

## ОРИЕНТНЫЙ АСПЕКТ ЗАДАЧ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ И ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

**Лазарев В.А.**, к.т.н., доцент, заведующий кафедрой «Управление морским транспортом», ФГБОУ ВО «Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского»

**Останин В.А.**, д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономическая теория», Владивостокского филиала Российской таможенной академии

**Фисенко А.И.**, д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика», ФГБОУ ВО «Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского»

*Рассмотрены основные итоги развития Северного морского пути (СМП) за 2017-2022 гг. Главное внимание уделено сотрудничеству и реализации экономических и политических интересов России и Китая, а также стран Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, и Ин-дии. Заявлены основные внутри- и внешнеэкономические проблемы развития СМП в усло-виях санкций и глобальных политических и экономических изменений, а также возможные направления их решения.*

**Ключевые слова:** Арктика, Северный морской путь (СМП), Европейская часть Российской Арктики, «Новый шёлковый путь», «Ледовый шёлковый путь», национальные интересы, санкции, регулирование судоходства по СМП.

## THE ORIENTATION ASPECT OF THE TASKS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN THE CONDITIONS OF SANCTIONS AND POLITICAL AND ECONOMIC INSTABILITY

**Lazarev V.**, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Head of the Maritime Transport Management, FSBEI HE «Admiral Nevelskoy Maritime State University»

**Ostanin V.**, Doctor of Economic Sciences, Professor, Department of Economic Theory, Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy

**Fisenko A.**, Doctor of Economic Sciences, Professor, Economics chair, FSBEI HE «Admiral Nevelskoy Maritime State University»

*The main results of the development of the Northern Sea Route (NSR) for 2017-2022 are considered. The main attention is paid to cooperation and the realization of the economic and political interests of Russia and China, as well as the countries of Northeast and Southeast Asia and India. The main internal and external economic problems of the development of the NSR in the conditions of sanctions and global political and economic changes, as well as possible directions for their solution, are stated.*

**Keywords:** Arctic, Northern Sea Route (NSR), The European part of the Russian Arctic, «New Silk Road», «Ice Silk Road», national interests, sanctions, regulation of navigation on the NSR.

Причинами особого внимания к наиболее эффективным транспортным путям в Азии и на Дальнем Востоке, а также из Азии в Европу стали как глобальные, так и региональные экономические, финансовые, гео- и военно-политические, научно-технологические, демо-графические и др. факторы. К последним, на наш взгляд, можно отнести следующие отличительные особенности:

1) рост и расширение географии индустриальных агломераций в наиболее быстро развивающихся промышленных странах Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, развивающееся международное сотрудничество и политические трансформации последнего десятилетия (прежде всего, в Корейской Народно-Демократической Республике (КНДР) и Мьянме);

2) усиление западной «ориентации» и прямая экономическая конфронтация экономи-ки Китайской Народной Республики (КНР) и США, а также Республики Корея и Японии, проблемы маркетинга товаров и услуг, рост влияния эффекта от экономии и роста доходов от масштаба и специализации, а также парадигма «время – деньги»;

3) «самоускоряющийся» мультипликативный процесс концентрации производственного и финансового секторов в ведущих азиатских экономиках и усиление роли государства в экономике, политике и гуманитарной сфере (особенно в КНР, Индии, Индонезии, Республике Корея и Японии), который сейчас приходится тормозить при помощи коронавирусных ограничений;

4) формирование мощной и эффективной научно-технической и технологической основы, а также условий для минимизации транспортных расходов и ориентации на потреби-телей товаров, работ и услуг в национальных и региональных экономиках – в странах Азии сегодня проживает не просто более 4-х млрд чел., а 4 млрд потребителей передовых высоко-технологичных товаров и услуг (включая Индию).

Одним из путей решения задач, стоящих перед быстро развивающимися странами Азии и, прежде всего, КНР, Республикой Корея, Японией и др. стал транснациональный ме-гапроект «Один пояс –

один путь», или «Новый Шёлковый путь». Инклюзивная стратегия «Новый Шёлковый путь» в широком смысле этого понятия призвана решить проблему логистической доступности промышленных объектов в северо-восточных провинциях Китая, Республики Корея и КНДР. Но, как нам кажется, проект продвигается не так быстро, как хотелось бы его инициаторам, во-первых, из-за значительного числа заинтересованных сторон с зачастую несовпадающими и даже противоположными интересами, а, во-вторых, из-за того, что практически все страны на «Новом Шелковом пути» ожидают выгоду от предоставления китайским товарным потокам права прохода через свои национальные территории, что, в свою очередь, ставит определённые проблемы перед руководством и бизнесом КНР. При этом и Россия, и Республика Корея, и КНДР, а также Япония в этом проекте имеют не только свои интересы, сильные (и слабые) стороны и возможности, но и прогнозируют возможные угрозы от реализации китайского проекта для своих экономик и государств. Подтверждением данного тезиса, в частности, является тот факт, что руководство Японии в ответ на китайский проект «Один пояс – один путь» планирует инвестировать более 110 млрд долл. США в конкурентоспособные ему и конкурирующие с ним транспортные проекты в Азии [см. 5].

Есть ли альтернативы или другие варианты международного сотрудничества и изме-нения векторов стратегий экономического развития через использование транспортного фактора у России и стран Азии, в первую очередь, Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, нацеленных на глобальное трансконтинентальное взаимодействие?

Отвечая на этот вопрос, нужно отметить, что в настоящее время по-прежнему сущест-вуют так называемые «традиционные» варианты такого взаимодействия. Это, в частности, проект строительства Транскорейской железной дороги с выходом на китайские и российские железные дороги; это – дальнейшее развитие и совершенствование портовой и дорож-ной инфраструктуры стран-участниц; это но-

вые проекты развития Свободного порта Владивосток и конкретных объектов, входящих в его зону, в частности, так называемых «малых портов» Зарубино и Посыет в бухте Троицы и бухте Экспедиции (Россия) и реализация «Программа развития района устья реки Туманган» (проект «Великая Туманганская инициатива»), «Greater Tumen Initiative»); повышение пропускной способности Транссиба (особенно на участке Амурская область – Приморский край) и др. Наконец, это – различные формы промышленного, сельскохозяйственного, научно-технического, образовательного, гуманитарного, таможенного и транспортно-логистического сотрудничества в рамках государственных контрактов, проектов и инициатив.

При этом ни одна из стран, в т. ч. и Россия, не может не учитывать и существующий в контексте указанных проектов «экологический фактор», который особенно важен при реализации проектов на море и реках (например, морские и речные заповедники, особо охраняемые природные территории и т. п.).

Каким же в этих условиях может быть российское предложение по созданию и развитию логистической цепи Северо-(Юго)-Восточная Азия – Европейская часть Российской Арктики?

Учитывая то обстоятельство, что Транссибирская магистраль (ТСМ) вместе с Байкало-Амурской магистралью (БАМом) сегодня имеет ограниченный пропускной потенциал роста (по нашим оценкам, в ближайшее время их пропускная способность может быть увеличена не более чем на 10-15%), а по сухопутному коридору из Китая в страны Евросоюза идёт пока почти в 100 раз меньше грузопотока, чем морским путём [см. 4], ответом на этот вопрос является проект создания уникальной логистической цепи по Северному морскому пути (СМП). При этом он предполагает первоочередной учёт его особенностей, основными из которых являются, конечно, природно-климатические условия транспортировки грузов в высоких широтах и обязательное ледокольное сопровождение судов с грузом.

Одним из проектов создания такой логистической цепочки является проект создания регулярной судоходной линии, которая будет обслуживать контейнерные перевозки (а также перевозки насыпных) экспортных грузов из Северо-Восточных провинций КНР и других стран Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии (в первую очередь, Вьетнама, Индонезии, Филиппин), а также Индии в Европейскую часть Российской Арктики через порты юга Приморского края (Зарубино, Посыет, Славянка, Владивосток, Находка, Восточный). При этом в летний период (от 4-5 мес. – до 7-8 мес.) перевозки будут осуществляться по трассам СМП, а в зимний период (4-6 мес.) – через Индийский океан, т. е. традиционным Южным морским путём (ЮМП), по Индийскому океану, через Суэцкий канал.

В соответствии с реализацией Россией стратегии «возврата» в Арктику и освоения запасов минерального сырья и др. полезных ископаемых, а также в связи с изменением геополитических, экономических и природно-климатических факторов в последние годы объёмы перевозок грузов по СМП заметно увеличились. В частности, за 2017-2021 гг. они возросли почти в 3,3 раза – с 10,7 до 35 млн. тонн (в т. ч. транзит – соответственно 1,3 и 2,1 млн тонн) [см. 1-3, 8, 12]. Напомним, в связи с этим, что цель национального проекта «Развитие Северного морского пути» – это развитие СМП и увеличение грузопотока по нему до 80 млн тонн в 2024 г., и до 110-120 млн тонн к 2030 г. В соответствии со «Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года», принятой 26 октября 2020 г., предусматривается дальнейший рост объема перевозок по СМП – до 160 млн тонн в год [см. 10].

Как известно, с началом интенсивной добычи сжиженного природного газа (СПГ) на Ямальском газовом месторождении в 2017 г. начался новый этап развития ещё более тесного экономического взаимодействия России и Китая в сфере добычи и переработки российской арктической нефти и газа, а также российского арктического и субарктического судоходства. Ещё в декабре 2015 г. экс-министр Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока (и Арктики – с 26 февраля 2019 г.) А. Галушка и глава Государственного комитета по развитию и реформам КНР Сюй Шаоши (Xu Shaoshi) подписали меморандум о взаимопонимании (MoU) для укрепления российско-китайского регионального, промышленного и инвестиционного сотрудничества на Дальнем Востоке. В рамках заявлений этого меморандума была также создана совместная рабочая группа для изучения вопроса о том, как добиться 10-15% сокращения транзитных расходов по организации судоходства по СМП. В меморандуме также говорилось о том, что необходимо стимулировать исследования в области разработки и реализации

и двух так называемых международных транспортных коридоров (МТК) в Приморском крае – «Приморья-1» и «Приморье-2». В августе 2016 г. стороны согласились в том, что эти транспортные маршруты «представляют собой практическое сочетание Шелкового пути и Евразийского экономического союза. Это приносит пользу как северо-восточным провинциям Китая, так и всей России, в том числе Восточной России и Приморскому краю» [13].

Заметим при этом, что ещё в сентябре 2011 года на втором международном форуме «Арктика – территория диалога» В.В. Путин заявил, что «видит будущее Севморпути как международной транспортной артерии, способной составить конкуренцию традиционным морским линиям и по стоимости услуг, и по безопасности, и по качеству» [7]. По тогдашним заявленным планам российского руководства, грузооборот СМП в 2020 году должен был составить 64 млн. тонн (реально, в 2021 г. он составил порядка 33 млн тонн (см. выше). Однако подобные амбициозные расчеты пришлось подкорректировать уже в 2015 году, – и перенести заявленную цель с 2020 на 2030 год с существенным (в два раза) понижением оценки объёма транзита международных грузов. Примечательно в связи с этим заявление генерального директора ГК «Росатом» А. Лихачёва, сделанное им на том же форуме «Арктика – территория диалога» в апреле 2019 г. в Санкт-Петербурге о том, что в рамках развития инфраструктуры Северного морского пути корпорация ставит своей целью довести к 2024 году грузооборот на СМП до 92,6 млн тонн [см. 9].

Совсем недавно, подчёркивая роль и значение Арктики для Российской Федерации сегодня и для перспективного развития страны на совещании по вопросам развития Арктической зоны Российской Федерации, 13 апреля 2022 г. президент РФ В.В. Путин отметил: «...Подчеркну, сейчас, с учётом разного рода внешних ограничений и санкционного давления, всем проектам и планам, связанным с Арктикой, нам необходимо уделять особое внимание: не откладывая их, не сдвигать вправо, а напротив, на попытки сдержать наше развитие мы должны ответить максимальным наращиванием темпов работы как по текущим, так и по перспективным задачам... Я прошу Правительство учесть в плане следующие задачи.

Первое – это развитие Северного морского пути: создание здесь современной портовой и аварийно-спасательной инфраструктуры, спутниковых систем мониторинга, связи, а также реализация наших амбициозных, в хорошем смысле этого слова, амбициозных планов по расширению ледокольного и грузового флота, строительству судов-газовозов арктического класса...

Второе – это оборудование для арктических портов и терминалов, судов и навигации, для промышленных предприятий региона. Рассчитываю услышать сегодня предложения по импортозамещению и локализации производства такого оборудования на территории Рос-сии.

Третье важнейшее направление – это экология и окружающая среда. Все программы, проекты в Арктике мы рассматриваем в тесной увязке с задачами сохранения биоразнообразия и арктических экосистем, а также с долгосрочной работой по решению задач климатической повестки» [11].

Кроме того, В.В. Путин акцентировал внимание на следующих вопросах: «Первое. Чётко обозначить долгосрочный перспективный грузопоток по Северному морскому пути, указав здесь конкретные инвестиционные проекты, обязательства грузоотправителей по объёмам грузопотока, потому что от этого мы должны и инфраструктуру заниматься, а также размер и номенклатуру необходимого ледокольного флота...

Второе. В сводном плане развития Севморпути необходимо предусмотреть строительство и содержание аварийно-спасательного флота и комплексных аварийно-спасательных центров МЧС... Прежде всего, конечно, думать об этом нужно в местах реализации наиболее важных, масштабных инфраструктурных и инвестиционных проектов...

Одновременно следует модернизировать существующие и формировать новые транспортные коридоры с использованием Севморпути и прилегающих к нему акваторий» [см. там же].

Безусловно, Президент поставил важные, масштабные, но непростые задачи. Пока же можно лишь констатировать, что, действительно, объём транзита по СМП до сих пор имеет переменную и неустойчивую динамику, а его оценки в рамках развития СМП имеют очень большой допуск, оставляя, впрочем, определённый оптимизм для тех, кто его рассчитывал [см., в частности, 12, с. 259-261]. Справедливости ради, нужно отметить, что так же нет прорывов,

заметных успехов и в организации мореплавания Северо-Западным проходом, вдоль северного побережья Канады, из Атлантического океана в Тихий океан.

Подводя некоторые предварительные итоги реализации проектов по развитию СМП в новых экономических и геополитических условиях, отметим следующее.

Во-первых, если в отношении Арктики и «Ледового Шёлкового пути» у России ещё есть основания и возможности проводить отвечающую её национальным интересам политику, то в отношении к развитию наземного «Шёлкового пути» такая возможность, на наш взгляд, уже упущена. И дело не только в том, что, развивая этот маршрут, Китай преследует, в первую очередь, свои экономические цели, развивая транспортную инфраструктуру и создавая основу для экономического роста внутренних провинций своей страны. Речь идёт и о вполне понятных политических целях, связанных с желанием Пекина возглавить региональную интеграцию в Центральной и Юго-Восточной Азии, превращая расположенные вокруг страны государства в фактических сателлитов его геоэкономической политики («от Тихого океана до Балтийского моря»), соединяющую «Восточную, Западную и Южную Азию» [15]. Одним из её средств и является, по нашему мнению, транспортный маршрут «Нового Шёлкового пути». Правда, сегодня в условиях новой политической реальности и Китаю приходится существенно корректировать первоначальный проект.

Во-вторых, несмотря на различие экономических и политических интересов России и Китая, у стран есть общее, что позволяет надеяться на то, что последний продолжит поддерживать российские (и китайские, а также совместные) проекты СМП, и что даст КНР возможность (в отличие от «Нового Шёлкового пути») получить, на наш взгляд, не только (а, может быть, и не столько) экономические, сколько ощутимые геополитические преимущества.

В-третьих, нынешняя внешне- и внутриэкономическая и политическая ситуация в России и мире ставит больше вопросов, чем даёт эффективные инструменты и направления для их решения. Это в полной мере относится и к перспективам российского судоходного маршрута в Арктике и в целом – к перспективам развития зоны СМП (и прилегающих к нему районов, а также сопряжённых с ним по транспортно-экономической взаимосвязи), а также к интенсификации транзитных перевозок из Европейской части Российской Арктики в Азию, включая экспорт природных ресурсов из этого региона на внешние рынки. Однако, действующие санкции США и Западной Европы в отношении России усугубляют ситуацию. А нарастающая военно-политическая напряжённость в Азиатско-Тихоокеанском регионе (КНР, Тайвань, Республика Корея, КНДР и Япония – при инициации США) делает реализацию проектов СМП для страны ещё более необходимыми.

Поэтому, в-четвёртых, с нашей точки зрения, в ближайшее время России придётся самостоятельно – трудно, с «великими затратами» и мучительно долго решать задачи по освоению СМП и Арктики в целом с тем, чтобы отстаивать и реализовывать свои национальные интересы, и не оказаться в стороне от современных глобальных геополитических и экономических изменений, в формировании которых она продолжает играть свою исключительно важную роль.

Такое развитие событий вполне реально, так как правовые вопросы использования СМП только Россией, как уже отмечалось выше, с юридической точки зрения неоспоримы, что подтверждается и ратифицированной Россией Конвенцией ООН по морскому праву от 1982 года [см. 6]. В результате границы России, тянувшиеся от западной части Кольского полуострова к Северному полюсу и от него до пролива между Чукоткой и Аляской, были преобразованы в узкую 12-мильную полосу (22,2 километра) вдоль наших северных берегов. Это означает, что огромная акватория Северного Ледовитого океана, по которой 30 лет назад имели законное право ходить лишь наши ледоколы, теперь является как бы «ничейными» водами. Вместе с тем, ст. 234 той же Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. рассматривает СМП, как исторически сложившуюся единую национальную транспортную коммуникацию России. Поэтому Российская Федерация, по нашему мнению, имеет вполне обоснованное право устанавливать здесь правила для плавания [см. там же]. И в этом плане статус СМП как особой зоны России со специальным режимом прохода означает лишь то, что мы можем устанавливать здесь режим страхования судов, обеспечивать спасательные операции, а также организовывать ледокольное сопровождение. Однако, нужно чётко отдавать себе отчёт в том, что сегодня у России, по морской

конвенции, нет монополии на этот маршрут. Впрочем, кроме так называемого «монопольного права» и мнения есть и другое. Вместе с тем, по мнению Международной морской организации (ИМО), в перспективе, с введением в действие Полярного кодекса можно будет не только «урегулировать все технические требования, касающиеся конструкции судов и операций», но и согласовать единый руководящий документ для всех судов, осуществляющих плавание в Арктике [см. 14]. В интересах России, чтобы в Полярный кодекс было включено положение о том, что ледовая проводка судов в приполярных зонах, исключая спасательные операции, была признана экономической деятельностью.

Таким образом, как мы видим, фактическое положение дел весьма сложно и неоднозначно. Поэтому один из вариантов рассмотрения и решения задачи развития СМП – это, в частности, сотрудничество не только с Китаем, например, на основе особого соглашения о совместной эксплуатации СМП, но и с другими странами Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, в первую очередь, (хотя бы и в перспективе, после отмены санкций) с Республикой Корея (Южная Корея) и Японией, а также с Вьетнамом, Корейской Народно-демократической Республикой (Северная Корея), Индонезией, Индией и др. странами. И здесь подход, как нам представляется, должен быть сугубо государственным, взвешенным и прагматичным. Китай, как и, например, Республика Корея, в принципе, готовы инвестировать в СМП, однако им нужны гарантии, определённости и ясная перспектива. Что же касается Вьетнама, Индии и Индонезии, то их успехи, особенно энергетике и лёгкой промышленности, металлургии, судостроению и судовой электронике, сервисной экономике и портовой логистике, в сельскохозяйственном производстве, химической и др. отраслях признаны во всём мире.

Поэтому, на наш взгляд, дело, скорее, не за Россией, а за теми странами, кто хочет с ней сотрудничать на равноправных, уважительных и взаимовыгодных условиях.

#### Литература:

1. Волин, П. Северный морской путь наращивает обороты / П. Волин. – Текст электронный. – URL: <https://www.pnp.ru/top/site/severnuyu-morskoy-put-narashhivaet-oboroty.html> (дата обращения 15.05.2022). – Режим доступа: свободный.
2. В 2020 г. грузооборот по Северному морскому пути вырос почти на 5% / Текст электронный. – URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/658338-v-2020-g-gruzooborot-po-severnomu-morskoy-puti-vyros-pochti-na-5/> (дата обращения 15.05.2022). – Режим доступа: свободный.
3. В 2021 году объем грузоперевозок по Северному морскому пути вырос до 34,85 млн тонн / Текст электронный. – URL: <https://www.atomic-energy.ru/news/2022/01/13/120918> (дата обращения 15.05.2022). – Режим доступа: свободный.
4. Геополитические страсти вокруг «Шёлкового пути». О грузопотоках через Евразию в КИТАЙ / Текст электронный. – URL: <https://ru.exrus.eu/Geopoliticheskiye-strasti-vokrug-Shelkovogo-puti-O-gruzopotokakh-cherez-Yevr-id56c9aa3eae20155851b25ca4> (дата обращения 18.05.2022 г.).
5. Китай объявил «Шёлковый путь» через Россию провальным / Текст электронный. – URL: <https://finobzor.ru/63382-kitay-obyavil-shelkovyuy-put-cherez-rossiyu-provalnym.html> (дата обращения 18.05.2020 г.).
6. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву 1982 г. / Текст электронный. – URL: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf). (дата обращения 14.05.2022). – Режим доступа: свободный.
7. Крах иллюзий вокруг проекта международного судоходства по Северному морскому пути / Текст электронный. – URL: [http://ruskline.ru/opp/2015/oktyabr/30/krah\\_illyuzij\\_vokrug\\_proekta\\_mezhdunarodnogo\\_sudohodstva\\_po\\_severnomu\\_morskoy-puti/](http://ruskline.ru/opp/2015/oktyabr/30/krah_illyuzij_vokrug_proekta_mezhdunarodnogo_sudohodstva_po_severnomu_morskoy-puti/) (дата обращения 14.05.2022). – Режим доступа: свободный.
8. Михайлов, А. Объем перевозок по Северному морскому пути достиг нового рекорда / А. Михайлов. – Текст электронный. – URL: <https://rg.ru/2022/01/18/reg-szfo/perevozki-po-severnomu-morskoy-puti-pobili-novyy-rekord.htm> (дата обращения 16.05.2022). – Режим доступа: свободный.
9. Росатом планирует довести грузооборот на СМП до 92,6 млн тонн к 2024 году – Текст электронный. – URL: <https://ria.ru/20190409/1552502869.html> (дата обращения 16.05.2022 г.). – Режим доступа: свободный.

10. Российская Федерация. Президент (2020; В. В. Путин): О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»: Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645. – Доступ из СПС «Гарант» (дата обращения: 12.05.2022). – Текст: электронный.
11. Стенограмма совещания Путина по вопросам развития Арктической зоны (13 апреля 2022 г.). – Текст электронный. – URL: <http://prezident.org/tekst/stenogramma-soveshanija-putina-po-voprosam-razvitija-arkticheskoi-zony-13-04-2022.html> (дата обращения 17.04.2022 г.). – Режим доступа: свободный.
12. Фисенко А.И., Лазарев В.А. Транзитный потенциал Северного морского пути / А.И. Фисенко, В.А. Лазарев. – Текст: непосредственный // Морские интеллектуальные технологии. – 2020. – № 1. – т. 2, ч. 2. – С. 257-261.
13. Along Northern Sea Route, Twinned Development of Shipping and Oil. – Text: electronic. – 2020. – URL: <https://cryopolitics.com/2016/01/12/along-northern-sea-route-twinned-development-of-shipping-and-oil>. – Title from screen.
14. Battles around the Polar Code. – Text: electronic. – 2020. – URL: [http://www.porttechnology.org/journal\\_archive/list](http://www.porttechnology.org/journal_archive/list). – Access mode: for registered users. Title from screen.
15. China's Belt and Road Initiative moves into the Arctic. – Text: electronic. – 2020. – URL: <https://cryopolitics.com/2017/06/27>. – Title from screen.