

Внешнеполитические интересы Китая в Арктике на современном этапе

Павлухин Роман Евгеньевич, студент
СЗИУ РАНХиГС, факультет ФМОПИ

Аннотация. В данной статье рассматриваются аспекты экономической политики Китая, в отношении использования Арктических территорий, включающей в себя поставки углеводородов и создание транспортных коридоров для перемещения грузов в зоне экономических интересов Китайской Народной Республики.

Ключевые слова: КНР, Россия, Скандинавские страны, Арктика, Арктический шельф, Северный морской путь, экономические аспекты, межгосударственные отношения, энергоносители.

China's foreign policy interests in the Arctic at the modern stage

Pavlukhin Roman

Abstract. This article discusses aspects of China's economic policy regarding the use of the Arctic territories, which includes the supply of hydrocarbons and the creation of transport corridors for moving goods in the economic zone of the People's Republic of China.

Keywords: China, Russia, the Scandinavian countries, the Arctic, the Arctic shelf, the Northern Sea Route, economic aspects, interstate relations, energy.

В настоящее время Китай занимается преобразованием своего внешнеполитического курса. Выход на арктический шельф позволяет поднебесной не только получить значительные экономические дивиденды, но и напомнить о себе в большой глобальной политике. Крайне важно учесть, что решения Китая по данному вопросу принимают далеко не все, поэтому политика КНР несет за собой большие риски, что в полной мере отображает облик арктического региона в современной мировой политике.

На сегодняшний день Китайская экономика может вполне реализовываться за территориальными границами страны. Промышленность может быть направлена на дополнительные рынки сбыта, что требует собой увеличение баз энергетики и ресурсов. Однако реальная ситуация не соответствует плану развития китайского потенциала для данных задач. Для укрепления состояния экономики в стране, правительство решило начать активно участвовать в мировой политике.¹

Известно, что в ближайшем будущем Китай планирует направить свое влияние на Восточную Европу, Центральную Азию, Ближний Восток, Юго-Восточную Азию и, конечно же, Африку. Арктический регион пополнил данный список относительно недавно. В первую очередь это связано с изменением погодных условий на территории, что сделало его достигаемым для экономических вопросов. Исходя из данных Геологической службы США, в данной местности содержится:

- 9% угля;
- 13% нефти (что составляет 90 млрд баррелей);
- 30% мировых запасов природного газа (47 трлн куб м);
- некоторое количество таких металлов, как: золото, серебро, титан, медь, уран);
- редкие минералы (графит и бриллианты).²

Независимо от этого, территории Арктики позволяют расширить потенциал развития в сфере транспорта. Ключевую роль здесь имеет проходящий в Арктике морской путь из Азии в Европу. Данный путь составляет только половину от длины маршрута, проходящего через Суэцкий канал.

Не удивительно, что данные возможности и факторы привели Китай к пониманию значимости арктического региона как важной составляющей мировой экономики. Большие облака смрада и тяжелая экологическая ситуация в мегаполисах, привели руководство Китайской Республики к отказу от применения угля в сторону потребления природного газа. Вполне очевидные последствия этого решения выразились в энергетическом кризисе, имевшем место зимой 2018 года.³ Вполне естественная заинтересованность Пекина о увеличении поставок газа при невозможности покрыть собственные потребности внутренней добычей, заставляет искать правительство Китая надежных поставщиков, готовых обеспечить КНР недостающими объемами углеводорода.

¹ Arctic: history and modernity = Арктика: история и современность : works of the Annual international scientific conference, Saint-Petersburg, 18-19 April 2018 / the Ministry of science and higher education of the Russian Federation, Peter the Great Saint-Petersburg polytechnic university ; [editors in chief: Doctor of historical science, Professor S.V. Kulik, candidate of historical sciences E.A. Samylovskaya]. - Saint-Petersburg : POLYTECH-PRESS, 2019. - 179 с. : ил. ; 24 см. -

² Arctic review = Арктическое обозрение : официальное издание Международного экспертного совета по сотрудничеству в Арктике. - Москва, 2019 -

³ Арктика. XXI век. Естественные науки : информационно-научное издание / Сев.-Вост. федерал. ун-т им. М.К. Аммосова (СВФУ). - Якутск: Издательский

С этим связан огромный интерес Китая к газопроводам на территории России, в частности «Сила Сибири». Учитывая громадный профицит добычи вполне естественно заинтересованность Китайских компаний и государства к добыче углеводородов на территории Арктического шельфа.

В свою очередь Российская Федерация после событий 2014 года испытывает дефицит экономических ресурсов в виде внешних инвестиций и в значительной степени заинтересована в поставках специализированного оборудования, не производимого на территории России.⁴

Интересы сторон, как России, так и Китая, в данном случае по большинству вопросов совпадают. Это является залогом взаимовыгодного сотрудничества по освоению и разработки недр Арктического шельфа. Дополнительным стимулом приобретения газа Российского производства служит процесс диверсификации энергетических потоков с целью недопущения попадания КНР в энергетическую зависимость от какой-либо страны, либо одного монопольного рынка.

В плане закупа газа Китай использует как Сжиженный газ Скатора, так и трубопроводные с России, применяя конъюнктурные особенности рынка. Перспективность больших запасов газа в Арктическом шельфе является привлекательным фактором для многих стран, имеющих выход к данному региону.⁵ Территориально Китай не имеет ни малейшего отношения к территориям Арктики. У него отсутствует опыт работы в Арктических условиях, а также нет ледокольной базы. Все вышеперечисленное есть в России, что, учитывая партнерские отношения между странами, делает крайне перспективным данный рынок добычи ресурсов для Китайской экономики.

Географическое положение Российской Федерации позволяет кратчайшим путем доставлять товары из-под небесной к Европейским рынкам. Экспансия китайских товаров на мировой рынок носит целенаправленную и агрессивную формы. Существующий морской коридор через Суэцкий канал является протяженным и попадающим в зону действия как чуждых интересам Китая государств, так и контролю со стороны США.

Налаживание автомобильной и железнодорожной логистики через территорию Российской Федерации является в значительной степени выгодным экономическим проектом с точки зрения Китайского правительства.⁶ Перенесение перевозок с района Суэцкого канала в район северного морского пути, при обеспечении практически круглогодичной навига-

ции, обеспечиваемой мощнейшим в мире ледокольным флотом России, несет большие экономические дивиденды, в плане сокращения затрат на морскую логистику.

Говоря о том, что в настоящее время у Китая появилась заинтересованность в Арктике, не стоит забывать, что уже в 1981 году властями КНР была разработана специальная Антарктическая и Арктическая администрация, привязанная к министерству природных ресурсов. В ее работу входили разработка и контроль над научными экспедициями в данных регионах.

За десять лет (1997 по 2017 гг.) Китаем был разработано восемь исследовательских экспедиций в Арктику, а также открыто две новые станции на норвежского архипелаге Шпицберген (Свальбард) и в Исландии.⁷

В 2013 году Китай принял совместное решение объединить силы 4 китайских институтов и 6 институтов из стран Северной Европы для создания Китайско-Североарктического исследовательского центра. Выбрав путь мягкого экономического воздействия на европейские рынки, Китай постепенно занял не только значительную часть рынка, но и получил значительные политические дивиденды.

Китай заинтересован в Скандинавских странах не только как в рынках сбыта своей продукции, но и как в государствах, которые имеют выход на арктический шельф.

Учитывая неторопливую и поступательную политику Китая на мировом уровне, использование данных стран в качестве начальных точек проникновения в европейскую экономику выглядит со стороны КНР крайне привлекательным. Важно отметить, что интерес данных стран является взаимным из-за возможностей развития отношения в мировой политике, а также получения дополнительных инвестиций.

Используя Данию как сильный рычаг воздействия, Китай вошел в Арктический совет получив статус наблюдателя. Дополнительным фактом, подчеркивающим заинтересованность Китая в арктическом транспортном коридоре, является то, что одним из первых судов из порта Далянь в голландский Роттердам стало китайское торговое судно Йонг Шенг.

Несмотря на явную заинтересованность Китая в данном регионе, только в 2018 году появился первый официальный документ, в котором нашли отражение политические взгляды и экономическая политика на Арктику в Китайской Народной Республики.⁸

Фактически данный документ является долгожданным подтверждением амбициозных программ

⁴ Арктика. XXI век. Технические науки : информационно-научное издание / Сев.-Вост. федерал. ун-т им. М.К. Аммосова (СВФУ). - Якутск: Издательский дом Северо-Восточного федерального университета, 2013 -

⁵ Арктические ведомости = The Arctic herald : информационно-аналитический журнал / Рус. геогр. о-во, Ассоц. делового арктич. сотрудничества. - Москва : Атомэнергоиздат : Арктика, 2012 -

⁶ Арктика. XXI век. Естественные науки : информационно-научное издание / Сев.-Вост. федерал. ун-т им. М.К. Аммосова (СВФУ). - Якутск: Издательский дом Северо-Восточного федерального университета, 2014 -

⁷ Арктика. Экология и экономика : научный и информационно-аналитический журнал / Рос. акад. наук, Ин-т пробл. безопас. развития атом. энергетики. - Москва : Атомэнергоиздат, 2011 -

⁸ Арктика: история и современность : труды Второй международной научной конференции, 19-20 апреля 2017 года / Министерство образования и науки Российской Федерации, ФГАОУ ВО "Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого [и др. ; отв. ред.: доктор экономических наук.

КНР по Арктике. Возлагая огромные надежды на освоение данного региона, Китай считает себя государством, которое поможет Арктике в развитии.

В отличие от других регионов мира, любые вопросы, возникающие на территории Арктики, регламентируются Конвенцией ООН по морскому праву и Уставом ООН. Пекин делает все возможное, чтобы утвердить свое право на непосредственное участие в решениях арктических вопросов.

Следовательно, уже изначально стратегия Китая была направлена на свободный допуск в арктический регион стран, не имеющих географического выхода в данной области.

Эта стратегия не имеет ничего общего с декларированной Китаем озабоченностью экологическими и политическими факторами территориальных споров в регионе, неся под собой сугубо экономическую составляющую.

Все действия Пекина направлены на то, чтобы стать полноправным экономическим игроком в данном регионе, используя внутренние экономические ресурсы, политическое давление и возможность ветоировать декларации ООН, не устраивающие Китай.

В данной доктрине выделено несколько основополагающих направлений по арктической политике КНР:

- обеспечение стабильности и безопасности арктического региона;
- постоянное участие в межгосударственном диалоге арктических государств;
- стабильная разработка арктических ресурсов соответственно нормам международного права;
- борьба с негативными климатическими изменениями и охрана экологии региона;
- научные исследования, которые обогатят представления об Арктике.⁹

Окончательной целью, которую преследует Китай в своей политике, является снабжение нормального развития и освоения Арктики при сохранении интереса каждой из сторон.

При внешнем миролюбии доктрины Китая избежать конфликта интересов в данном регионе задача практически нереальная. Как крупные государства имеющие значительные территории, так и небольшие страны, не расположены уступать право решать вопросы на территории Арктики третьим странам.

Участие Китая в решениях экономических и политических вопросов, имеющих место в регионе, несут как положительные, так и отрицательные аспекты, учитывая разные возможности стран, участвующих в

процессе освоения Арктики. С другой стороны, наличие подобного политического тяжеловеса, обладающего громадным экономическим и финансовым потенциалом, крайне позитивно для решения большинства проблем региона.

Отличительной чертой Китая являются его предложения по механизмам и программам работ. Возможности КНР позволяют вложить гигантские финансовые средства в развития региона, использовать его геологические и географические преимущества, конвертируя в них ресурсы Китайской народной республики. Большинство игроков региона прекрасно осознают, что при наличии решающего вклада доля поступлений прибыли также останется за Китаем.¹⁰ Это в значительной степени сдерживает готовность третьих стран целиком. Трудно переоценить экономический вклад Пекина в развитие исследований и освоения арктических просторов. Заинтересованность Китая в данном регионе заставляет идти КНР на значительные финансовые затраты по данному вопросу.

За последние годы Китаем были успешно реализованы контракты со странами Северной Европы. Только стоимость контракта заключенного со шведским Вольво составляет около 2 млрд долларов. Центральным отличием целей Китая от основных региональных игроков является первоочередная заинтересованность в транспортной логистике региона, в отличие от целевой составляющей остальных стран.

Страной проводником китайских интересов пытается выступать Финляндия. Своими действиями она выражает желание получить место ближайшего партнера. В обмен на подобную заинтересованность Китай обеспечивает Финляндию значительным количеством заказов, связанных с разработкой и созданием оборудования используемого в исследованиях арктического шельфа.¹¹

Данное обстоятельство выступает фактом взаимовыгодного сотрудничества двух стран. Одним из крупнейших фактов сотрудничества двух государств может являться работа по созданию ледокола Сюэлу-2.

Не на минуту не забывая свою основную цель создания логистических коридоров, соединяющих Китай с Европой, Пекин вкладывает значительные средства в строительство железнодорожной линии Рованием-Киркенес, благодаря которой у Финляндии появится собственный доступ к морю, а также разработка и создание специального тоннеля между Таллином и Хельсинки, который соединит железно-

⁹ Арктика: инновационные технологии, кадры, туризм : материалы международной научно-практической конференции, 19-21 ноября 2018 г / Министерство образования и науки Российской Федерации, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г. Ф. Морозова" ; [под общей редакцией В. И. Прядкина]. - Воронеж: ФГБОУ ВО "Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г. Ф. Морозова", 2018. - 535 с. : ил., табл., цв. ил. ; 22 см.. - Библиогр. в конце докл.

¹⁰ Арктика - национальный мегапроект: кадровое обеспечение и научное сопровождение : [материалы всероссийской научно-практической конференции, 5-7 июня 2016 г., г. Архангельск / сост.: Ю. В. Кудряшов, А. А. Сабуров ; отв. ред. Е. В. Кудряшова, д-р филол. наук, проф.]. - Архангельск : САФУ, 2016. - 263 с. : цв. ил., портр. ; 26 см. - Библиогр. в подстроч. примеч.

¹¹ Байерс М. Р. Международное право и Арктика / М. Байерс (при участии Джеймса Бейкера); пер. с англ.: [С. Г. Проскурин и др.] М-во образования и науки Российской Федерации, Новосибирский гос. ун-т. - Новосибирск : РИЦ НГУ, 2014. - 351 с. : карт. ; 25 см. - Библиогр.: с. 335-351 и в подстроч. примеч.

дорожные системы Европы со Скандинавским полуостровом. Данные разработки привязываются к созданию единого арктического транспортного коридора.

Создаваемая логистическая инфраструктура является продолжением концепции Пекина по созданию транспортных коридоров между территорией Поднебесной и европейскими рынками сбыта. Суммарные возможности транспортных маршрутов Скандинавии и Северной Европы позволяют осуществить значительное увеличение транспортных перевозок интересующих КНР.¹²

Несмотря на все миролюбие в данном вопросе Китая, страны участники процесса прекрасно осознают, что рано или поздно им придется столкнуться с экономическими притязаниями Китайской Народной Республики, что может вылиться в серию экономических и политических конфликтов. В этом скрыта потенциальная угроза потери стабильности региона с учетом расширения круга участников процесса.

Значительные финансовые затраты, которые Пекин несет вкладывая в экономику небольших скандинавских государств, а также значительные денежные вложения в инновационные и исследовательские проекты региона, заставляют нервничать определенную часть электората данных стран, справедливо полагая, что подобное влияние ставит их страны в зависимое от Китая положение.

Учитывая наличие хищнических особенностей со стороны экономических традиций Китая, имевших место на Африканском континенте, многие страны бьют тревогу, не желая допускать подобных прецедентов на Арктических территориальных шельфах.¹³

По мнению многих западных экспертов, Китай играет на противоречиях между странами-участниками консорциума, добиваясь значительного экономического и финансового интереса в решениях вопросов, к которым территориально не имеет ни малейшего отношения.

Одним из примеров опасения части международных экспертов является факт значительных финансовых вливаний в экономику Гренландии. Учитывая, что данная страна во многом экономически зависит от Дании, Исландия вполне готова пойти на сецессию.

Благодаря наличию Китая, накопившиеся в последние годы вопросы между центрами экономических сил могут перенестись на территорию Арктики, не имевшей до этого подобных проблем.

В данном аспекте упоминается экономические войны, проводимые в последнее время между Пекином и Вашингтоном. Созданный европейскими СМИ негативный образ КНР в значительной мере мешает последней осуществить большое количество экономических и политических проектов, в которых Пекин имеет значительную заинтересованность.¹⁴

Одной из основных догм подобных политических сил является политический уклад Китайской Народной Республики о нерешенной проблеме Уйгурской автономии и территориальной проблеме Тибета. По мнению Шерри Гудман, политика Китая во многом имеет агрессивный имперский характер.

Несмотря на большинство разногласий между странами-участниками в арктических вопросах, осознание того, что краеугольным камнем общей заинтересованности является создание транспортного коридора для доставки грузов из Европы в Азию. Прямая выгода всех стран-участников данного проекта неоспорима, что не может вызывать беспокойства со стороны третьих стран, обладающих контролем над логистическими коридорами, существующими по настоящий день.

В настоящее время разработано три основных варианта арктического морского пути:

- полярный маршрут через нейтральные воды в зоне пока еще сохраняющейся вечной мерзлоты Северного Ледовитого океана;
- северо-западный проход вдоль аляскинского побережья США и через мозаику островов Канады;
- северный морской путь через территориальные воды России.¹⁵

Самым привлекательным маршрутом у Китая является Полярный маршрут, так как благодаря ему у страны появляется максимальная свобода действий.

Несмотря на противоречия в мировом обществе, вызванными экономическими разногласиями, разной оценке, выдаваемой экспертами по поводу роли Китая в Арктическом вопросе, участие экономики Китая в проблемах Арктики является решенным вопросом.

Вполне обоснованная неприязнь многих европейских экономик к могуществу Китая не позволяет в значительной мере использовать возможный потенциал стратегического партнерства, но наличие региональных интересов мелких игроков позволяет Китаю проводить свою шахматную партию вне зависимости от мировой политической конъюнктуры.

Вопрос создания транспортных магистралей, конечно поддерживаемых большинством стран Северной Европы, заинтересованных в данном вопросе,

¹² Зонн И. С., Костяной А. Г., Семенов А. В. Арктика: хронология исторических событий / авторы и составители: Зонн И. С., Костяной А. Г., Семенов А. В.; Частное образовательное учреждение высшего образования "Московский университет имени С. Ю. Витте". - Москва : Московский университет имени С. Ю. Витте, 2017. - 225, [1] с. : ил., цв. ил., портр., карты ; 25 см. - Библиогр.: с. 220-225

¹³ Конышев В. Н., Сергунин А. А. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? / В.Н. Конышев, А.А. Сергунин ; Рос. ин-т стратег. исслед. - Москва : РИСИ, 2011. - 191, [1] с., [2] л. цв. карт. ; 20 см. - Библиогр. в подстроч. примеч.

¹⁴ Мурман и Российская Арктика: прошлое, настоящее, будущее : материалы межрегиональной научной конференции, 26-28 сентября 2016 года / [редакционная коллегия: С.А. Никонов, к.ист.н., доц. (отв. ред.) и др.]. - Мурманск : Мурманский арктический государственный университет, 2016. - 356 с. : ил., портр., факс. ; 21 см. - Библиогр.: с. 348-351 (20 назв.)

¹⁵ Российский Север и Арктика: история, традиции, образы : (к 150-летию А.А. Борисова) : сборник научных статей / [сост., науч. ред.: Т.С. Минаева, д.ист.н., проф.]. - Архангельск : КИРА, 2016. - 315 с. : ил., портр., карт., факс. ; 20 см. - Библиогр. в подстроч. примеч.

значительная помощь и поддержка в вопросах обновления транспортных маршрутов, оказываемая Китаю со стороны Российской Федерации, имеющей блестящую научную базу исследовательских данных Арктических территорий, а также находящийся на

пути большинства прокладываемых и планируемых на территории России, в купе с крайней заинтересованностью КНР в поставках углеводородах с данного региона, делают интерес Китая к Арктике постоянным и приоритетным.

Литература:

1. Arctic: history and modernity = Арктика: история и современность : works of the Annual international scientific conference, Saint-Petersburg, 18-19 April 2018 / the Ministry of science and higher education of the Russian Federation, Peter the Great Saint-Petersburg polytechnic university ; [editors in chief: Doctor of historical science, Professor S.V. Kulik, candidate of historical sciences E.A. Samylovskaya]. - Saint-Petersburg : POLYTECH-PRESS, 2019. - 179 с. : ил. ; 24 см.
2. Arctic review = Арктическое обозрение : официальное издание Международного экспертного совета по сотрудничеству в Арктике. - Москва, 2019 -
3. Арктика. XXI век. Естественные науки : информационно-научное издание / Сев.-Вост. федерал. ун-т им. М.К. Аммосова (СВФУ). - Якутск: Издательский дом Северо-Восточного федерального университета, 2014
4. Арктика. XXI век. Технические науки : информационно-научное издание / Сев.-Вост. федерал. ун-т им. М.К. Аммосова (СВФУ). - Якутск: Издательский дом Северо-Восточного федерального университета, 2013
5. Арктические ведомости = The Arctic herald : информационно-аналитический журнал / Рус. геогр. о-во, Ассоц. делового арктич. сотрудничества. - Москва : Атомэнергоиздат : Арктика, 2012
6. Арктика. Экология и экономика : научный и информационно-аналитический журнал / Рос. акад. наук, Ин-т пробл. безопас. развития атом. энергетики. - Москва : Атомэнергоиздат, 2011
7. Арктика: история и современность : труды Второй международной научной конференции, 19-20 апреля 2017 года / Министерство образования и науки Российской Федерации, ФГАОУ ВО "Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого [и др. ; отв. ред.: доктор экономических наук, проф. Н.И. Диденко]. - Санкт-Петербург : Медианапир, 2017. - 24 см
8. Арктика: инновационные технологии, кадры, туризм : материалы международной научно-практической конференции, 19-21 ноября 2018 г / Министерство образования и науки Российской Федерации, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г. Ф. Морозова" ; [под общей редакцией В. И. Прядкина]. - Воронеж: ФГБОУ ВО "Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г. Ф. Морозова", 2018. - 535 с. : ил., табл., цв. ил. ; 22 см.. - Библиогр. в конце докл.
9. Арктика - национальный мегапроект: кадровое обеспечение и научное сопровождение : [материалы всероссийской научно-практической конференции, 5-7 июня 2016 г., г. Архангельск / сост.: Ю. В. Кудряшов, А. А. Сабуров ; отв. ред. Е. В. Кудряшова, д-р филол. наук, проф.]. - Архангельск : САФУ, 2016. - 263 с. : цв. ил., портр. ; 26 см. - Библиогр. в подстроч. примеч.
10. Байерс М. Р. Международное право и Арктика / М. Байерс (при участии Джеймса Бейкера); пер. с англ.: [С. Г. Проскурин и др.] М-во образования и науки Российской Федерации, Новосибирский гос. ун-т. - Новосибирск : РИЦ НГУ, 2014. - 351 с. : карт. ; 25 см. - Библиогр.: с. 335-351 и в подстроч. примеч.
11. Зонн И. С., Костяной А. Г., Семенов А. В. Арктика: хронология исторических событий / авторы и составители: Зонн И. С., Костяной А. Г., Семенов А. В. ; Частное образовательное учреждение высшего образования "Московский университет имени С. Ю. Витте". - Москва : Московский университет имени С. Ю. Витте, 2017. - 225, [1] с. : ил., цв. ил., портр., карты ; 25 см. - Библиогр.: с. 220-225
12. Конышев В. Н., Сергунин А. А. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? / В.Н. Конышев, А.А. Сергунин ; Рос. ин-т стратег. исслед. - Москва : РИСИ, 2011. - 191, [1] с., [2] л. цв. карт. ; 20 см. - Библиогр. в подстроч. примеч.
13. Мурман и Российская Арктика: прошлое, настоящее, будущее : материалы межрегиональной научной конференции, 26-28 сентября 2016 года / [редакционная коллегия: С.А. Никонов, к.ист.н., доц. (отв. ред.) и др.]. - Мурманск : Мурманский арктический государственный университет, 2016. - 356 с. : ил., портр., факс. ; 21 см. - Библиогр.: с. 348-351 (20 назв.)
14. Российский Север и Арктика: история, традиции, образы : (к 150-летию А.А. Борисова) : сборник научных статей / [сост., науч. ред.: Т.С. Минаева, д.ист.н., проф.]. - Архангельск : КИРА, 2016. - 315 с. : ил., портр., карт., факс. ; 20 см. - Библиогр. в подстроч. примеч.
15. Северный морской путь: развитие арктических коммуникаций в глобальной экономике. Арктика-2015 : VI всероссийская морская научно-практическая конференция, Мурманск, 13-14 мая 2015 года : материалы конференции / [редкол.: д.э.н., проф. Козьменко С. Ю. и др.]. - Мурманск : Изд-во МГТУ, 2015. - 261 с. : ил., цв. ил., портр., карт. ; 29 см.. - Библиогр. в конце ст.