистических проектах для поддержания престижа государства на мировой арене. Так, согласно декларации целей развития страны до 2030 г., Саудовская Аравия позиционируется как страна, расположенная на пересечении торговых потоков из Европы, Азии и Африки – это стратегическое положение описывается словосочетанием “уникальные логистические ворота”. Использование данного географического преимущества позволит, следуя официальной позиции государства, не только развивать международную кооперацию, но и способствовать поддержанию внутривнутриполитической стабильности и росту благосостояния подданных. Для интенсификации товарооборота и укрепления положения Саудовской Аравии в мировой политике официальный Эр-Рияд признает необходимым не только развитие устоявшихся маршрутов (равно как и связанной с ними инфраструктуры), но и разработку перспективных. К числу последних, несомненно, относится и Северный морской путь.

Российская сторона признает значимость²³ потенциального вклада Саудовской Аравии в развитие СМП. Несмотря на географическую удаленность, перспективный формат стратегических инвестиций в инфраструктуру АЗРФ, упоминаемый главой Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ), позволит Саудовской Аравии поспособствовать развитию логистической кооперации стран БРИКС в российской Арктике. Более того, наличие опыта взаимодействия с *Maersk* – крупнейшей логистической компанией в мире – через расположенную в Саудовской Аравии дочернюю компанию *Kanoo Terminal Services Ltd.*, делает Эр-Рияд важным стейкхолдером в логистических вопросах регионального и глобального уровня. Вышеупомянутая частная компания обладает²⁴ значительным опытом в таких технических аспектах развития международной логистики, как контейнерные перевозки, обслуживание сухих портов, перевозка нефтехимических продуктов, рефрижераторного оборудования и др. Перечисленные технические возможности позволят Эр-Рияду интенсифицировать перспективное взаимодействие РФ и ОАЭ в сфере обслуживания портовой инфраструктуры СМП.

Иран, в отличие от ОАЭ, в меньшей степени включен в арктическую проблематику. У него отсутствует соответствующая региональная стратегия, однако еще в начале 2017 г. посол ИРИ в РФ посетил АЗРФ, в частности, Ямало-Ненецкий автономный округ, для оценки возможных совместных инвестиционных проектов в области ТЭК²⁵. Этим же аспектом интересовались иранские представители при подписании соглашения между Технологическим университетом им. Шарифа и Тюменским индустриальным университетом в 2019 г.²⁶

Сотрудничество в отраслях ТЭК также связывается с развитием транспортной инфраструктуры, но гораздо важнее проблем простого транзита добытых углеводородов для Ирана в арктическом треке представляется примыкание к ключевому для Тегерана упомянутому выше МТК “Север–Юг”. Включив ИРИ, он свяжет вместе сразу несколько стран БРИКС, что отвечало бы и частным экономическим интересам Исламской Республики²⁷

²¹ В Москве нет сомнений в участии в БРИКС Саудовской Аравии. *Интерфакс*, 15.02.2024. Available at: <https://www.interfax.ru/world/946226> (accessed 17.07.2024).

²² Saudi Vision 2030. *Government of the Saudi Arabia*. Available at: https://www.vision2030.gov.sa/media/rc0b5oy1/saudi_vision203.pdf (accessed 17.07.2024).

²³ Глава РФПИ Кирилл Дмитриев призвал инвесторов вкладывать средства в Северный морской путь. *Первый канал*, 10.01.2024. Available at: https://www.1tv.ru/news/2024-01-10/468624-glava_rfpi_kirill_dmitriev_prizval_investorov_vkladyvat_sredstva_v_severnnyy_morskoy_put (accessed 17.07.2024).

²⁴ *Transportation and Logistic Services*. Kanoo Terminal Services Ltd. Available at: <https://www.kanooterminals.com/transportation-and-logistics-services> (accessed 17.07.2024).

²⁵ Посол Ирана в РФ впервые пересек Полярный круг во время поездки на Ямал. *ТАСС*, 20.02.2017. Available at: <https://tass.ru/obschestvo/4038725> (accessed 08.03.2024).

²⁶ *Iranians Are Interested in Arctic Projects. The Agreement with the First University of the Islamic Republic Was Signed in Tyumen*. *Sever-Press*, 19.09.2019. Available at: <https://sever-press.ru/news/sever-press/iranians-are-interested-in-arctic-projects-the-agreement-with-the-first-university-of-the-islamic-republic-was-signed-in-tyumen/> (accessed 08.03.2024).

²⁷ *Международный транспортный коридор “Север–Юг” и его значение для Ирана*. Офис Почетного Представителя Торгово-промышленной палаты Российской Федерации в Иране. 28.07.2023. Available at: <https://iran-tpprf.ru/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-i-ego-znachenie-dlya-irana/> (accessed 08.03.2024).

и несло бы в себе объединительный потенциал для РФ, Индии и Ирана по арктической проблематике.

В последние годы Тегеран выступил ключевым стейкхолдером в вопросах развития МТК “Север–Юг”. В частности, в марте 2024 г. было подписано двухстороннее российско-иранское соглашение о поддержке особых экономических зон в рамках этого транспортного коридора. Принимая во внимание видение будущего логистических цепочек со стороны Индии, описанного в предыдущем разделе, Иран, таким образом, получит возможность косвенного влияния на развитие арктической логистики.

Вовлеченность в той или иной степени и наличие заинтересованности в общих региональных проектах такого пула стран, как Иран, Саудовская Аравия, ОАЭ, Индия и Китай, позволяет с большой долей уверенности утверждать, что и логистические процессы в АЗРФ как отдельное направление кооперации, и повестка стран БРИКС по вопросам Заполярья в целом получают действительно многостороннее оформление.

В заключение раздела выскажем предположение, что имеющаяся напряженность в отношениях ОАЭ и Ирана вряд ли существенно отразится на их взаимодействии по арктическим вопросам. В пользу этого свидетельствуют несколько факторов. Во-первых, пример Китая и Индии, также имеющих ряд разногласий в Азиатском регионе, демонстрирует, что это не мешает каждому государству по отдельности вносить свой вклад в развитие Арктики по тем направлениям, которые обозначены в их программных документах как приоритетные. Во-вторых, Иран и ОАЭ равным образом географически удалены от региона, но рассматривают себя как морские державы и их заинтересованность в развитии транспортных коридоров может превалировать над некоторыми пунктами двусторонних отношений. ОАЭ при этом позиционирует себя в качестве глобального центра судоходства, поэтому выход и освоение арктических вод для этого государства представляет важный элемент данной стратегии²⁸. В-третьих, официальный Абу-Даби во время недавней встречи ОПЕК+ выступил против плана продления квот на добычу нефти до 2025 г. Это дает Москве возможность интенсифицировать производство и распределение своих энергоресурсов в Арктическом регионе, что, в свою очередь, можно интерпретировать как заинтересованность в мирном и планомерном развитии АЗРФ.

Таким образом, выявленные у новых стран – членов БРИКС интересы в области логистики в Арктическом регионе, говорят о формировании отдельного потенциального направления для кооперации членов объединения. Это направление не только усиливает тенденцию, заложенную “старыми” участниками БРИКС в лице Китая и Индии, но и позволяет интенсифицировать и углубить сотрудничество, выходя за рамки двустороннего формата, и заложить основу для формирования будущей полярной повестки объединения. К числу ключевых элементов этой повестки будут относиться уже не только волнующие всех участников вопросы охраны, но и логистическое сотрудничество в регионе.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенный в статье анализ интересов стран – членов БРИКС в области логистики в Арктическом регионе показал, что кооперация как в исторически сложившемся двустороннем, так в перспективном многостороннем формате в рамках расширенного состава БРИКС представляет существенный интерес для большинства участников этого объединения.

Несомненно, многолетнее взаимовыгодное двустороннее российско-китайское сотрудничество в области арктической логистики – главным образом, с использованием

²⁸ *Roayah for Strategic Studies*, 27.05.2022. Available at: <https://roayahstudies.com/2022/05/27/%d8%a7%d9%84%d9%85%d9%86%d9%81%d8%b9%d8%a9-%d8%a7%d9%84%d9%85%d8%aa%d8%a8%d8%a7%d8%af%d9%84%d8%a9-%d8%a7%d9%84%d8%b4%d8%b1%d8%a7%d9%83%d8%a9-%d8%a7%d9%84%d8%a5%d9%85%d8%a7%d8%b1%d8%a7%d8%aa%d9%8a%d8%a9-%d8%a7%d9%84%d8%b3%d9%8a%d8%a9-%d9%81%d9%8a-%d8%a7%d9%84%d9%82%d8%b7%d8%a8-%d8%a7%d9%84%d8%b4%d9%85%d8%a7%d9%84%d9%8a/> (accessed 11.04.2024).

инфраструктурных мощностей Северного морского пути – является значимой переменной в развитии российской Арктики и Арктического региона в целом. Это сотрудничество не исключает взаимодействия с другим традиционным государством БРИКС, обладающим более-менее четко оформленной арктической повесткой, в частности с Индией, которая проявляет интерес к возможности сопряжения СМП с МТК “Север–Юг”. Даже имеющиеся у России и Китая некоторые расхождения в вопросе правового статуса Северного морского пути (который РФ рассматривает как исторически внутреннюю артерию, а КНР – как международный транспортный коридор с правом транзита) никоим образом не мешают странам осуществлять взаимовыгодное сотрудничество в регионе. Оба государства опираются в данном вопросе на решение по аналогичному кейсу между Канадой и США в отношении Северо-Западного прохода [21], показавшее, что державы способны эффективно взаимодействовать в Арктике при признании взаимных противоречий по частным вопросам, “соглашаясь по ним не соглашаться”.

При этом очевидно, что двустороннее взаимодействие по вопросам развития региона обладает меньшим потенциалом, чем многостороннее сотрудничество. Более того, важность многостороннего формата находит отражение и в современной внешнеполитической риторике России. В этой связи интенсификация сотрудничества с новыми участниками объединения БРИКС: Исламской Республикой Иран, Саудовской Аравией и Объединенными Арабскими Эмиратами (в первую очередь в области логистики, к которой все они демонстрируют особый интерес) позволит России не только диверсифицировать экспорт углеводородов, но будет также способствовать выработке единой повестки БРИКС по полярной проблематике. Сфера логистики, как и сфера борьбы с происходящими в регионе климатическими изменениями, является общим интересом для большинства членов БРИКС. Этот общий интерес может послужить прочной основой для более тесной кооперации стран объединения в многостороннем формате.

Более того, географическое преимущество России в виде прямого доступа к акватории Северного Ледовитого океана позволит ей взять на себя роль эффективного медиатора в переговорах по выработке потенциальной полярной повестки БРИКС. Такая повестка, несомненно, будет основана на принципе уважения к интересам и законодательству прибрежного государства, закрепленном в Конвенции ООН по морскому праву.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. Бенедык И.В., Галимуллин Э.З. Перспективы Северного морского пути в контексте российско-американских отношений. *Международные процессы*, 2019, т. 17, № 4(59), сс. 115-134. [Benedyk I.V., Galimullin E.Z. Northern Sea Route in the Context of Russian-American Relations. *International Trends*, 2019, vol. 17, no. 4(59), pp. 115-134. (In Russ.)] DOI: 10.17994/IT.2019.17.4.59.7
2. Кобышев В.Н., Кобзева М.А. Политика Китая в Арктике: традиции и современность. *Сравнительная политология*, 2017, № 1, сс. 77-92. [Konyshov V.N., Kobzeva M.A. China's Policy in the Arctic: Traditions and Modernity. *Comparative Politics*, 2017, no. 1, pp. 77-92. (In Russ.)]. DOI: 10.18611/2221-3279-2017-8-1-77-92
3. Kobzeva M. China's Arctic Policy: Present and Future. *The Polar Journal*, 2019, no. 1, pp. 94-112. DOI: 10.1080/2154896X.2019.1618558
4. Lim K.S. China's Arctic Policy and the Polar Silk Road Vision. Heininen L., Exner-Pirot H., eds. *Arctic Yearbook 2018*, pp. 420-432. Available at: <https://ssrn.com/abstract=3603710> (accessed 18.10.2023).
5. Зайков К.С., Джавахар Б. Арктическая политика Индии: исторический контекст. *Арктика и Север*, 2022, № 48, сс. 261-274. [Zaikov K.S., Jawahar B. India's Arctic Policy: The Historical Context. *Arktika i Sever*, 2022, no. 48, pp. 261-274. (In Russ.)] DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.48.261
6. Sinha U.K. India and the 'Age of the Arctic'. *Indian Foreign Affairs Journal*, 2013, no. 1, pp. 23-30. Available at: <https://www.jstor.org/stable/45341860> (accessed 18.10.2023).
7. Kumar S.U. India in the Arctic: A Multidimensional Approach. *Вестник Санкт-Петербургского университета. Международные отношения*, 2019, т. 19, вып. 1, сс. 113-126. [Kumar S.U. India in the Arctic: A Multidimensional Approach. *Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations*, 2019, no. 1, pp. 113-126. (In Eng.)] DOI: 10.21638/11701/spbu06.2019.107
8. Bisen A. India's G20 Presidency: Opportunity to Resume Engagement in the Arctic. *Policy Commons*, 10.08.2023. Available at: <https://policycommons.net/artifacts/4778008/indias-g20-presidency/5614304/> (accessed 08.03.2024).
9. Lagutina M., Leksyutina Y. BRICS Countries' Strategies in the Arctic and the Prospects for Consolidated BRICS Agenda in the Arctic. *The Polar Journal*, 2019, no. 1, pp. 45-63. DOI: 10.1080/2154896X.2019.1618559
10. Лексюткина Я.В. Китай и Индия в Арктике: интересы, стратегии и сотрудничество с Россией. *Ойкумена. Регионоведческие исследования*, 2019, № 4(51), сс. 40-48. [Leksyutina Y.V. China and India in the Arctic: Interests, Strategies and Cooperation with Russia. *Ojkumena. Regional Researches*, 2019, no. 4(51), pp. 40-48. (In Russ.)] DOI: 10.24866/1998-6785/2019-4/40-48

11. Ясинь В. Международное научное сотрудничество стран БРИКС в Арктике. *Управленческое консультирование*, 2023, № 3(171), сс. 131-139. [Yaxin V. International Scientific Cooperation in the Arctic Among the BRICS Countries. *Administrative Consulting*, 2023, no. 3(171), pp. 131-139. (In Russ.)] DOI: 10.22394/1726-1139-2023-3-131-139
12. Куклина Е.А. Два трека арктического сотрудничества БРИКС. *Евразийская интеграция: экономика, право, политика*, 2023, № 3(45), сс. 25-37. [Kuklina E.A. Two Tracks of BRICS Arctic Cooperation. *Eurasian Integration: Economics, Law, Politics*, 2023, no. 3(45), pp. 25-37. (In Russ.)] DOI: 10.22394/2073-2929-2023-03-25-37
13. Khorrami N., Devyatkin P. *Dubai and the Opening Arctic: Russia's Rosatom and UAE Logistics Company to Cooperate in the Far North*. The Arctic Institute. 23.11.2021. Available at: <https://www.thearcticinstitute.org/dubai-opening-arctic-russia-rosatom-uae-logistics-company-cooperate-far-north/> (accessed 08.03.2024).
14. Young O.R. *Creating Regimes: Arctic Accords and International Governance*. Ithaca, Cornell University Press, 1998. 230 p.
15. Krasner S. *International Regimes*. Ithaca, Cornell University Press, 1983. 372 p.
16. Pincus R. Three-Way Power Dynamics in the Arctic. *Strategic Studies Quarterly*, 2020, vol. 14, no. 1, pp. 40-63. Available at: <https://www.jstor.org/stable/26891883> (accessed 08.03.2024).
17. Шаумян Т.Л. Арктическая политика Республики Индия. Канаева Е.А., ред. *Регионы в современном мире: глобализация и Азия*. Санкт-Петербург, Алетейя, 2020. 406 с. [Shaumyan T.L. Arctic Policy of the Republic of India. Kanaeva E.A., ed. *Regions in the Modern World: Globalization and Asia*. St.-Petersburg, Aleteya, 2020. 406 p. (In Russ.)]
18. Bisen A. *BRICS, Russia and the Arctic: India's Options*. New Delhi, Vivekananda International Foundation, 2024. 29 p.
19. Ивановский Д. ОАЭ присоединяется к арктическому сотрудничеству. *GoArctic*, 30.11.2021. [Ivanovskij D. UAE Joins Arctic Cooperation. *GoArctic*, 30.11.2021 (In Russ.)] Available at: <https://goarctic.ru/news/oaeprisoedinyaysya-k-arkticheskomu-sotrudnichestvu/> (accessed 08.03.2024).
20. Файзеева М.Р., Попов Д.И. Арктическая политика Латвии: предпосылки формирования. *Арктика и Север в контексте развития международных процессов: материалы VI Международной научно-практической конференции студентов и молодых ученых*. Архангельск, САФУ, 2022, сс. 12-17. [Fajzeeva M.R., Popov D.I. Latvia's Arctic Policy: Prerequisites for Formation. *The Arctic and the North in the Context of the Development of International Processes: Materials of the VI International Scientific and Practical Conference of Students and Young Scientists*. Arkhangelsk, SAFU, 2022, pp. 12-17. (In Russ.)]
21. Вяхирева Н.С. Арктика как новый внешнеполитический приоритет Канады. Российский совет по международным делам. 19.03.2023. [Viakhireva N.S. *The Arctic as a New Foreign Policy Priority of Canada*. Russian International Affairs Council. 19.03.2023. (In Russ.)] Available at: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/arktika-kak-novyy-vneshnepoliticheskiy-prioritet-kanady/> (accessed 10.04.2024).