

DOI: 10.17803/1729-5920.2023.199.6.034-047

Н. Г. Скачков*

Правовые вопросы исполнения экспортных и импортных коммерческих контрактов по трансграничной перевозке углеводородов в Арктике с учетом санкционного фактора

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы исполнения контрактов на разведку, добычу нефти, а также транспортировку углеводородов в Арктике на фоне колоссального санкционного давления, которое нефтегазовая отрасль испытывает сегодня. Показано негативное влияние блокирующих рестрикций на экспортные, а также на импортные контракты.

Последние договоры оказались в особенно уязвимом положении. Возникающие риски могут поколебать долговую устойчивость той или иной совершаемой сделки. Их отчуждение сразу выявляет риски коммерческие. Сделка, совершаемая в пользу кредитора, как представляется, должна такие риски обременять. Однако прогнозные значения расходов, связанных с приобретением, уступкой прав на добычу нефти, транспортировкой продуктов ее переработки за счет погашения задолженности, не просто определить. Появляется возможность воспользоваться отраслевыми и корпоративными планами импортозамещения, в частности в сфере экспорта сырой нефти, тем самым противостоять данным рискам. Между тем система предпринимательско-правовых норм всё равно представляет собой обширное поле рисков. Они изменяются не только во времени, в пространстве, в силу регулирования цен, но и на фоне традиционного правоприменения — поиска бенефициарных владельцев.

Ограничения секторальные подразумевают уже активизацию институционального риска. Автор применяет системный подход: от частных случаев проявления (рисков), будь то некомпенсируемые, в составе сетевой инфраструктуры, затраты, и до причинно-следственной связи с производными, обращающимися финансовыми инструментами. Отмечено, сколь трудно исполнять тогда расчетные форвардные контракты, если лимиты колебания цен для данных договоров превышены многократно. Подчеркивается значение реституционных требований, обязательных в этой связи.

Ответом России на санкции является углубление переориентации потоков углеводородов с западного направления на восточное. Отсюда обобщение роли Северного морского пути исходя из оценки имеющихся ресурсов, планов переоборудования портов согласно их специализации и в зависимости от запросов разного уровня потребителей.

Ключевые слова: арктические нефтегазовые проекты; договор добычи углеводородного сырья; операторский договор; чартер; счет-фактура; фрахт; экономические санкции; реторсия; реституции; восстановление нарушенных прав; пределы стоимости; тарифные ограничения; максимальная цена; альтернативная цепочка поставок; фьючерс; опцион; предварительный договор; колебания стоимости; сервисные услуги.

Для цитирования: Скачков Н. Г. Правовые вопросы исполнения экспортных и импортных коммерческих контрактов по трансграничной перевозке углеводородов в Арктике с учетом санкционного фактора // Lex russica. — 2023. — Т. 76. — № 6. — С. 34–47. — DOI: 10.17803/1729-5920.2023.199.6.034-047.

© Скачков Н. Г., 2023

* Скачков Никита Геннадьевич, кандидат юридических наук, доцент кафедры международного частного права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
Садовая-Кудринская ул., д. 9, г. Москва, Россия, 125993
skanic@mail.ru

Legal Issues of Execution of Export and Import Commercial Contracts for Cross-Border Transportation of Hydrocarbons in the Arctic Taking into Account the Sanctions Factor

Nikita G. Skachkov, Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Department of International Private Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
ul. Sadovaya-Kudrinskaya, d. 9, Moscow, Russia, 125993
skanic@mail.ru

Abstract. The paper discusses the problems of execution of contracts for exploration, oil production, and transportation of hydrocarbons in the Arctic amid enormous sanctions pressure that the oil and gas industry is experiencing today. The paper demonstrates the impact of blocking restrictions, which negatively affected export and import contracts. Recent international agreements have been in a particularly vulnerable position. Emerging risks can shake the debt sustainability of a transaction. Their alienation immediately reveals commercial risks. A transaction made in favor of a creditor, as it seems, should burden such risks. However, it is not easy to determine the forecast values of expenses from the acquisition, assignment of rights to oil production, transportation of refined products due to debt repayment. There is an opportunity to take advantage of industry and corporate import substitution plans, especially in the field of crude oil exports, thereby resisting these risks. Meanwhile, the system of business and legal norms still constitutes a vast field of risks. They change in time, in space, due to price regulation, but also against the background of traditional law enforcement — the search for beneficial owners. Sectoral restrictions already imply facilitation of institutional risk. The author applies a systematic approach — from particular cases of manifestation (of risks), whether they are uncompensated costs as part of the network infrastructure and to a causal relationship with derivatives, non-revolving financial instruments. It is noted how difficult it is then to execute settlement forward contracts if the limits of price fluctuations for these contracts are exceeded many times. The importance of restorative requirements, mandatory in this regard, is emphasized. Russia's response to the sanctions is to deepen reorientation of hydrocarbon flows from the West to the East. This explains generalization of the role of the Northern Sea Route, based on the assessment of available resources, plans for the re-equipment of ports according to their specialization and depending on the requests of different levels of consumers.

Keywords: Arctic oil and gas projects; hydrocarbon production contract; operator contract; charter; invoice; freight; economic sanctions; retorsion; restitution; restoration of violated rights; cost limits; tariff restrictions; maximum price; alternative supply chain; futures; option; preliminary contract; cost fluctuations; maintenance services.

Cite as: Skachkov NG. Pravovye voprosy ispolneniya eksportnykh i importnykh kommercheskikh kontraktov po transgranichnoy перевозке углеводородов в Арктике с учетом санкционного фактора [Legal Issues of Execution of Export and Import Commercial Contracts for Cross-Border Transportation of Hydrocarbons in the Arctic Taking into Account the Sanctions Factor]. *Lex russica*. 2023;76(6):34-47. DOI: 10.17803/1729-5920.2023.199.6.034-047. (In Russ., abstract in Eng.).

Концепция энергетического развития Арктики окончательно сформировалась в начале 2000-х гг., когда мир переживал период длительного арктического оптимизма. Казалось, спустя каких-то несколько лет начнется целая эпоха полярных шельфовых нефтепродуктов, включая газовый конденсат. По оценке USGS (United States Geological Survey), в Арктике, этом богатейшем регионе планеты, сосредоточено примерно 13 % мировых неразведанных запасов нефти и до 30 % мировых неразведанных запасов природного газа¹. Организация WWF

(World Wildlife Fund) называет стабильность на нефтяном рынке в интересах и производителей, и потребителей главным приоритетом освоения Арктики².

Сегодня сохраняется значительный интерес крупнейших компаний нефтегазового комплекса к арктическим проектам, несмотря на неослабевающий накал дискуссий об изменении стратегии финансирования энергетических ресурсов. Можно предвидеть растущие риски оспаривания нефтяных сделок по так называемой формуле нетбэк. Это в большой степени

¹ The National Cooperative Geologic Mapping Program's U. S. Geo Framework Initiative — Delivering a digital database of geologic map information by 2030 / USGS, December 14, 2022.

² Arctic oil and gas / WWF (2022) // URL: www.arcticwwf.org/work/oil-and-gas/ (дата обращения: 13.01.2023).

зависит от маржи за предусмотренные договором услуги нефтепереработки. Однако ключевым райверам нефтяного рынка необходимо будет включать спотовую цену — свободную от каких-либо рисков — в рыночную стоимость устойчивого развития, где финансовые ресурсы вместо оборотного капитала расходуются на пополнение чистых активов, а амортизационные отчисления направлены на покупку инновационного оборудования.

Инновационные технологии, особенно в сфере разработки нефтяного пласта, призваны минимизировать риски снижения нефтедобычи и на месторождениях отечественного топливно-энергетического комплекса. Помимо нефтяного сырья, разведанными запасами арктического шельфа обеспечивается почти 98 % добычи платины, 100 % титана, циркония, руд редкоземельных металлов. В Арктике добывается около половины объемов меди и бокситов, осуществляется до четверти производства алмазов, золота и серебра, ведется добыча железных руд и угля³.

Период «арктического отрезвления» между тем наступил сравнительно быстро. Ему способствовали как пересмотр цепочки сбыта углеводородов (применительно ко всему их ассортименту) на глобальном уровне, так и то беспрецедентное санкционное давление, с которым нефтетрейдинг сегодня столкнулся⁴.

Надо сказать, что частные компании, занятые нефтедобычей в Арктике, и прежде испытывали избыточный прессинг, например когда им приходилось оплачивать контрольно-разрешительную деятельность. Дозволения в этом случае предоставляются по модели так называемого ресурсного фронта, неважно, закладывается она в отраслевое законодательство о специальных административно-правовых режимах или вносится в концессионное соглашение.

Справедливо тогда заключение об общем состоянии бизнеса, адекватном оказываемому на него давлению, приоритетности решений в сфере нивелирования неизбежной долговой нагрузки. Кредиторская гильотина и сегодня заключает в себе весомый риск. Предпринимаемая реструктуризация в условиях внешних ограничений способна упрочить правовое по-

ложение субъектов хозяйствования, но только при условии, что переориентация устойчивого развития в устойчивое управление источниками финансирования стала по-настоящему возможной. В этой связи резонно перепроектирование услуг в парадигме устойчивого развития, замещение его концепцией устойчивого управления.

Коммерсанты остро нуждаются в независимых гарантиях, обеспечении исполнения договора, где для осуществления платежа достаточно простого требования бенефициара. Можно допустить, что устоявшаяся практика, согласно которой названное выше понятие указывает на неограниченный круг лиц, будет некоторым образом поколеблена. Следует тогда вывод о сохранении за конечным бенефициарным держателем статуса выгодоприобретателя имущества, предназначенного для реализации публичных правомочий. Они соподчиняются с организационно-управленческой деятельностью государства.

Вместе с тем стоит только одной из стран оказать покровительство нефтяным компаниям, для чего она и ориентируется на стратегию сотрудничества, как другое государство начинает придерживаться уже модели соперничества. Практика протекционизма основывается на односторонности действий того или иного хозяйствующего субъекта, уполномоченного, соответственно, властным велением. Но водораздел между ограничительными мерами с одной стороны и экстерриториальностью — с другой провести непросто: юрисдикционное вмешательство диспропорционально легитимности.

Поэтому и предлагается рассматривать экстерриториальность капитала вне субъективных критериев, как можно более широко, вплоть до использования трансфертного ценообразования, переориентации финансовых потоков, налоговой оптимизации в глобальном масштабе.

Собственно, концессионеры всегда искали защиту у признанных центров силы — государств, чье участие в арктической нефтедобыче детерминировано исторически. К ним относятся Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция и США. Бесспорно, иные страны не оставляли попыток приобщиться к освоению, добыче углеводородов в арктиче-

³ Кобылкин Д. Н. Ресурсы арктического шельфа — это наш стратегический запас // Энергетическая политика. 2019. № 3 (141). С. 6–9.

⁴ Пусенкова Н. Н. Нефть арктического континентального шельфа России: оптимизм, пессимизм, реализм // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика и право. 2019. Т. 12. № 5. С. 86–108.

ских морях, на шельфе. Однако им удавалось разве что опосредованно влиять на обустройство лицензионных участков, например сразу после вступления в Арктический совет, Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР). Подобным образом более 30 лет назад, в июне 1991 г., была подписана Стратегия охраны окружающей среды Арктики (Environmental Protection Strategy, AEPS 1991)⁵.

Арктический совет виделся весомым политическим форумом *a primo die*. Основные постулаты его существования были сформулированы еще в Оттавской декларации 1996 г. с целью скоординировать усилия восьми арктических государств по обеспечению экологической безопасности. В списке стран-основательниц Российская Федерация, Дания, Швеция, Исландия, Норвегия, Канада, США и Финляндия.

Не менее шести стран (с 15 мая 2013 г.) пользуются статусом наблюдателей, хотя и на них могут быть возложены функции председательствующей стороны. Такая ротация завершается принятием декларации, где содержались бы директивные указания для представителей того государства, которому в этой руководящей роли предстоит сменить предыдущего лидера сообщества. Всего было подготовлено 11 подобных деклараций, от Икалуита (1998 г.) и до Рованиеми (2019 г.), в них как ключевые условия предусматривались и обретение стабильности, и конструктивное сотрудничество (согласно Декларации Фэрбанкс 2017 г., например). Под патронатом Арктического совета было заключено Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике (2013 г., вступило в силу для России с 25 марта 2016 г.)⁶.

Односторонние санкции лишили данную межправительственную международную организацию атмосферы конструктивного, а главное, желательного диалога. Вместо того чтобы это трансграничное образование продолжало развиваться разумно, стратегически структурированно, на базе активного взаимодействия между арктическими и неарктическими странами, сначала возобладала антироссийская риторика — своего рода мейнстрим. Впослед-

ствии ограничения затронули проведение весьма обширного спектра научных и прикладных исследований по арктической тематике. Так, был отменен назначенный на 11 апреля 2022 г. Международный арктический форум.

Всё же Арктический совет констатировал свою приверженность традиционалистской модели управления. Адаптивное управление, обобщаясь заметим, сочетает в себе самодостаточность хозяйствующих субъектов с достоверностью подходов к устойчивому характеру развития. Предпочтительно поэтому воспользоваться технологией удержания рисков неблагоприятного внешнего воздействия, если потенциал устойчивого управления весьма активен. Соотношение юридической составляющей общественных отношений с экономической прерогативой в этой связи столь же реально, как взаимосвязь фискальной и регулирующей налоговых функций.

Торговые маршруты, пролегающие по акватории Северо-Западной Атлантики прямо в приполярные широты, традиционно представляют интерес для альянсов стран НАТО, Евросоюза. Арктический совет из таких дистанций выбирает те немногие, что олицетворяют безопасность оказываемых услуг. Проблема заключается в определении перечня выгодоприобретателей, кредиторов-дестинаторов, состоящих с ними в договорных отношениях⁷.

Найти их крайне сложно, куда проще заявить о целесообразности пересмотра сложившихся правовых норм в аспекте повторной интернационализации региона. На фоне укрупнения бизнес-структур, рекапитализации рынков арктическим перевозкам тем не менее довелось стать тем давно ожидаемым объективным фактором развития социально-экономических отношений, что поставил принципиально новые задачи перед гражданско-правовым регулированием. Они воплотились в нормах Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution in the Arctic, подписанного в 2013 г., Парижского соглашения по климату (датировано 12 декабря 2015 г.), Полярного кодекса 2017 г., наконец, Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation, заключенного в 2018 г.

⁵ Heininen L., Everett K., Padrtova B., Reissel A. Arctic Policies and Strategies — Analysis, Synthesis and Trends // International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA). Laxenburg, Austria. February 2020.

⁶ См.: Журавель В. П. Арктический совет: основные вехи развития (к 25-летию образования) // Арктика и Север. 2022. № 46. С. 220–233.

⁷ См.: Алексеев Ю. Ю., Анучин С. В., Замарайкина Л. Н., Сургуч С. А. Роль Арктического совета в управлении Арктикой и деятельность в нем России // Конфликтология / Nota Bene. 2022. № 2. С. 25–38.

Важнейшим элементом коммуникационной системы Арктики является Северный морской путь. Россия действительно рассматривает его как всецело сформировавшийся транспортный маршрут, который находится под ее суверенитетом. В акваториях Северного морского пути применяется разрешительный порядок мореплавания. Сама трасса проходит через морские пределы с различными правовыми режимами, установленными согласно Конвенции UNCLOS 1982 г. (Конвенция ООН по морскому праву). Выделяют в этой связи внутренние воды, территориальное море, прилежащие к нему водные массивы, 200-мильную исключительную экономическую зону. За ее границами действуют уже свободы открытого моря.

Северный морской путь никогда не утратит своего значения как транспортная артерия для перевозки углеводородов из арктических регионов России. Отнюдь, он даже может стать более выгодной с экономической точки зрения альтернативой осуществляемым ныне перевозкам между портами Европы и Дальнего Востока, а также Северной Америки. Например, маршрут от Гамбурга и до Иокогамы не превышает 6 600 морских миль, тогда как последний судно через Суэцкий канал — и расстояние до порта назначения составит уже без малого 11 400 миль. Самоочевидно тогда геополитическое значение данной коммуникации, ее способность распределять мировые транспортные потоки. В пределах этой судоходной дистанции добываются углеводороды двух экспортных сортов: легкая нефть класса Novy Port и варандейская смесь⁸.

Эффективность правовых актов здесь обуславливается формальным применением положений энергетического законодательства, превалирующим значением ведомственных, программных документов. Контрольные их функции особенно заметны не на стадии при-

нятия нормотворческих решений, а под углом зрения узкоотраслевых задач. Траектория формирования права тем не менее неукоснительно придерживается полифункциональности, даже полисистемности — диффузии, а точнее, взаимопроникновения норм обособленных отраслей как международного частного, так и внутригосударственного права в регулировании правового режима Арктики⁹.

Выводы, которые можно было бы сделать, исходя из идеи модернизации институциональных норм, точнее пространственного их образа, он — один из немногих, куда изменения буквально заложены.

Основной их акцент состоит в придании акватории Северного морского пути, прибрежным его пределам свойств опорной зоны развития. Именно это понятие содержится в постановлении Правительства РФ от 30.03.2021 № 484 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации”» (в редакции постановления Правительства РФ от 30.12.2022 № 2553)¹⁰. Активизация транспортировки углеводородов в Арктическом регионе стала возможной после издания распоряжения Правительства РФ от 15.04.2021 № 996-р¹¹. В нем были сформулированы те руководящие принципы, что легли в основу государственной политики Российской Федерации в Арктике, и на период до 2035 года они станут предопределять стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации (действует в редакции распоряжения Правительства от 13.05.2022 № 1158-р).

Собственно, методологическая, нормативно-правовая, организационная проработка вопроса о свойствах такого инструментария, как опорная зона развития, началась несколько раньше, после принятия постановления Правительства РФ от 14.10.2016 № 1045¹², призван-

⁸ См.: Бирюков А. Л., Савостова Т. Л. Северный морской путь — основа комплексного развития Арктики // Инновации и инвестиции. 2022. № 7. С. 162–166.

⁹ См.: Хабриева Т. Я., Капустин А. Я. О феномене арктического права в контексте правового развития России // Вестник Российской академии наук. 2015. Т. 85. № 5–6.

¹⁰ СПС «КонсультантПлюс».

¹¹ Распоряжение Правительства РФ от 15.04.2021 № 996-р «Об утверждении Единого плана мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года и Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // СПС «КонсультантПлюс».

¹² Постановление Правительства РФ от 14.10.2016 № 1045 «Об утверждении Правил согласования проекта стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации в части полномочий Российской Федерации по предметам совместного ведения Российской Федерации и субъектов Рос-

ного согласовать разные стратегии бюджетного планирования, социально-экономических прогнозов для того или иного субъекта Российской Федерации, процедурные вопросы их одобрения органами государственной власти. Так формируется институт взаимоувязанного применения локализирующе-территориальных и одновременно отраслевых механизмов творчества, предъявляются определенные требования к порядку реализации принципов государственно-частного партнерства¹³.

Хотя для контрактного финансирования управление устойчивостью финансового обеспечения надо рассматривать неразрывно с той материальной выгодой, с какой квалифицированный заказчик поручает выполнение работ, а также оказание услуг. Видится вероятным появление финансовых рисков, влияние которых на денежные потоки едва ли можно назвать иначе как результирующим. Иное дело поправка на риск нефинансовый, ее стоит перманентно соизмерять с понесенными затратами на приобретение портфеля контрактов о государственно-частном партнерстве, плюс величина чистой приведенной стоимости (NPV).

Резиденты приполярной зоны опережающего развития, сформулировано в Федеральном законе Российской Федерации от 13.07.2020 № 193-ФЗ (с учетом изменений, а также дополнений от 14.07.2022) «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации»¹⁴, заключают один из таких удерживаемых с целью оптимизации продажи активов договоров — договор перестрахования. Кроме того, вступает в силу соглашение об осуществлении инвестиционной деятельности. Контрактные условия наполняют логическим содержанием неологизм «новая Арктика»: на смену льдам и снежным торосам строятся морские порты, нефте- и газопроводы, активно интегрируются в арктическую правовую сферу обслуживающие их компании.

Сегодняшнее разжигание практики применения экономических санкций, безусловно, лишает корпоративный контроль, принимаемые управленческие решения должной правовой

почвы, но и подрывает стабильность координационных связей межгосударственного общения. Данное заключение вряд ли составит предмет схоластического диспута с призывами к квалификации понятий, взятием одних из них в узком смысле, тогда как другие наделяются таким качеством, как универсальность.

Именно оно порождает вопросы о порядке применения реторсий, заставляет высказываться также в пользу репрессалий, предотвращающих ущемление субъективных гражданских прав лиц. В то же время очевидное лишение защитных правомочий лиц, подчиненных юрисдикции иностранного государства, — не суть важно, результат ли это введения санкций либо реакция на их распространение, — приходит в противоречие с основными принципами обращения к институту взаимности, вытекающим из него постулатам недискриминации. Арктическая нефтедобыча, транспортировка в северных широтах незамедлительно ощутили на себе все последствия расширенных санкционных ограничений. На этом фоне доминирует идея нанесения максимального ущерба интересам как частным, так, собственно, и публичным, отстаиваемым, соответственно, государством.

Под эгидой санкций было прекращено уже не менее семи горнорудных, шельфовых арктических проектов. Одними из первых в марте 2022 г. расторгли все договоры с российскими поставщиками норвежская «Эквинор» (Norwegian Equinor) и англо-голландский нефтяной концерн «Бритиш Петролеум» (British Petroleum). Нефтегазовая компания «Тоталь» (Total) продолжает сотрудничать с заводом «Ямал СПГ», но по долгосрочным контрактам.

Напротив, швейцарский торговый гигант Vitol, англо-швейцарская компания Glencore, кипрский Gunvor, сингапурская фирма Trafigura не отказываются от статуса игрока на рынке, тем более если трансграничная нефтегазовая сделка обещает им немалую скидку. Однако и их клеймят «за беспринципность», не случайно в той же «Трафигуре», пообещали скорректировать ее функции ведущего бизнес-трейдера по отношению к программе «Восток Ойл». В свою очередь, крупнейшая нефтесервисная компа-

сией Федерации с документами стратегического планирования, разрабатываемыми и утверждаемыми (одобряемыми) органами государственной власти Российской Федерации» // СПС «Консультант-Плюс».

¹³ См.: Жаворонкова Н. Г., Агафонов В. Б. Правовые проблемы пространственного развития Арктической экологической зоны Российской Федерации // Lex russica. 2020. № 3. С. 105–113.

¹⁴ СПС «КонсультантПлюс».

ния SLB (прежнее название — Schlumberger) нарастила объемы продаж за счет конкурентов, ушедших с рынка. Продолжает работать и менее крупная Weatherford, ее доля в контрактах жизненного цикла полностью перешла к SLB¹⁵.

В то же время бизнесом компании Halliburton сегодня распоряжается отечественный корпоративный менеджмент — ООО «Бурсервис». Видимо, поэтому руководство проектами, а также подразделениями компании Baker Hughes приняло решение отказаться от сотрудничества с российскими заказчиками услуг, что может усложнить не только добычу нефти в окраинных морях Северного Ледовитого океана, но и, что более значимо, геологическую разведку.

Санкции привели к приостановлению немаловажной для межрегионального сотрудничества программы «Коларктик», в которой до весны прошлого года активно участвовали Россия, Финляндия, Швеция, Норвегия, а также Мурманская и Архангельская области, Ненецкий автономный округ, Республика Коми.

Итальянская «Энел Россия» (Enel Russia) сохраняет репутацию очень надежного коммерческого партнера: выйти из бизнеса, привести тем самым к признанию ничтожности целого ряда контрактов ей присуще едва ли. Остается в Арктике и Китайская национальная нефтегазовая корпорация, один из учредителей Фонда Шелкового пути. Доля ее в проекте «Ямал СПГ» составляет около 20,9 %. Российская и китайская стороны сотрудничают в строительстве терминалов, обеспечении их необходимым оборудованием для приема нефтепродуктов, развитии транспортно-логистической инфраструктуры.

Пакеты рестрикций, установление потолка цен на российскую нефть, мазут, нефтехимию, всю иную продукцию, полученную за счет первичной, вторичной переработки, начиная с 5 февраля 2023 г. поставили вопрос о пересмотре маршрутов торгового судоходства с целью выхода, наконец, партий углеводородов на мировые рынки. Правильнее сказать, в G7 планируют установить целых два предела стоимости углеводородов: один дисконтный по отношению к нефти, второй применяется к продуктам ее переработки, особенно если они торгуются с премией. Подобного рода практика обуслав-

ливается сложностью процедуры возложения ограничений: стоимость того же, например, керосина исторически значительно выше, чем сырой нефти, тогда как закупки мазута, напротив, обходятся дешевле.

Таким образом, продавцы нефтепродуктов буквально подталкивают сотрудничать с нефтрейдерами напрямую, выкупать у них сырье, самостоятельно реализовывать его на рынке, несомненно, с доставкой до потребителей. Трейдеру имеет смысл овладеть искусством переноса рисков на тех участников правоотношений, которые кровно заинтересованы в повышении кредитоспособности хозяйствующих субъектов, меньшей их уязвимости перед ценовыми колебаниями.

Тем не менее вмешательство в рыночные механизмы реализации, сбыта углеводородов налицо. Возрастают, и весьма существенно, риски непосредственно самих трейдеров при падении стоимости базового актива. Компании-экспортеры испытывают на себе отрицательное влияние рисков утраты товарной стоимости, что обязательно скажется на конъюнктуре рынка перевозок — выстроенной альтернативно цепочке поставок. Зарождаются предпосылки для формирования института максимальной цены контракта, где нечасто учитываются издержки заказчика услуг. Максимальная стоимость расходов, напротив, обосновывается сразу, как только он приступает к исполнению своих обязательств по договору.

Указ Президента РФ «О применении специальных экономических мер в топливно-энергетической сфере, в связи с установлением некоторыми иностранными государствами предельной цены на российские нефть и нефтепродукты»¹⁶ вступил в силу с 1 февраля 2023 г. Подчеркивается, что погашение разницы остаточной стоимости должно обходиться без монополизации юридических процедур. Они чреваты появлением тарифного потолка.

Отправные точки Северного морского пути тоже считаются своего рода константой — они незыблемы уже почти столетие. Его очертания составляют морские пространства архипелага Новая Земля, западные границы проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, а также Югорский Шар. Пределы Баренцева и Белого морей сюда не отнесены, что едва ли оправданно,

¹⁵ См.: Котов А. В. Перспективы развития ключевых арктических проектов РФ в условиях санкций // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2022. № 5. С. 113–123.

¹⁶ Указ Президента РФ от 27.12.2022 № 961 // СПС «КонсультантПлюс».

поскольку именно там, согласно правовым положениям Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (действующая редакция от 28.06.2022)¹⁷, производится загрузка продуктов переработки нефти, газового конденсата, закладывается исключительность прав того или иного лица на участие в перевозке.

Между тем санкционное воздействие ощущается вполне отчетливо. Во Франции, а также в Канаде всё чаще раздаются голоса сторонников радикального, на грани эволютивного, толкования ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г., ее норм о покрытых льдом районах плавания. Тогда начинает преобладать открытый консеквентализм. Он представляет собой откровенную интерпретацию юридических текстов с целью легализовать наступление определенных последствий (*consequentialism*, от *англ.* *consequences*, их, собственно, и означает). Формально в конвенционный акт вносится возможность предоставить прибрежным государствам право самим контролировать судовой трафик.

Канадский север охватывает впечатляющие 1 430 млн кв. км. Элита бизнеса, видимо, считает данное обстоятельство достаточным, чтобы адаптировать порядок транзита Северного морского пути для так называемого Северо-Западного прохода. Северо-Западный морской путь напоминает больше легенду, которая будоражит умы ученых без малого уже три века. Так, во второй половине XVIII столетия его тщетно пытался отыскать Ж. Ф. де Лаперуз — один из величайших мореплавателей общемировой истории. Лишь в начале прошлого века известному полярному исследователю Р. Амудсену удалось смоделировать гипотетические контуры данного маршрута¹⁸.

Однако до сих пор неизвестно, способен ли он послужить альтернативой Северному морскому пути, а также проектам Северного морского транспортного коридора и Национальной арктической транспортной линии. Хотя намерение добиться внедрения конкурсных механизмов лицензирования нефтяных месторождений в море Бофорта, ближе к Берингову проливу, очень даже очевидно. Оттуда открываются и более короткие линейные маршруты к акваториям Тихого океана.

Франции, напротив, непросто претендовать на роль «полярного актора», несмотря на принятие (в 2016 г.) национальной программы освоения Арктики — «Великий вызов Арктики». Национальная дорожная карта Арктики». Архипелагам Сен-Пьер и Микелон в данном документе отведена роль плацдарма для предстоящей экспансии, незавидная, прямо скажем, поскольку их отнесение к категории субарктических — трудная задача. Договорные модели в любом случае привлекаемого оборотного капитала, бесспорно, отграничиваются одна от другой. Однако мерилом становится некий правовой режим, порождаемые им юридические отношения¹⁹.

Коммерсанты Пятой республики, похоже, относятся к своим сотоварищам по «арктическому клубу» с оттенком недоверия. Отсюда разноаспектные комбинации прекращения одного перевозочного обязательства, новации иных транспортных обязательств, непременно в едином договоре. Тогда как поставщики продолжают довольствоваться предварительным договором с поправкой на сетевой тариф.

Номинально здесь подразумевается оценка ликвидности финансовых активов, когда их обменивают на вложения, квалифицируемые как нефинансовые. Сюда относится, например, та же облигация, если, конечно, при ее погашении гарантируется привязка к справедливой стоимости нефтепродуктов. В то же время она едва ли превысит уровень стоимости, остаточной на величину плановой рентабельности.

Остается воспользоваться опционом, а по сути, обменять сумму процентных выплат, образовавшихся при списании активов, на фиксированный объем нефти. Искусственные торговые ограничения сопровождаются заключением абонентского договора, помимо собственно опционного контракта. Данные договоры могут быть дополнены оговоркой «около», которая соизмеряет поставленные экспортером объемы партий покупных углеводородов с теми, что оговариваются при заключении основной сделки. Продавец фрахтует тогда только используемое для перевозки пространство судна.

Тем не менее ожидаемая в этой связи прибыль от биржевых договоров неуклонно па-

¹⁷ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // СПС «Консультант-Плюс».

¹⁸ См.: Дзюбан В. В. Арктическая политика Канады в XXI веке // Архонт. 2020. № 1 (16). С. 9–12.

¹⁹ См.: Башкиров М. Б., Антонова М. Е. Франция в Арктике: в поисках «места под солнцем» // Сравнительная политика. 2020. № 3. С. 130–140.

дает. Покупатель вынужден заключать замещающие их контракты оптовой реализации нефтепродуктов, чтобы погасить выплаты по задолженности. Кредитные убытки порождаются как раз неплатежеспособностью дебиторов, а также частыми котировками прироста расчетной стоимости углеводородов.

Логика коллективного поведения сюрвейеров сырьевого рынка, очевидно, ориентируется на результаты не финансового, по методу начисляемых показателей, а юридического планирования. Во главу угла ставится процедура сертификации от групп компаний, более известных как SGS, Saybolt, Inspectorate, а также Bureau Veritas. Инспекцию качества тех же, например, светлых нефтепродуктов проводят не менее трех раз: на стадии отгрузки судна в порту назначения, непреложно перед выгрузкой, в ряде случаев и непосредственно на пути следования.

Роль фрахтовой ставки поэтому формальна, она лишь располагает к выбору судна, оснащенного всем необходимым для перевозки партии углеводородов. Видимо, поэтому судовладельцы не заинтересованы лишним раз повышать такие показатели. Чем они ниже, тем клиент более заинтересован в максимизации чистой прибыли от эффективной эксплуатации танкера²⁰.

В то же время издержки фрахта судов весьма существенны по сравнению со всеми иными расходами и применительно к единице партии груза. Неважно, что нормативы конкурентоспособности каждого из специализированных судов по-своему уникальны. Они убеждают хозяйствующего субъекта в принятии целого ряда управленческих решений как стратегического, так и тактического характера. Зреет, формируется обширная система норм материального права, которая отличается сложной взаимозависимостью подсистем, множественностью вещественных элементов — количественных показателей бизнес-процессов. Тогда как качественных их критериев насчитывается всего семь: годовая прибыль от эксплуатации судна на определенном маршруте, оборачиваемость дебиторской задолженности, рентабельность порта-хаба, квалификация долгосрочных активов, полученная выручка, расшифровка себестоимости по сервисным услугам, амортизация.

Первая, а также вторая из вышеупомянутых категорий тесно связаны с процессами оказания транспортно-логистических услуг. Конкуренция в этой связи жесточайшая: владельцам того же, например, танкера-газовоза класса «Борис Вилькицкий» на одной лишь линии перевозок между приполярными портами Сабетта — Корсаков приходится вкладывать немалые средства для оптимизации расходов. По провозной способности данное судно пока выигрывает, однако начнись его эксплуатация на маршруте до акватории порта Тяньцзинь, и оно обязательно уступит танкеру типа «Афрамекс» (газомоторное топливо так называемой зеленой серии СКФ). Фрахтовая ставка для судов этого класса, как правило, выше нормативов, к тому же начисляется ледовая франшиза, отсюда и явный дисконт при уплате страховой премии.

Морские порты между тем крайне болезненно реагируют на SDN (Specially Designated Nationals), по сути, блокирующие санкции, применяемые против конкретных физических и юридических лиц, а также их объединений. Любое сотрудничество с ними, равно как и операции с их имуществом, запрещено законом. Секторальные санкции (SSI) влекут за собой уже институциональный риск для всей отрасли, включая такие бизнес-процессы, как распределение прибыли, но самое ключевое — формирование фондов денежных средств²¹.

Особо неблагоприятно, стоит признать, сказался пятый пакет санкционных ограничений стран Евросоюза и США. Превращение портов Санкт-Петербурга и Мурманска в полноценный арктический кластер находится под угрозой. Риски стагнации доходов от осуществления перевозок танк-контейнеров (для углеводородов и сжиженного природного газа) не менее ощутимы: две трети стивидорных компаний вынуждены работать в режиме жесточайшей экономии ресурсов.

Ценообразование, гарантии поставок при этом совершенно прозрачны: обязательные платежи предназначаются для финансирования, например, той же логистики инновационного характера. Она включает в себя возможность воспользоваться услугами компаний-стартапов для выстраивания системы

²⁰ Катюха П. Б. Мировой нефтяной рынок на пороге нового ценового передела // Российский внешне-экономический вестник. 2020. № 2. С. 120–131.

²¹ См.: Мокрова Е. М. Антироссийские экономические санкции США в нефтяном секторе: вызов или стимул внешней политики // Власть. 2022. № 2. С. 77–83.

сквозных поставок, где тактические и, соответственно, стратегические управленческие задачи связаны между собой в требуемом режиме времени. Вследствие чего можно рассчитывать на наступление синергетического эффекта от применения контрактной и, допустим, цифровой моделей. Одна из правовых сред предполагает доминирование договорных отношений в такой сфере, как взаимодействие равных по статусу хозяйственных партнеров, другая призвана изменить палитру представлений об управлении перевозочным процессом, когда аналоговый характер действий заменяется информационными как цельностью, так и непрерывностью. Цифровая дискретность — а планируемые сделки имеют самые разные последствия для субъекта хозяйствования — отвечает за проецирование потерь, сценарий погашения расходов.

Основные изменения институциональной структуры того или иного сегмента нефтедобывающего сектора связаны тогда с замещением рентоориентированных институтов на институты, обеспечивающие его реальную эффективность. Излишне упоминать о том, сколь важно при этом отразить степень минимизации транзакционных издержек. В качестве таковых обычно рассматриваются расходы коммерсантов по обслуживанию, хранению, оценке, накоп, транспортировке.

Системные риски между тем никуда не исчезают, а следовательно, необходимо найти разумный баланс между интересами нефтяной, транспортной компаний и усмотрениями потребителей, добиться погашения задолженностей, приобретенных вследствие уступки прав требований по тому или иному обязательству. Однако сегодня он крайне хрупок. Усложненная структура договора, куда безусловно включаются условия экспортного, а также импортного кредитного контрактов, едва ли устоит перед секторальными экономическими ограничениями, благодаря которым каждая новая затрата несоразмерна в сопоставлении ее с расходами на поставщиков, иных контрагентов.

Торговые оговорки, похожие на те, что предусматривают оплату перевозчиком транспортных издержек, закрепляя одновременную передачу груза и распределение рисков, в настоящее время всё чаще уступают место оговоркам санкционным. Подразумеваются положения договора, определяющие порядок

действий сторон в случае неблагоприятного воздействия на условия исполнения контракта вплоть до объективной возможности его расторгнуть. Контрагенты здесь освобождаются от ответственности, любое бездействие носит вынужденный характер, а поэтому оно оправданно.

В то же время заказчик услуг едва ли согласится с перспективой пересмотра договора, откуда будут изъяты упоминания о штрафах, начислении всех иных компенсаций. Он не оставит попыток сформировать для себя ту институциональную среду, куда закладываются как концептуальные идеи стабильной стоимости. Между тем волатильность углеводородов, а такова она — реальность настоящего времени, редко когда связана с индексами фондового рынка, а тем более обменных курсов валют.

Уместно говорить о переменных базовых тарифных ставок, коэффициентах пересмотренных расчетов, использовании метода так называемого скользящего окна. В конечном счете выстраивается всё та же ценовая разница между двумя договорами: теми контрактами, от исполнения которых отказались, и заключенными взамен. Только текущая стоимость углеводородов, предмета первоначального договора, не связана с какими-либо конкретными сроками осуществления доставки. Границы профилей рисков сужаются до уровня относительной допустимости сразу после прохождения ими первоначальной позиции (применяется также понятие stop-loss), а взаимосвязь подсистем, управляющей и управляемой, очевидно, выносятся на первый план.

Тогда как поставщику совершенно не обязательно задумываться о перспективах развития мировой энергетики от наших дней *ad finem saeculorum*, о том, какие передовые идеи и в каких, соответственно, масштабах там отражены. Вряд ли он обременяет себя обоснованиями, оправдан ли столь категоричный уход от привязки к цене марочных сортов Brent в пользу, например, Urals. Ему гораздо важнее окупить свою долю тех средств, что были вложены в нефтяной проект²².

Для этого экспортные контракты и заключаются на спотовом рынке, ценовая составляющая которого признается более консервативной, пусть покупатели и имеют достаточно широкий выбор поставщиков. Вместе с тем экс-

²² См.: Стратегия развития нефтегазовой отрасли России в условиях экономических санкций / М. Г. Кудина, В. В. Козлов, Т. Г. Елистратова [и др.] // Инновации и инвестиции. 2022. № 11. С. 279–284.

портёры едва ли настолько обделены: фьючерсные или форвардные договоры ориентируются на долгосрочные экономические отношения, но по более низким ценам. Влияние санкций здесь характеризуется повышением рисков формирования ресурсной базы, возросшей частотой требований о предоставлении необходимых валютных ресурсов, повышением кредитных рисков, неотвратимостью утраты доверия зарубежных партнеров.

Непросто тогда отыскать банк-кредитор. Помимо достаточного процента по валютным депозитам эта кредитная организация должна признавать первичность правовых институтов. Оттого она и пользуется юридической конструкцией обращающихся финансовых инструментов, таких как депозитные сертификаты, коммерческие банковские ноты, эмитированные в иностранной валюте.

По сути, это отождествление новой санкционной экономики применительно к биржевой торговле с ее трудным поиском равновесия между спросом и предложением, алеаторными договорами, а также производными финансовыми инструментами, когда заключаются так называемые сделки на разницу, выгодные разве что биржевым посредникам, более известным как «медведи». Сделки по снижению риска изменения цен — их фирменный стиль ведения бизнеса²³.

В свою очередь, дериватам предстоит разделить вместе с хеджерами функции управления ключевой товарной позицией (на сырьевые активы), несомненно, после того, как заключены маржинальные фьючерсные контракты. В то же время отчуждателю прав на совершение финансовых срочных сделок сложно иной раз предвидеть наступление основных санкционных рисков — растущей волатильности цен на углеводороды, конкуренции между нефтепродуктами. Выбор тогда делается, собственно, в пользу шельфовой нефтедобычи, а не глубоких арктических месторождений, пусть там можно найти чуть ли не готовое моторное топливо.

С позиций *at contra*, стоит заметить, выступают так называемые «быки». Установление ценовых индикаторов на сырье не представляется для данной категории биржевых маклеров сколь-нибудь обременительной процедурой: изначально заложено в форвардный контракт.

Однако потребитель, выгодоприобретатель при последующем сбыте партий углеводородов может ориентироваться и на резервную цену. Как следствие, спотовая квота уступает место форвардной, а система расчетов, чью основу составляет фьючерс, вынуждена всё чаще искать возможность воспользоваться централизованным клирингом. Для фьючерсных контрактов та минимальная цена, за которую и отчуждается объект торга, действительно обуславливает повторное выставление счетов-фактур, процедуру весьма хлопотную. Рассмотрим здесь квалификацию фьючерсного контракта как сделки с отсрочкой исполнения, что вполне может свидетельствовать о переплате, тем более если погашается разница между ценой будущей, а также текущей. Укажем и на неопределенность исполнения фьючерса — риски сами по себе значительны, однако погашается лишь та их часть, что предусматривается в опционном договоре.

Кроме того, сам по себе фьючерс активом не является. Он создает почву для сделки с отложенным исполнением как своего рода договоренности о наступлении определенных условий. Соглашение, возможно, и заключается, но передача денежных средств едва ли происходит. Ответственность за отрицательные значения цены базисного актива возлагается на продавца. Покупатель тоже лишается права получения дивидендов, если не в состоянии поддерживать цену такого актива на уровне, максимально близком к подлинной его стоимости.

Безусловно, финансовое обеспечение нефтяных сделок испытывает влияние санкций. Падают объемы инвестирования в совместные программы, трудно тогда рассчитывать на заемное финансирование (оборотные активы нечем оказывается отдавать). Поэтому попытаться предугадать динамику изменения цен является сложным делом. Может сократиться спрос на спотовые партии Urals, срочность фьючерсного контракта по поставке производных финансовых инструментов вне биржи безотносительна. Напротив, так называемый дифференциал процентных ставок Brent только возрастает.

Итак, обобщая изложенное, можно предположить, что современное видение нормативно-правового регулирования нефти и газо-

²³ См.: Афендикова Е. Ю., Маляр В. И. Хеджирование рисков с использованием производных финансовых инструментов // Вестник Уральского института экономики, управления и права. Всероссийский научно-аналитический журнал. 2021. № 4. С. 5–14.

добычи, их перевозки в Арктическом регионе не подразумевает обязательности разработки сколь-либо особенного юридического режима. Большая часть международных договоров лишь упоминает Арктику, разобщая транспортировку углеводородов в условиях морских пределов, а также шельфа, как, например, в Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью либо согласно Конвенции MARPOL.

Но для системы арктических инвестиционных проектов определяющим является фактор освоения нефтедобычи, газовых ресурсов, абстрактно, без привязки к материковой части Арктического континента либо шельфовой. Сегодня эти проекты имеют шансы остаться без иностранных партнеров. Оттого следует четко различать, строго говоря, предприятие Арктической зоны и инфраструктурную инициативу Арктического бассейна, куда вовлекается тот же Северный морской путь, а также Северный широтный ход. Санкционные ограничения повлияли на данные транспортные артерии особенно: с одной стороны, приоритетна по-прежнему задача наращивать темпы перевозки, с другой стороны, нарушаются логистические цепочки, сложившаяся география сбыта.

Доминантное европейское направление очень ограничено, а переориентировать проекты на иные рынки сбыта, очевидно, непросто. В то же время необходимо затронуть и суровые климатические условия Арктики. Договор той же буксировки (судов, груженых нефтепродуктами наливом) здесь, вполне возможно, отягощен второстепенными деталями. Например, в отношении определенного материального объекта совершаются юридические действия, но регулируемые данным контрактом правоотношения складываются лишь после исчерпывающего мониторинга погодных условий.

Установление конкурентных тарифов в виде предельных ставок цены на нефть, продукты ее переработки, несомненно, более затруднительно. Дополнительные риски связаны с увеличением размеров спреда применительно к сортам нефти Brent и Urals, и в первую очередь на рынках Европы, откуда нас, стоит подчеркнуть, вытесняют. При этом марка Brent прямого отношения к Арктике не имеет — добывается из шельфовых месторождений Северного моря, это своего рода мерило, эталон по своему составу, качеству, ожидаемым в итоге свойствам. Предложенное им обеспечение достоверно, хотя и с учетом сценария вероятных колебаний

цены, закладываемой в нормативы стоимости других сортов, включая страны ОПЕК.

Напротив, Urals происходит из Арктического региона. Она более подвержена финансовым рискам, согласно дисконту, с которым продается, по отношению к эталонным сортам. Решение о переориентации поставок на рынки третьих стран их в какой-то степени даже умножает. Прогнозные горизонты утрачивают присущий им консерватизм, а цена на данную разновидность углеводородов начинает неумолимо снижаться, выходя за установленный нивелир в 60 долл. за баррель, хотя и оставаясь выше, чем было предусмотрено базовым сценарием.

Сорту Arco еще далеко до того, чтобы именоваться марочным. Тем не менее для него применима нулевая ставка экспортной пошлины. Оправданны тогда такие оперативные решения, как изменение подхода к подтверждению происхождения товаров или увеличение стоимостной нормы беспошлинного ввоза углеводородов, продуктов их переработки. Иными словами, запланирован переход от оценки доходов исключительно через призму налоговых сборов к мультипликативному, межотраслевому эффекту, когда та же, например, добавленная стоимость формируется за полный срок освоения определенного месторождения.

Здесь следует упомянуть такой тривиальный показатель, как EVA (Economic Value Added), представляющий собой прибыль организации от текущей деятельности за вычетом инвестированного капитала, неважно заемного или собственного. Вместе с тем в условиях санкционного давления предложение всё равно не покрывает спрос. Расходы покрыты не полностью, риски несостоятельности должников по предоставленным услугам продолжают расти. Хозяйствующие субъекты оказываются перед сложным выбором: либо необоснованное повышение цен, либо, напротив, искусственное их снижение.

В любом случае отсутствие установленных измеримых и понятных институциональным субъектам целевых индикаторов, очевидно, сказывается отрицательно. Даже незначительные ограничения, перебои — всё, что лишает тарифное регулирование системности, — приводят к пресловутым ценовым качелям, которые трансформируются в отдельный риск.

Расчеты производными финансовыми инструментами, прежде всего фьючерсами, едва ли в состоянии минимизировать все его по-

следствия. В то же время произвольное ценообразование предполагается едва ли, тогда как индивидуальные волеизъявления продавца и покупателя могут быть охарактеризованы как взаимные, порождающие, а не автономные одно от другого.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Алексеев Ю. Ю., Анучин С. В., Замарайкина Л. Н., Сургуч С. А. Роль Арктического совета в управлении Арктикой и деятельность в нем России // Конфликтология / Nota Bene. — 2022. — № 2. — С. 25–38.
2. Афондинова Е. Ю., Малиар В. И. Хеджирование рисков с использованием производных финансовых инструментов // Вестник Уральского института экономики, управления и права. Всероссийский научно-аналитический журнал. — 2021. — № 4. — С. 5–14.
3. Башкиров М. Б., Антонова М. Е. Франция в Арктике: в поисках «места под солнцем» // Сравнительная политика. — 2020. — № 3. — С. 130–140.
4. Бирюков А. Л., Савостова Т. Л. Северный морской путь — основа комплексного развития Арктики // Инновации и инвестиции. — 2022. — № 7. — С. 162–166.
5. Дзюбан В. В. Арктическая политика Канады в XXI веке // Архонт. — 2020. — № 1 (16). — С. 9–12.
6. Жаворонкова Н. Г., Агафонов В. Б. Правовые проблемы пространственного развития Арктической экологической зоны Российской Федерации // Lex russica. — 2020. — № 3. — С. 105–113.
7. Журавель В. П. Арктический совет: основные вехи развития (к 25-летию образования) // Арктика и Север. — 2022. — № 46. — С. 220–233.
8. Катюха П. Б. Мировой нефтяной рынок на пороге нового ценового передела // Российский внешне-экономический вестник. — 2020. — № 2. — С. 120–131.
9. Кобылкин Д. Н. Ресурсы арктического шельфа — это наш стратегический запас // Энергетическая политика. — 2019. — № 3 (141). — С. 6–9.
10. Котов А. В. Перспективы развития ключевых арктических проектов РФ в условиях санкций // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. — 2022. — № 5. — С. 113–123.
11. Мокрова Е. М. Антироссийские экономические санкции США в нефтяном секторе: вызов или стимул внешней политики // Власть. — 2022. — № 2. — С. 77–83.
12. Пусенкова Н. Н. Нефть арктического континентального шельфа России: оптимизм, пессимизм, реализм // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика и право. — 2019. — Т. 12. — № 5. — С. 86–108.
13. Стратегия развития нефтегазовой отрасли России в условиях экономических санкций / М. Г. Кудинова, В. В. Козлов, Т. Г. Елистратова [и др.] // Инновации и инвестиции. — 2022. — № 11. — С. 279–284.
14. Хабриева Т. Я., Капустин А. Я. О феномене арктического права в контексте правового развития России // Вестник Российской академии наук. — 2015. — Т. 85. — № 5–6.
15. Heininen L., Everett K., Padrtova B., Reissel A. Arctic Policies and Strategies — Analysis, Synthesis and Trends // International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA), Laxenburg, Austria. — February 2020.

Материал поступил в редакцию 3 февраля 2023 г.

REFERENCES

1. Alekseev YuYu, Anuchin SV, Zamaraikina LN, Surguch SA. Rol Arkticheskogo soveta v upravlenii Arktikoy i deyatel'nost' v nem Rossii [The role of the Arctic Council in the management of the Arctic and Russia's activities in it]. *Conflictology*. 2022;2:25-38. (In Russ.).
2. Afendikova EYu, Painter VI. Khedzhirovanie riskov s ispolzovaniem proizvodnykh finansovykh instrumentov [Hedging risks using derivative financial instruments]. *Bulletin of the Ural Institute of Economics, Management and Law*. 2021;4:5-14. (In Russ.).
3. Bashkirov MB, Antonova ME. Frantsiya v Arktike: v poiskakh «mesta pod solntsem» [France in the Arctic: in search of a «place under the sun»]. *Comparative Politics*. 2020;3:130-140. (In Russ.).

4. Biryukov AL, Savostova TL. Severnyy morskoy put — osnova kompleksnogo razvitiya Arktiki [The Northern Sea Route is the basis for the integrated development of the Arctic]. *Innovation and Investment*. 2022;7:162-166. (In Russ.).
5. Dzyuban VV. Arkticheskaya politika Kanady v XXI veke [Canada's Arctic Policy in the 21st Century]. *Archon*. 2020;1(16):9-12. (In Russ.).
6. Zhavoronkova NG, Agafonov VB. Pravovye problemy prostranstvennogo razvitiya Arkticheskoy ekologicheskoy zony Rossiyskoy Federatsii [Legal problems of spatial development of the arctic ecological zone of the russian federation]. *Lex russica*. 2020;3. (In Russ.).
7. Zhuravel VP. The Arctic Council: Main Development Milestones (to the 25th Anniversary of the Council's Founding)]. *The Arctic and The North*. 2022;46:220-233. (In Russ.).
8. Katyukha PB. Mirovoy neftyanoy rynek na poroge novogo tsenovogo peredela [World oil market on price redistribution threshold]. *Russian Foreign Economic Bulletin*. 2020;2:120-131. (In Russ.).
9. Kobylkin DN. Resursy arkticheskogo shelfa — eto nash strategicheskii zapas [The resources of the Arctic shelf as our strategic reserve]. *Energy Policy*. 2019;3(141):6-9. (In Russ.).
10. Kotov AV. Perspektivy razvitiya klyuchevykh arkticheskikh projektov RF v usloviyakh sanktsiy [Prospects for the development of key Arctic projects of the Russian Federation under the Conditions of Sanctions]. *Nauchno-analiticheskij vestnik IE RAN*. 2022;5:113-123. (In Russ.).
11. Kudinova MG, Kozlov VV, Elistratova TG, Tsivileva LV, Pavlov RV. Strategiya razvitiya neftegazovoy otrasli Rossii v usloviyakh ekonomicheskikh sanktsiy [Strategy for the development of the Russian oil and gas industry in the context of economic sanctions]. *Innovation and Investment*. 2022;11:279-284. (In Russ.).
12. Mokrova EM. Antirossiyskie ekonomicheskie sanktsii SShA v neftyanom sektore: vyzov ili stimul vneshney politiki [US economic sanctions against Russian oil sector: challenge or stimulus for Russian foreign policy?]. *Vlast*. 2022;2:77-83. (In Russ.).
13. Pusenkova NN. Neft arkticheskogo kontinentalnogo shelfa Rossii: optimizm, pessimizm, realizm [Oil of the Arctic continental shelf of Russia: optimism, pessimism, realism]. *Contours of Global Transformations: Politics, Economics and Law*. 2019;12(5):86-108. (In Russ.).
14. Khabrieva TYa, Kapustin AYa. O fenomene arkticheskogo prava v kontekste pravovogo razvitiya Rossii [On the phenomenon of Arctic law in the context of the legal development of Russia]. *Herald of the Russian Academy of Sciences*. 2015;85(5-6). (In Russ.).
15. Heininen L, Everett K, Padrtova B, Reissel A. Arctic Policies and Strategies — Analysis, Synthesis and Trends. International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA). Laxenburg, Austria. February 2020.