

УДК 327

Юй Ян*аспірант 2-го года обучения каф. международных отношений
Белорусского государственного университета***Yu Yang***2-nd Year Postgraduate Student of the Department of International Relations
of Belarusian State University
e-mail: yuy251471@gmail.com***СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ
ДЛЯ СОТРУДНИЧЕСТВА БЕЛАРУСИ, КИТАЯ И РОССИИ**

Рассматриваются новые возможности сотрудничества Беларуси, Китая и России на Северном морском пути. Дается описание политики и отношений трех стран к Северному морскому пути, анализируется реальное положение реки Тумэнь на северо-востоке Китая и Дальнем Востоке России, и, принимая во внимание тот факт, что Беларусь будет строить порт в России, а также географическое положение реки Тумэнь, автор предполагает, что дальнейшее развитие и использование реки Тумэнь может привести к расширению потенциала сотрудничества между Беларусью, Китаем и Россией в области водного, железнодорожного и воздушного транспорта. Подчеркивается, что нынешнее трехстороннее сотрудничество реализуется не полностью и что развитие и использование Северного морского водного пути будет способствовать экономическому росту, а также росту импорта и экспорта товаров между тремя странами.

Ключевые слова: *Северный морской путь, река Тумэнь, Беларусь, Китай, Россия, трехнациональное сотрудничество.*

The Northern Sea Route: New Opportunities for Cooperation between Belarus, China and Russia

The article discusses new opportunities for cooperation among Belarus, China and Russia on the Northern Sea Route. The article describes the policies and attitudes of the three countries towards the Northern Sea Route, analyzes the actual situation of the Tumen River in northeast China and the Russian Far East, and taking into account the fact that Belarus will build a port in Russia and the geographical location of the Tumen River, the authors suggest that the repeated development and use of the Tumen River can lead to huge potential for cooperation between Belarus, China and Russia in the field of water, rail and even air transport. It is emphasized that the current trilateral cooperation is not fully utilized and that the development and use of the Northern Sea Route will promote economic growth as well as import and export of goods among the three countries.

Key words: *Northern Sea Route, Tumen River, Belarus, China, Russia, trilateral cooperation.*

Введение

Северный морской путь (СМП) – судходный маршрут в Российской Арктике. Это кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком. Проходит по морям Северного Ледовитого океана и частично Тихого океана. Северный морской путь в соответствии с Федеральным законом 1998 г. «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике» [1].

*Научный руководитель – Руслан Олегович Есин,
доктор политических наук, доцент, заведующий
кафедрой комплексного изучения развития КНР
Белорусского государственного университета*

Северный морской путь до начала XX в. в западной литературе обычно именовался «Северо-Восточный проход». О возможности практического использования Северо-Восточного прохода впервые высказался в 1525 г. русский дипломат Дмитрий Герасимов, который опирался на результаты судоходства поморов с XIII в. [2, с. 54–55].

Первый успешный переход по Северному морскому пути был совершен в 1932 г. экспедицией под руководством Отто Юльевича Шмидта на ледоколе «Александр Сибиряков», а 3 декабря 1959 г. был введен в строй первый атомный ледокол флота СССР – «Ленин». В 1991 г. Северный морской путь был открыт для международного сообщения.

Политические и экономические выгоды от использования и развития Северного

морского пути имеют не только Россия, но и другие страны, расположенные вдоль этого маршрута.

Цель исследования – раскрыть потенциал использования Северного морского пути для межрегионального сотрудничества Беларуси, Китая и России.

Основная часть

Российская сторона считает, что Северный морской путь играет важную стратегическую роль, во-первых, в геополитическом и военно-стратегическом развертывании; во-вторых, Северный морской путь может заменить Суэцкий канал в грузоперевозках, а время транспортировки грузов сократить почти в два раза.

Использование Северного морского пути имеет большое значение для экономического развития России. Изучению истории, особенностей, проблем и перспектив Северного морского пути уделяли внимание многие российские ученые. Так, И. А. Матлахов рассматривает стратегическое значение Северного морского пути для экономического развития России [3]. В. В. Круглов и М. А. Лопатин считают, что Северный морской путь дает стране значительные экономические, военные и политические преимущества и обращают особое внимание на Арктический регион из-за его богатых запасов полезных ископаемых, эффективных транспортных путей и определенного количества военно-стратегических преимуществ [4, с. 92–102]. В. П. Журавель и В. П. Назаров [5], А. Б. Николаева [6], А. Л. Антипин, Л. И. Зеленина [7] провели исследование проблем и перспектив развития Северного морского пути и его значения, подчеркнув его значимость как международного транспортного коридора, а также его значение для экономического развития Российской Федерации.

Следует отметить, что А. Б. Николаева считает, что Северный морской путь может стать международным евразийским маршрутом в интересах Востока и Запада. Маршрут наиболее тесно связан с социальным и промышленным развитием российской Арктики и дальнейшим развитием международной экономической деятельности. Охраняемая территория содержит большой потенциал для международного

сотрудничества и развития российской Арктики [6, с. 108–112].

Арктический регион – это новая область китайско-российского сотрудничества, и внимание китайских ученых к Арктическому региону растет. Некоторые китайские ученые склонны изучать арктические судоходные пути с точки зрения международного сотрудничества, а кризис в Украине изменил геополитическую картину и превратил Арктический регион в новое поле борьбы между Россией, США и европейскими странами. В этом контексте сотрудничество между Китаем и Россией в освоении Северного морского пути способствует развитию многосторонних контактов, стимулирует развитие арктической экономики, открывает новые возможности для развития региона и увеличивает импортно-экспортную торговлю Китая (Юй Ю [8], Пэй Вэйин [9], Ван Хуачунь [10], Дэн Бэйси [11]). Стоит отметить, что Дэн Бэйси считает, что использование Китаем арктических судоходных путей не только способствует диверсификации морских торговых маршрутов, но и снижает зависимость от традиционных судоходных маршрутов в Индийском океане с точки зрения стратегической безопасности [11, с. 1–6].

Современная Россия позитивно относится к развитию Арктики и, в частности Северного морского пути. В марте 2020 г. Президент Российской Федерации утвердил «Основы государственной политики Российской Федерации в отношении Арктической зоны на период до 2035 г.», в августе 2022 г. правительство утвердило Программу развития Северного морского пути на период до 2035 г., которая охватывает поиск товаров для судоходства, строительство морской инфраструктуры, развитие интермодальных перевозок «суша – море» и «море – река», создание ледокольного флота и развитие международного сотрудничества. Программа в основном предусматривает строительство морской транспортной инфраструктуры, развитие морского и речного транспорта, создание ледокольного флота и развитие международного сотрудничества.

В феврале 2023 г. в «Основы государственной политики Российской Федерации в отношении Арктической зоны на период до 2035 г.» были внесены изменения.

31 марта 2023 г. Президент Российской Федерации В. В. Путин утвердил Концепцию внешней политики Российской Федерации, в которой указывается на развитие Северного морского пути как конкурентоспособной национальной транспортной артерии с возможностью международных перевозок между Европой и Азией. С этой целью Российская Федерация намерена уделять приоритетное внимание установлению взаимовыгодного сотрудничества с «неарктическими» государствами, проводящими конструктивную политику в отношении России и заинтересованными в международном сотрудничестве в Арктике по развитию инфраструктуры Северного морского пути [12].

Владимир Владимирович Путин принял участие в пленарном заседании XXVII Петербургского международного экономического форума и подчеркнул: «Востребованной глобальной артерией становится Северный морской путь. В прошлом году по нему прошло 36 млн т грузов, а в перспективе перевозки могут превысить 150 млн т. Для этого мы продолжим развивать инфраструктуру Северного морского пути, строить транспортные подходы к арктическим портам» [13].

Не только Россия, но и Китай заинтересованы в сотрудничестве в Арктике, развитии и использовании Северного морского пути. В 2017 г. Китай принял «Концепцию морского сотрудничества в строительстве Пояса и пути» [14], в которой подчеркивается, что КНР «готов сотрудничать с... арктическими странами для проведения оценки ресурсного потенциала арктического региона и призывает китайские предприятия... участвовать в устойчивом освоении арктических ресурсов». В 2018 г. Китай выпустил белую книгу «Арктическая политика Китая», в которой подчеркивается готовность Китая опираться на развитие и использование арктических судоходных путей и строить «Шелковый путь во льдах» совместно со всеми сторонами. Китай поддерживает укрепление международного сотрудничества в области строительства и эксплуатации инфраструктуры арктических судоходных путей [15].

Северный морской путь не менее важен и для Беларуси с учетом создания Союза Беларуси и России. Необходимо обратить

внимание на отношение Беларуси к Северному морскому пути. Белорусские ученые А. А. Кислова и Е. А. Сергель проанализировали проблемы развития и перспективы Северного морского пути [16]. М. С. Федорова считает, что Северный морской путь как важнейшая артерия мировой торговли в дальнейшем может позитивно повлиять на экономическую, а значит, и на политическую ситуацию в государствах, имеющих отношение к данному маршруту и заинтересованных в его реализации в целом, и на Республику Беларусь в частности [17, с. 214–217].

В 2024 г. Президент Беларуси Александр Лукашенко подчеркнул, что «для Беларуси очень важно серьезно освоить Северный морской путь, по которому можно поставлять десятки миллионов тонн груза. Тем более актуально это направление после введения санкций со стороны стран Запада и закрытия их портов для отечественных грузов» [18].

Северный морской путь соединяет Запад и Восток России, а также Дальний Восток и является кратчайшим маршрутом, соединяющим Азию и Европу. Президент России Владимир Путин в ходе участия в VIII Восточном экономическом форуме отметил, что «Дальний Восток, как и десять лет назад, остается для России стратегическим приоритетом на весь XXI век» [19].

Дальний Восток граничит с китайскими провинциями Хэйлунцзян и Цзилинь. Беларусь, в свою очередь, начала строительство собственных портов в Ленинградской и Мурманской областях, также использует Северный морской путь. Президент Беларуси Лукашенко утверждал, что Беларусь стремится развивать экономическое сотрудничество с Дальним Востоком. Таким образом, развитие и использование Северного морского водного пути открывает новые возможности для межрегионального сотрудничества между Дальним Востоком России, Северо-Восточным Китаем и Беларусью.

Как транспортировать грузы из внутренних районов Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая к морю по водным путям – вот проблема, которую предстоит решить. Стоит отметить, что в верхнем течении река Гумэнь, берущая начало в китайской провинции Цзилинь, является пограничной между Китаем и Северной

Кореей, а в нижнем течении – между Россией и Северной Кореей и впадает в Японское море.

Международное сотрудничество в районе реки Тумэнь привлекает внимание разных стран, и в 2012 г. Госсовет КНР одобрил создание «Китайской демонстрационной зоны международного сотрудничества в районе реки Тумэнь (Хуньчунь)», что является еще одной важной инициативой для дальнейшего развития регионального сотрудничества в районе реки Тумэнь. В последние годы река Тумэнь вновь стала центральной точкой региона в связи с развитием Северного морского пути.

Но существуют и некоторые практические трудности при реализации международного сотрудничества на реке Тумэнь. Китай не имеет выхода к морю по реке Тумэнь для транспортировки грузов в Японское море, а в конце 1950-х гг. в рамках программы помощи Советского Союза Северной Корее был построен мост дружбы через реку Тумэнь между Северной Кореей и Россией. Высота моста от реки составляет около 11 метров, что серьезно ограничивает выход в море крупных китайских судов. В таких условиях вопрос о том, как использовать реку Тумэнь для грузоперевозок в регионе, требует изучения. Поэтому мы предлагаем следующие идеи и предложения. Во-первых, мост дружбы между КНДР и Россией можно перестроить и увеличить его высоту. Это позволит большим грузовым судам проходить под ним. Во-вторых, если мы считаем, что реконструкция трудно координируется между странами, мы можем рассмотреть возможность подписания или модернизации соглашения об аренде или использовании речной инфраструктуры.

Предполагая, что проблемы, связанные с рекой Тумэнь, решены, следует отметить, что эта водная артерия принесет множество возможностей для экономического развития разных стран. Во-первых, грузы из провинций Хэйлуцзян, Цзилинь и Ляонин получают выход к морю, что откроет двери для международного обмена и сотрудничества, сократит расстояние грузоперевозок между тремя провинциями Северо-Восточного Китая, Россией и Беларусью, а также европейскими странами, снизит стоимость перевозок и будет способствовать развитию экономики Северо-Восточного Китая.

Во-вторых, для транспортировки товаров можно задействовать не только Северный морской путь, но и по Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль на Дальний Восток и в Северо-Восточный Китай, чтобы затем направлять грузопоток по реке Тумэнь. Таким образом, появится новый способ транспортировки грузов к морю, а одновременно с этим в регион придут железнодорожные линии.

Определенное значение это имеет и для развития в регионе авиации. Использование реки Тумэнь в качестве водной артерии увеличит объем грузов, перевозимых всеми сторонами, а значит, возрастет и объем авиаперевозок. Беларусь начала поставлять свои товары через российские порты, и этот формат сотрудничества будет расширяться. Стоит также отметить, что в 2024 г. губернатор Приморского края Олег Кожемяко после встречи с президентом Беларуси Александром Лукашенко подчеркнул: «В этом году планируем определиться с местом для порта Беларуси в Приморском крае... Мы работаем сейчас над созданием совместного порта, который был бы российским и белорусским. В том числе и Китайская Народная Республика, думаю, охотно бы участвовала как партнер». Данный проект, по его словам, представляет особый интерес и в свете развития Северного морского пути [20]. Таким образом, если белорусский порт в Приморском крае будет успешно построен и задействован в Северном морском пути, то это откроет новые возможности для сотрудничества между Беларусью, Китаем и Россией. Строительство портов требует серьезной финансовой и технической поддержки, а учитывая богатый опыт Китая в строительстве портов и развитии портовой инфраструктуры, опыт Беларуси в области логистики, транспорта и производства, существует большой потенциал для сотрудничества между тремя странами. Учитывая, что данный регион является важным узлом Северного морского пути и важным направлением межрегионального сотрудничества Беларуси, Китая и России, можно рассмотреть возможность создания межрегиональной трехсторонней комиссии по сотрудничеству в этой области. Работа такой комиссии будет способствовать решению проблем в процессе межрегионального сотрудничества трех стран, повысит

эффективность перевозок, приведет к росту грузопотока и развитию межрегиональной экономики.

Заключение

Важность Северного морского пути для международных перевозок становится все более очевидной. Как отметил В. В. Путин, развитие Северного морского пути для России – один из приоритетов в политическом плане. Китайское правительство опубликовало Белую книгу о своей арктической политике и активно участвует в сотрудничестве по освоению Северного морского пути. Беларусь также осознает его потенциальное политическое значение, и, как подчеркнул президент А. Лукашенко, для Беларуси очень важно серьезно освоить Северный морской путь. Беларусь будет строить свой порт в России. В политическом аспекте, если будет использована река Тумэнь, можно будет открыть новые возможности для Китая, России и Беларуси в области водных, железнодорожных и авиационных путей межрегионального сотрудничества, усилить политическое влияние Беларуси, Китая и России в Северо-Восточной Азии, ослабить геополитическое давление на Россию в Европе. Откроются новые возможности и каналы для реализации китайской инициативы «Один пояс – один путь» в Северо-Восточной Азии и Ев-

ропе. Это также поможет и Беларуси преодолеть региональные барьеры и укрепить политическое сотрудничество с другими странами.

В экономическом аспекте Северный морской путь принесет большую выгоду всем странам, а вместе с использованием реки Тумэнь обеспечит новый канал для экспорта энергоресурсов из России, откроет новые торговые пути между Китаем, Беларусью и Россией, сократит время и стоимость транспортировки товаров и позволит трем странам продуктивнее торговать со странами Азии и Европы.

В гуманитарном аспекте развитие Северного морского пути будет способствовать перемещению населения и культурным обменам в российской Арктике. В то же время это будет способствовать обмену и сотрудничеству между учеными из России, Китая и Беларуси в проведении арктических научных исследований, а также развитию арктической науки.

Таким образом, развитие и использование Северного морского пути открывает новые возможности для сотрудничества между Беларусью, Китаем и Россией в политическом, экономическом и гуманитарном аспектах. А если предположить, что река Тумэнь может быть успешно освоена, это откроет новые направления для межрегионального сотрудничества трех стран.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Северный морской путь [Электронный ресурс] // Neftegaz.RU: Новости нефти и газа. – Режим доступа: <https://neftegaz.ru/tech-library/suda-neftegazovye-i-morskoe-oborudovanie-dlya-bureniya/141838-se-vernyu-morskoj-put/>. – Дата доступа: 25.09.2024.
2. Лиханов, Б. Там, где стояла Мангазея / Б. Лиханов // Сибирский меридиан. Туристско-краеведческий сборник по Западной Сибири / сост. В. В. Ухов, В. С. Лихолитов. – М. : Профиздат, 1983. С. 54–57.
3. Матлахов, И. А. Северный морской путь. Направление развития / И. А. Матлахов // Интерактив. наука. – 2022. – № 10. – С. 33–35.
4. Круглов, В. В. О стратегическом значении Северного морского пути / В. В. Круглов, М. А. Лопатин // Воен. мысль. – 2020. – № 9. – С. 92–102.
5. Журавель, В. П. Северный морской путь: настоящее и будущее / В. П. Журавель, В. П. Назаров // Рос. соц.-гуманитар. журн. – 2020. – № 2. – С. 140–158.
6. Николаева, А. Б. Северный морской путь: проблемы и перспективы / А. Б. Николаева // Вестн. Кол. науч. центра РАН. – 2011. – № 4. – С. 108–112.
7. Антипин, А. Л. Северный морской путь на службе Арктики / А. Л. Антипин, Л. И. Зеленина // Экономика и социум. – 2015. – № 3-1. – С. 62–65.
8. Юй Юй. Корректировка арктической стратегии России и китайско-российское арктическое сотрудничество / Юй Юй // Журн. Сев.-Вост. Азии. – 2024. – № 4. – С. 52–67 (на кит. яз.).

9. Пэй Вэйин. Арктическая политика России, состояние и перспективы китайско-российского арктического сотрудничества / Пэй Вэйин // Евраз. экономика. – 2024. – № 4. – С. 72–92 (на кит. яз.).
10. Возможности, проблемы и ответы на строительство арктического судоходного маршрута для Китая / Ван Хуачунь [и др.] // Междунар. экон. сотрудничество. – 2024. – Т. 40, № 4. – С. 67–76 (на кит. яз.).
11. Денг Бесси. Перспективы использования арктических судоходных путей в современной международной обстановке и влияние на нашу страну / Дэн Бесси // Корабелы. – 2023. – Т. 34, № 01. – С. 1–6 (на кит. яз.).
12. Министерство иностранных дел Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1860586/>. – Дата доступа: 01.10.2024.
13. Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума [Электронный ресурс] // Президент России. – Режим доступа: <http://kremlin.ru/events/president/news/74234>. – Дата доступа: 02.10.2024.
14. Видение морского сотрудничества в строительстве «Одного пояса и одного пути» [Электронный ресурс] // Правительственная сеть Китая. – Режим доступа: <https://www.gov.cn/xinwen/2017-11/17/5240325/files/3f35a0e00a845a2b8c5655eb0e95df5.pdf>. – Дата доступа: 01.10.2024 (на кит. яз.).
15. Государственный совет КНР [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.gov.cn/zhengce/2018-01/26/content_5260891.htm. – Дата доступа: 01.10.2024.
16. Кислова, А. А. Перспективы развития и проблемы Северного морского пути / А. А. Кислова, Е. А. Сергель // Бизнес-пульс : сб. материалов II Междунар. науч.-практ. студенч. конф., Минск, 10 нояб. 2023 г. / Ин-т бизнеса БГУ / редкол.: В. В. Манцунова [и др.]. – Минск, 2024. – С. 413–414.
17. Федорова, М. С. Северный Морской Путь: прогноз появления новых транспортных коридоров и перспективы развития для Ресублики Беларусь / М. С. Федорова // Электрон. сб. тр. молодых специалистов Полоц. гос. ун-та им. Евфросинии Полоцкой. Экон. науки. – 2019. – № 26. – С. 214–217.
18. Лукашенко предложил Архангельской области сообща работать в перевалке грузов [Электронный ресурс] // БелТА. Новости Беларуси. – Режим доступа: <https://belta.by/president/view/lukashenko-predlozhit-arhangel'skoj-oblasti-soobscha-rabotat-v-perevalke-gruzov-629565-2024/>. – Дата доступа: 01.10.2024.
19. Президент РФ Владимир Путин: Дальний Восток – наш стратегический приоритет [Электронный ресурс] // Национальные проекты России. – Режим доступа: <https://xn80-aarapremcchfmo7a3c9ehj.xnp1ai/news/prezident-rf-vladimir-putin-dal'nij-vostok-nash-strategicheskij-prioritet/>. – Дата доступа: 25.09.2024.
20. Кожемяко: в этом году планируем определиться с местом для порта Беларуси в Приморском крае [Электронный ресурс] // БелТА. Новости Беларуси. – Режим доступа: <https://belta.by/society/view/kozhemjako-v-etom-godu-planiruem-opredelitsja-s-mestom-dlja-porta-belarusi-v-primorskom-krae-648220-2024/>. – Дата доступа: 01.10.2024.

REFERENCES

1. Sieviernyj morskoi put' [Elektronnyj riesurs] // Neftegaz.RU: Novosti niefti i gaza. – Riezhim dostupa: <https://neftgaz.ru/tech-library/suda-neftgazovye-i-morskoe-oborudovanie-dlya-bureniya/141838-se-vernuy-morskoy-put/>. – Data dostupa: 25.09.2024.
2. Likhanov, B. Tam, gdie stojala Mangazieja / B. Likhanov // Sibirskij mieridian. Turistsko-krajeviedchieskij sbornik po Zapadnoj Sibiri / sost. V. V. Ukhov, V. S. Likholtov. – M. : Profizdat, 1983. – S. 54–55.
3. Matlakhov, I. A. Sieviernyj morskoi put'. Napravlienije razvitija / I. A. Matlakhov // Interaktiv. nauka. – 2022. – № 10. – S. 33–35.
4. Kruglov, V. V. O stratigichieskom znachienii Sieviernogo morskogo puti / V. V. Kruglov, M. A. Lopatin // Vojen. mysl'. – 2020. – № 9. – S. 92–102.

5. Zhuraviel', V. P. Sieviernyj morskoy put': nastojashchieje i budushchieje / V. P. Zhuraviel', V. P. Nazarov // Ros. soc.-gumanitar. zhurn. – 2020. – № 2. – S. 140–158.
6. Nikolajeva, A. B. Sieviernyj morskoy put': problemi i pierspektivy / A. B. Nikolajeva // Viestn. Kol. nauch. centra RAN. – 2011. – № 4. – S. 108–112.
7. Antipin, A. L. Sieviernyj morskoy put' na sluzhbie Arktiki / A. L. Antipin, L. I. Zielienina // Ekonomika i socium. – 2015. – № 3-1. – S. 62–65.
8. Yui Yui. Korrektirovka arktichieskoj strategii Rossii i kitajsko-rossijskoje arktichieskoje sotrudnichiestvo / Yui Yui // Zhurn. Siev.-Vost. Azii. – 2024. – № 4. – S. 52–67 (na kit. jaz.).
9. Pei Veiin. Arktichieskaja politika Rossii, sostojanije i pierspektivy kitajsko-rossijskogo arktichieskogo sotrudnichiestva / Pei Veiin // Evraz. ekonomika. – 2024. – № 4. – S. 72–92 (na kit. jaz.).
10. Vozmozhnosti, problemi i otviety na stroitel'stvo arktichieskogo sudokhodnogo marshruta dlja Kitaja / Van Khuachun' [i dr.] // Miezhdunar. ekon. sotrudnichiestvo. – 2024. – T. 40, № 4. – S. 67–76 (na kit. jaz.).
11. Deng Bessi. Pierspektivy ispol'zovanija arktichieskikh sudokhodnykh putiej v sovremennoj miezhdunarodnoj obstanovkie i vlijanije na nashu stranu / Den Bessi // Korabiely. – 2023. – T. 34, № 01. – S. 1–6 (na kit. jaz.).
12. Ministierstvo inostrannykh diel Rossijskoj Fiedieracii [Elektronnyj riesurs]. – Riezhim dostupa: <https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1860586/>. – Data dostupa: 01.10.2024.
13. Plienarnoje zasiedaniie Pietierburgskogo miezhdunarodnogo ekonomichieskogo foruma [Elektronnyj riesurs] // Prezident Rossii. – Riezhim dostupa: <http://kremlin.ru/events/president/news/74234>. – Data dostupa: 02.10.2024.
14. Vidienije morskogo sotrudnichiestva v stroitel'stvie «Odnogo pojasa i odnogo puti» [Elektronnyj riesurs] // Pravitel'stviennaja siet' Kitaja. – Riezhim dostupa: <https://www.gov.cn/xinwen/2017-11/17/5240325/files/3f35a0e00a845a2b8c5655eb0e95df5.pdf>. – Data dostupa: 01.10.2024 (na kit. jaz.).
15. Gosudarstviennyj soviet KNR [Elektronnyj riesurs]. – Riezhim dostupa: https://www.gov.cn/zhengce/2018-01/26/content_5260891.htm. – Data dostupa: 01.10.2024.
16. Kislova, A. A. Pierspektivy razvitija i problemi Sieviernogo morskogo puti / A. A. Kislova, Ye. A. Siergiel' // Biznes-pul's : sb. materialov II Miezhdunar. nauch.-prakt. studiench. konf., Minsk, 10 nojab. 2023 g. / In-t biznesa BGU / riedkol.: V. V. Mancurova [i dr.]. – Minsk, 2024. – S. 413–414.
17. Fiodorova, M. S. Sieviernyj Morskoy Put': prognoz pojavlienija novykh transportnykh koridorov i pierspektivy razvitija dlja Riesubliki Bielarus' / M. S. Fiodorova // Elektron. sb. tr. molydykh spetsialistov Poloc. gos. un-ta im. Yevfrosinii Polockoj. Ekon. nauki. – 2019. – № 26. – S. 214–217.
18. Lukashenko priedlozhil Arkhangiel'skoj oblasti soobshcha rabotat' v pierievalkie gruzov [Elektronnyj riesurs] // BielTA. Novosti Bielarusi. – Riezhim dostupa: <https://belta.by/president/view/lukashenko-predlozhil-arhangelskoj-oblasti-soobshcha-rabotat-v-perevalke-gruzov-629565-2024/>. – Data dostupa: 01.10.2024.
19. Priezident RF Vladimir Putin: Dal'nij Vostok – nash strategichieskij prioritet [Elektronnyj riesurs] // Nacional'nyje projekty Rossii. – Riezhim dostupa: <https://xn80aapampemcchfmo7a3c9ehj.-xn-p1ai/news/prezident-rf-vladimir-putin-dalnij-vostok-nash-strategichieskiy-prioritet/>. – Data dostupa: 25.09.2024.
20. Kozhemiako: v etom godu planirujem opriedielit'sia s miestom dlja porta Bielarusi v Primorskome kraje [Elektronnyj riesurs] // BielTA. Novosti Bielarusi – Riezhim dostupa: <https://belta.by/society/view/kozhemjako-v-etom-godu-planiruem-opredelitsja-s-mestom-dlja-porta-belarusi-v-primorskome-krae-648220-2024/>. – Data dostupa: 01.10.2024.