К.А. Панцерев

Северный морской путь: новое измерение российско-китайского сотрудничества

The Northern Sea Route: the New Dimension of Russian-Chinese Cooperatio

Аннотация: Статья посвящена перспективам развития мореплавания в акватории Северного морского пути. На основании изученного фактического материала автор приходит к выводу, что Северный морской путь является привлекательной альтернативой широко использующемуся сегодня южному маршруту из Европы в Азию через Суэцкий канал.

Summary: The article is devoted to the problem of the development of the navigation on the Northern Sea Route. Basing on the analysis of actual information the author comes to a conclusion that the Northern Sea Route is an attractive alternative to the widely used way from Europe to Asia via Suez Canal.

Ключевые слова: Арктика; Северный морской путь; Россий; Китай.

Keywords: Arctic; Northern Sea Route; Russia; China.

Панцерев
Константин Арсеньевич
Санкт-Петербург,
Российская Федерация
Доцент кафедры теории и истории международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета,
доктор политических наук
pantserev@yandex.ru

Pancerev
Constantine Arsenievich
Saint-Petersburg,
Russian Federation
Associate Professor of Department of Theory and History of International Relations of the St. Petersburg State University,
Doctor of Political Sciences
pantserev@yandex.ru

Поиск альтернативных транспортных коридоров из Европы в Азию, которые бы привели к существенному сокращению транспортных издержек и времени в пути, всегда являлся одной из наиболее насущных задач. В настоящее время для перевозки грузов в большинстве своем продолжают использоваться южные маршруты – через Суэцкий канал, либо вокруг Мыса Доброй Надежды. Однако традиционный путь из Азии в Европу через Индийский океан и Суэцкий канал занимает 48 дней. К тому же он сопряжен с риском быть захваченным Сомалийскими пиратами, которые активизировали свою деятельность не только в Аденском заливе, но также и в Красном море, и в самом Индийском океане далеко от берегов Сомали. Последнее обстоятельство ведет к существенному увеличению стоимости страхования груза и судна, и, как следствие, к увеличению стоимости фрахта и товаров для конечного потребителя.

Кроме того, Суэцкий канал имеет определенные ограничения по габаритным размерам судов, что не позволяет наиболее крупнотоннажным судам с полной загрузкой проходить через канал. Так в настоящее время осадка судна, следующего через Суэцкий канал, не должна превышать 16 метров. Существуют и другие ограничения – по ширине – 70,1 метр, по высоте – 68 метров. Поэтому некоторым супертанкерам, осадка которых не позволяет пройти через канал, приходится перегружать часть

своего груза на другое судно, либо в трубопроводную систему, которая доставит груз на другой конец канала, где он будет снова погружен на судно. Однако подобные грузовые операции несут с собой дополнительные издержки, не говоря уже о достаточно высоком размере канального сбора, который для крупнотоннажных судов может достигать одного миллиона долларов. Суда же с водоизмещением свыше 150 000 т.[1] по своим габаритным размерам не могут пройти через Суэцкий канал, и вынуждены огибать Африканский континент через Мыс Доброй Надежды.

В связи с этим принимая во внимание вышеуказанные обстоятельства активное освоение торговым флотом Северного морского пути (СМП) представляется крайне привлекательным с экономической точки зрения. Использование данного маршрута способно сократить путь между Китаем и странами Западной Европы практически в два раза. К примеру, путь из Шанхая (Китай) в Роттердам (Голландия) стал бы короче примерно на 2500 морских миль. А путь из Мурманская (Россия) в Йокогаму (Япония), который в случае следования через Суэцкий канал составляет 12840 морских миль, сократился бы на 7000 миль и составил бы всего 5770 миль. Подобное существенное сокращение протяженности маршрута из Европы в Азию означает не только сокращение до двух недель времени, которое судно затрачивает на переход, но также и существенное уменьшение транспортных издержек, включая экономию топлива.

Кроме того, суда, следующие данным маршрутом, избегают необходимости включать во фрахтовые расходы достаточно дорогой канальный сбор, который необходимо уплатить при проходе через Суэцкий канал. Они будут учитывать в своих расходах исключительно только ледовый сбор и портовые сборы, в случае захода в те или иные порты, расположенные в акватории Северного Ледовитого океана. Помимо этого, в связи с тем, что южный маршрут из Европы в Азию является одной из наиболее оживленных трасс, а пропускная способность Суэцкого канала ограниченна и составляет 76 судов в сутки, судам зачастую приходится подолгу ждать своей очереди для того, чтобы пройти через канал. К тому же, максимальная ширина Суэцкого канала составляет всего 120-150 м., что позволяет разводить следующие встречным курсом крупнотоннажные суда только в определенных местах и не дает возможности организовать двустороннее движение. В связи с этим караваны судов организуются строго по графику – в начале следуют суда от Суэца, а затем от Порт-Саида. Расходятся встречные суда в Большом Горьком Озере. Все это приводит к увеличению времени, которое судно затрачивает на переход из Европы в Азию.

Есть и другие очевидные преимущества Северного морского пути. Одно из основных – здесь нет, каких либо ограничений к габаритным размерам судов и их осадке, что теоретически позволяет проводить данным маршрутом и супертанкеры водоизмещением свыше 150 000 тонн.

Принимая во внимание то обстоятельство, что Китай сегодня является одной из наиболее динамично развивающихся экономик мира и его товарооборот со странами Европы постоянно растет, использование Северного морского пути может стать одним из ключевых приоритетов его торгово-экономической политики.

Однако время навигации на СМП ограничено летними месяцами: Июнь, Июль, Август, и Сентябрь – в зависимости от температур прошедшей зимы и господствующих во время навигации ветров. Тем не менее даже в этот короткий навигационный период можно существенно уменьшить затраты на перевозку грузов из Европейских портов в порты Дальнего Востока и конечно Китая, который является крупнейшим мировым экспортером и импортером. По оценкам са-

[1] Это супертанкеры типа VLCC (Malaccamax) с дедвейтом от 200 000 до 315 000 т. и ULCC с дедвейтом от 320 000 до 550 000 т.



мих китайцев, к 2020 г. общий транзит китайских товаров по Северному морскому пути может составить 15% от внешнеторгового оборота Китая [1].

В настоящее время большую часть грузов, перевозимых по Северному морскому пути, продолжают составлять нефтепродукты и прочие полезные ископаемые. Сегодня основными пользователями Северного морского пути являются «Норильский никель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росшельф», а также Республика Саха (Якутия) и Красноярский край. Это представляется вполне закономерным, поскольку бассейн Северного ледовитого океана является одной из наиболее богатых территорий по разведанным запасам углеводородного сырья. В большинстве своем суда, имеющие права плавания в акватории Северного морского пути принадлежат Северному морскому пароходству и Мурманскому морскому пароходству. Однако постепенно данный маршрут начинают осваивать и некоторые зарубежные компании, в том числе и один из лидеров контейнерных перевозок – китайская корпорация «Cosco». В настоящее время акватория Северного морского пути начинает активно использоваться и западными судовладельческими компаниями, например финской «ESL Shipping», которая специализируется на перевозке навалочных грузов.

Есть основания предполагать, что в перспективе Северный морской путь будет использоваться, в том числе и для перевозки минеральных удобрений из порта Санкт-Петербург в Индию и Китай. В настоящее время минеральные удобрения грузят на Балтийском балкерном терминале в Санкт-Петербурге на суда класса «Панамакс», которые следуют в порт назначения в Индии или Китае южным маршрутом через Суэцкий канал. Если бы эти суда следовали Северным морским путем, то общее время в пути, а следовательно и транспортные издержки, существенно сократились бы.

Следует отметить, что сегодня уже появился положительный опыт проводки крупнотоннажных балкеров и танкеров по Северному морскому пути. Так в 2011 г. впервые в истории данного маршрута по нему был проведен супертанкер «Владимир Тихонов» водоизмещением 162 362 тонн с грузом газо конденсата. Тем самым «Владимир Тихонов» стал самым крупным судном, прошедшим Северным морским путем. В этом же году танкер «Палва» водоизмещением в 74 950 тонн и также с грузом газо конденсата прошел данный маршрут за рекордные сроки – 6,5 дней со средней скоростью в 14 узлов. Конечно, этому способствовали благоприятные погодные условия, поскольку весь рейс проходил по чистой воде. В 2011 г. в истории Северного морского пути состоялось еще одно значимое событие. Впервые в истории данного маршрута танкер «Перseверанс» с водоизмещением в 73 788 тонн и с грузом нефтепродуктов совершил три рейса за один навигационный период (два с Запада на Восток и один с Востока на Запад). Постепенно этот путь начинают осваивать суда других типов. Так 12 августа 2013 г. первый китайский контейнеровоз «Ёнг Шенг» с водоизмещением в 19 461 т. принадлежащей китайской компании «Cosco group» вышел из порта Далянь (Китай) и направился Северным морским путем в Роттердам (Голландия), в один из крупнейших портов Европы [2].

Всего за период летней навигации 2011 г. Северным морским путем прошло 41 судно. При этом общий объем грузооборота составил 834 931 тонн, что в 5 раз превысило количество перевезенных грузов за 2010 г. В 2013 г. общий объем грузооборота на маршруте превысил 1,3 млн. т. А в 2015 г. ожидается, что он составит уже 4 млн. т. И к 2030 г. планируется увеличить грузооборот до 30-35 млн. т. в год [3]. Разумеется, это означает активное использование данного маршрута не только в течении 3-4 месяцев, но на протяжении всего года, включая зимний период с достаточно сложной ледовой обстановкой.

Однако постоянное использование Северного морского пути содержит в себе и

определенные трудности. Прежде всего, это связано с тем, что для обеспечения круглогодичного ледокольного сопровождения караванов крупнотоннажных судов требуется наличие достаточно большого количества мощных линейных ледоколов (как атомных, так и дизель-электрических). При этом, следует особенно подчеркнуть, что ширина ледоколов должна составлять не менее 32-35 метров и они должны быть способны ломать лед толщиной 3-3,5 метра.

На сегодняшний день у Китая нет своего собственного ледокольного флота. У него есть только один ледокол «Сюэлун» («Снежный Дракон»), способный ломать лед толщиной до 1,5 м. Примечательно, что изначально это было торговое судно, которое Китай купил в 1993 г. у Украины определенным образом модернизировал и переделал под ледокол. В настоящее время в Китае планируется спуск на воду нового современного ледокола [4]. Но поскольку у Китая нет достаточного опыта постройки подобных судов, ледокол был спроектирован финской компанией и строится на верфях в Финляндии.

В дальнейшем Китай планирует создание целой флотилии современных ледоколов, в том числе и атомных, однако пока он не располагает реакторами, пригодными для работы на гражданских судах. К тому же, на реализацию этого весьма амбициозного проекта требуются весьма значительные финансовые ресурсы, передовые технологии и, что самое главное, опыт конструирования подобного типа судов, которого у китайских специалистов попросту нет.

Необходимый опыт есть у России, которая как страна, располагающая наиболее протяженной береговой линии в Полярных широтах, располагает самым большой в мире ледокольный флот в составе 40 судов различных типов и назначений, который и обеспечивает сезонное функционирование Северного морского пути. При этом российский гражданский атомный флот имеет в своем состав только 10 судов: 6 ледоколов, 1 контейнеровоз и 3 судна технической поддержки.

Очевидно, что для обеспечения нормального бесперебойного функционирования Северного морского пути в течение всего года этого не достаточно. К тому же у подавляющего большинства российских атомных ледоколов подходит к концу срок эксплуатации, и они должны быть заменены в течение ближайших 5 лет. Если этого не произойдет, то в таком случае у России к 2022 г. в составе гражданского атомного флота останется только один ледокол – «50 лет победы».

О необходимости постройки новых современных линейных ледоколов различных классов говорили уже давно. Однако до недавнего времени все планы технического переоснащения российского ледокольного флота постоянно срывались. Так к 2015 г. в соответствии с Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2020-2010 гг.)» планировалось ввести в эксплуатацию два атомных ледокола типа ЛК-60 мощностью в 55-60 Мвт. [3]. Однако в действительности на Балтийском заводе был заложен только один такой ледокол, который планируется ввести в эксплуатацию в декабре 2017 г. Новый ледокол будет способен ломать лед толщиной до трех метров, что позволит существенно увеличить период навигации на Северном морском пути. К 2020 г. планируется построить еще два таких ледокола. Кроме этого российские инженеры приступили к разработке проекта нового ледокола мощностью в 130 Мвт[5]. В плане также сконструировать ледокол мощностью в 150-200 Мвт. По нашим оценкам, для того чтобы обеспечить бесперебойное функционирование Северного морского пути в течение всего года потребуется не менее 40 современных ледоколов различных мощностей: от относительно небольших ледоколов мощностью в 15-20, МВт., (для работы в акватории расположенных на маршруте портов); до крупных линейных ледоколов мощностью в 150-200 МВт., способных ломать толстый лед суровой арктической зимой. По предва-

рительным оценкам, для того, чтобы резко увеличить количество перевозимых Северным морским путем грузов и довести эти показатели хотя бы до цифры в 3-4 млн. т. потребуется организация не менее 150-180 ледовых конвоев в течение года, что означает необходимость значительного увеличения количества и мощности работающих на маршруте ледоколов.

Представляется очевидным, что создание целой флотилии таких мощных современных судов необходимы большие финансовые вложения, с одной стороны, и передовые технологии, с другой. С учетом того, что значение Северного морского пути сегодня постоянно растет, и одной стране, вдоль берегов которой проходит данный маршрут, будет крайне сложно обеспечить его бесперебойное функционирование, здесь открывается широкое поле для активизации международного сотрудничества. У Российской Федерации есть необходимые технологии, российские специалисты обладают большим опытом конструирования ледоколов, способных работать в суровых условиях Арктики, но для реализации всех этих весьма амбициозных проектов требуются колоссальные финансовые ресурсы, которые вряд ли найдутся у одной, даже наиболее развитой страны. Следовательно, правительству в таких условиях необходимо наладить, в первую очередь, эффективное партнерство между государством и частным бизнесом, создать благоприятный климат для привлечения частных, в том числе и иностранных инвестиций.

Следует отметить, что в России разрабатываются не только проекты ледоколов нового поколения для Арктики. В частности, российские специалисты холдинга «Швабе», который входит в государственную корпорацию «Ростех», приступили к конструированию специальной лазерной пушки для резки льда, которую планируют устанавливать на суда. По мысли своих разработчиков новое устройство должно на подобии стеклореза надрезать лед с тем, чтобы судно своим весом могло его продавить. Сейчас пушка проходит испытания и, в случае успешного их завершения в 2015 г. могут начаться первые поставки [6].

Однако помимо постройки новых современных ледоколов развитие мореплавания в бассейне Северного Ледовитого океана потребует полной модернизации уже существующих на побережье портов, таких как Мурманск, Архангельск, Сабетта, Диксон, Певек, Провиденье, Анадырь и постройки новых портовых и рейдовых терминалов, таких как Индига и Варандей на Баренцевом море и Харасавей на Карском море. Сейчас большинство существующих заполярным кругом портов используются исключительно как нефтяные, газовые и лесные терминалы, а также как важные гавани для доставки продовольствия в труднодоступные отдаленные регионы Крайнего Севера в относительно короткий период летней навигации. Но в случае превращения Северного морского пути в один из основные транспортных коридоров по доставке грузов из Атлантического океана в Тихий, представляется крайне важным построить на всем протяжении данного маршрута универсальные многофункциональные перегрузочные и логистические комплексы, оснащенные современным оборудованием. Эта работа также требует значительных финансовых вложений, современных технологий и большого опыта строительства в зоне вечной мерзлоты.

Таким образом, здесь открывается широкое поле сотрудничества между Российской Федерацией и Китайской Народной республикой:

- Постройка мощных атомных ледоколов и крупнотоннажных судов усиленного ледового класса (Arc 7 согласно Российскому морскому регистру).

- Обустройство всего Северного морского пути необходимой инфраструктурой.

- Привлечение на взаимовыгодных условиях Китайских компаний, кредитов Китайских банков, а также необходимой рабочей силы.

- Совместная разработка и добыча полезных ископаемых.

Для России подобное сотрудничество приведет к быстрому развитию своих северных территорий, создание новых рабочих мест, не говоря уже о том, что эксплуатация Северного морского пути жизненно необходима и самой России, поскольку он создает альтернативный сухопутному транспортный коридор от Мурманска до Владивостока. Однако для развития Арктической зоны России необходимы крупные инвестиции, которые можно получить в рамках арктического партнерства с Китаем.

Кроме того, Россия также может получить устойчивый финансовый доход, связанный с эксплуатацией Северного морского пути. Прежде всего, это доход, связанный с обеспечением лоцманской проводки, поскольку только Россия на сегодняшний день имеет лоцманов, которые располагают достаточным опытом работы в суровых условиях Арктики. Наконец, для осуществления безопасного плавания в полярных широтах необходим доступ к постоянно обновляющимся данным гидрографической съемки и картам ледовой обстановки, который может обеспечить только Россия. Российские специалисты занимаются постоянным совершенствованием указанных информационных систем.

В частности, Калужские ученые Обнинского научно-производственного предприятия «Технология» совместно со специалистами Научно-производственного объединения имени С. А. Лавочкина приступили к созданию нового гидрометеорологического космического комплекса «Арктика», который должен обеспечить достоверные постоянные данные для корректного прогноза погоды по арктическим и северным регионам, что позволит обеспечить безопасное прохождение судов по Северному морскому пути [7].

Для Китайской Народной Республики совместная деятельность по освоению Северного морского пути является одним из способов обеспечения своего глобального присутствия и геополитического закрепления в Арктическом регионе и существенного удешевления экспорта/импорта даже в короткий (в настоящее время около 100 дней) навигационный период, который каждый год удлиняется в связи с глобальным потеплением и увеличением мощности и количества ледоколов, обеспечивающих навигацию.

Однако одним из камней преткновения может стать вопрос, связанный с установлением контроля над Северным морским путем. В настоящее время его осуществляет Россия, справедливо рассматривая данный маршрут одним из ключевых своих транспортных коридоров.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 г. было создано Федеральное государственное казенное учреждение «Администрация Северного морского пути» в задачи которого входит обеспечение безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в акватории Северного морского пути [8]. Правила судоходства на всем протяжении маршрута были разработаны Министерством транспорта Российской Федерации и утверждены Приказом от 17 января 2013 г. В Правилах указано, что в акватории Северного морского пути действует разрешительный порядок плавания. Разрешения выдаются Администрацией Северного морского пути на основании заявления судовладельца, его представителя, либо капитана судна [9].

Таким образом, Российская Федерация установила контроль над транспортными потоками, идущими данным маршрутом. Выданные разрешения размещаются на сайте Администрации. В разрешении указывается срок его действия и район плавания, а также, при каких типах ледовой обстановки (легком, среднем или тяжелом) судно обязано прибегать к услугам ледоколов, либо, наоборот, может обходиться без них. Данное решение принимается в зависимости от сложившейся ледовой обстановки и ледового класса судна.



Всего в ходе навигации 2014 г. было выдано 607 таких разрешений. Конечно, это не означает, что все суда, получившие такое разрешение, имеют право прохождения Северного морского пути целиком. Проведенный нами мониторинг показал, что многие выданные балкерам и танкерам разрешения дают право плавания только от Западной границы Северного морского пути до Карского моря, либо это суда типа река-море, имеющие право выходить из устья крупных сибирских рек в акваторию Северного морского пути для доставки грузов в порты, расположенные на маршруте.

Особое внимание в рассматриваемых Правилах уделяется необходимости осуществления ледокольного сопровождения в легких, средних и тяжелых ледовых условиях, в зависимости от ледового класса судна. Следует отметить, что в некоторых случаях, при полном отсутствии льда на маршруте либо при наличии легких ледовых условий допускается выход в акваторию Северного морского пути судов без ледовых усилений. При этом в Правилах особенно подчеркивается, что правом осуществлять ледокольную проводку обладают ледоколы, плавающие исключительно под государственным флагом Российской Федерации.

Также Правилами предусмотрена обязательная лоцманская проводка при следовании судов Северным морским путем. При этом требования к квалификации лоцманов достаточно жесткие. Согласно рассматриваемому документу, право осуществления ледовой лоцманской проводки принадлежит лицу, имеющему достаточный опыт (не менее шести месяцев) плавания в акватории Северного морского пути на судах, водоизмещением 3000 и более тонн. Представляется очевидным, что на сегодняшний день лоцманы, имеющие достаточный опыт работы в суровых северных условиях, есть только у России.

Таким образом, мы видим, что Россия установила полный контроль над судоходством в акватории Северного морского пути, включая право осуществления ледокольной и лоцманской проводки и обеспечения информационной поддержки. В частности, на сайте Администрации Северного морского пути размещены постоянно обновляющиеся карты ледовой обстановки и синоптическая карта, публикуется ежесуточная гидрометеорологическая информация и делаются долгосрочные ледовые прогнозы. Все это свидетельствует о том, что прибыль от использования Северного морского пути в качестве важной транспортной артерии получает исключительно Россия.

На наш взгляд, это представляется вполне естественным, поскольку весь маршрут проходит вдоль российских берегов и, следовательно, именно Россия ответственна за обеспечение безопасного мореплавания в арктических широтах вблизи своей территории.

Китай же, который является страной, не имеющей собственного выхода к бассейну Северного ледовитого океана, но, тем не менее, планирующий использовать данный маршрут для доставки своих товаров в Европу, напротив, старается убедить мировое сообщество в том, что Северный морской путь является общим достоянием всего человечества, в связи с чем необходимо произвести его интернационализацию либо предоставить ему статус нейтральных вод [4]. Таким образом, мы видим, что сегодня крупные геополитические игроки на международной арене, каким, безусловно, является Китай, стремятся, если не установить контроль над Северным морским путем, который является одним из важнейших транспортных коридоров, значение которого с каждым годом возрастает, то, по крайней мере интернационализации управления им.

Однако подобное развитие событий означало бы неминуемое ослабление позиций России в Арктике. Тем не менее, по нашим оценкам, вероятность реализации такого сценария крайне низкая, несмотря на весьма воинственные заявления главы Министерства иностранных дел Канады Джона Бре-

да, который в интервью одной из датских газет выразил готовность в случае наращивания Россией своего военного присутствия в Арктике начать с ней реальные боевые действия [10]. Понятно, что это всего лишь угрозы, военная риторика, но, тем не менее, подобное высказывание убедительно свидетельствует о том, что в современном мире укрепляется понимание того, что установление контроля над Северным морским путем означает установление контроля над мировой экономикой в целом.

При этом Россия, несмотря на время от времени звучащие агрессивные нападки в свой адрес готова к самому активному международному сотрудничеству в арктическом регионе. Принимая же во внимание сложившуюся в мире весьма непростую политическую обстановку и охлаждение взаимоотношений России со своими Западными партнерами, арктическое партнерство с Китаем представляется наиболее ожидаемым и привлекательным. Таким образом, Северный морской путь может стать новым Шелковым путем, способным обеспечить взаимную выгоду нашим странам.

Использованная литература:

1. Семушин Д. Первый китайский контейнеровоз отправился в Европу через Арктику: перспективы Северного морского пути [электронный ресурс] // ИА REGNUM. 22.08.2013.
URL: http://www.regnum.ru/news/polit/1697769.html

2. Paris C. Ship Travels Arctic From China to Europe // The Wall Street Journal. 20.08.2013. URL: http://online.wsj.com/news/articles/SB10001424127887323423804579022982364681464

3. Половинкин В. России надо 40 новых ледоколов // Военно-промышленный курьер. № 24(492) от 26.06.2013. URL: vpk-news.ru/print/articles/16484

4. Лузянин С. «Маршруты китайского ледокола в Арктике. Между политикой и экологией [электронный ресурс]. 29.05.2013. URL: http://www.mgimo.ru/news/experts/document238775.phtml

5. Фальшунова Н. Ледокол для Арктики // Ямальский меридиан. № 8. Август 2014. С. 25.

6. “Швабе” разработал судовую лазерную пушку для резки льдин в Арктике [электронный ресурс]. URL: http://politikus.ru/v-rossii/27359-shvabe-razrabotal-sudovuyu-lazernuyu-pushku-dlya-rezki-ldin-v-arktike.html

7. Российские ученые анонсировали создание новой космической системы «Арктика» // Взгляд: деловая газета. 5.09.2014. URL: http://vz.ru/news/2014/9/5/704114.html

8. Федеральное государственное казенное учреждение «Администрация Северного морского пути» [официальный сайт]. URL: http://asmp.morflot.ru/

9. Правила плавания в акватории Северного морского пути // Федеральное государственное казенное учреждение «Администрация Северного морского пути» [официальныйсайт].

10. Канада готовится к войне с Россией [электронный ресурс]. 26.08.2014.

Помимо постройки новых современных ледоколов развитие мореплавания в бассейне Северного Ледовитого океана потребует полной модернизации уже существующих на побережье портов, таких как Мурманск, Архангельск, Сабетта, Диксон, Певек, Провиденье, Анадырь и постройки новых портовых и рейдовых терминалов, таких как Индига и Варандей на Баренцевом море и Харасавей на Карском море.