

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ «ЗЕЛЁНОГО» РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE «GREEN» DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE



Валентинова П. С.

Студентка 3 курса Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Институт общественных наук, направление публичная политика, e-mail: polina.v04@yandex.ru

Valentinova P. S.

3rd year student of the Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation, Institute of Social Sciences, direction of public policy, e-mail: polina.v04@yandex.ru



Воротников А. М.

Кандидат химических наук, доцент кафедры государственного управления и публичной политики Института общественных наук Российской академии народного хозяйства и государственной службы, координатор Экспертного совета Экспертного центра ПОРА (Проектный офис развития Арктики), e-mail: vdep14@yandex.ru

Vorotnikov A. M.

PhD in Chemistry, Associate Professor of the Department of Public Administration and Public Policy of the Institute of Social Sciences of the Russian Academy of National Economy and Public Administration, coordinator of the Expert Council of the PORA Expert Center (Arctic development Project office), e-mail: vdep14@yandex.ru

Аннотация. Рассмотрено развитие российской Арктики, как важнейшей стратегической территории для Российской Федерации, где ключевую роль играет Северный морской путь (СМП). В работе описана история создания, национальная значимость и основные этапы развития Севморпути в России. Ввиду актуальности «зелёного развития» рассмотрены основные проблемы и перспективы развития Северного морского пути в соответствии с «зелёными принципами».

Annotation. The article examines the development of the Russian Arctic as the most important strategic territory of the Russian Federation, where the Northern Sea Route (NSR) plays a key role. The article describes the history of creation, national significance and the main stages of development of the Northern Sea Route in Russia. Taking into account the relevance of "green development", the main problems and prospects for the development of the Northern Sea Route in accordance with the "green principles" are considered.

Ключевые слова: Устойчивое развитие, Арктика, Северный морской путь, «зелёное» развитие.

Key words: Sustainable development, Arctic, Northern Sea Route, green development.

Устойчивое развитие (УР) по утверждению ООН является ключевой проблемой в современном мире. Состояние природной среды в Арктике стремительно меняется в результате изменения климата, но одновременно с изменением климата, в котором живут люди, происходит целый ряд социальных изменений, связанных с глобализацией и преобразованием региона. Цели устойчивого развития могут быть инструментом для навигации по этим изменениям. Уникальные особенности российской Арктики (такие как удалённость от центров производства и потребления, малочисленность населения, изобилие ресурсов в сочетании с хрупкой экосистемой) требуют особого внимания при разработке и анализе путей устойчивого развития.

Концепция будущего устойчивого развития на период до 2035 г. довольно подробно отражена в резолюции ООН от 25 сентября 2015 г. [1]. Поясняется, что в основе устойчивого развития лежит «зелёная» экономика, повышение энергетической эффективности, которое позволит снизить выбросы парниковых газов, затрат на энергоресурсы и вред окружающей среде. Аркти-

ческий совет, межправительственный форум, созданный в 1996 году арктическими государствами, в целях сохранения и обеспечения устойчивого развития и сохранения потенциала Арктического региона выделяет важность концепции устойчивого развития для Арктики и определяет устойчивое развитие как основное направление своей деятельности. Председательство России в Арктическом совете продлится с 2021 по 2023 годы.

Реализация концепции УР в России началась в 1992 году: с выходом распоряжения Правительства РФ от 19 августа 1992 г. № 1522-р, на основании которого была создана Межведомственная комиссия для разработки предложений по реализации решений Конференции ООН по окружающей среде и развитию. В 1994 году вышел Указ Президента Российской Федерации № 236 «О государственной стратегии Российской Федерации по охране окружающей среды и обеспечению устойчивого развития» [2]. В 1996 году Президентом РФ была утверждена «Концепция перехода Российской Федерации к устойчивому развитию».

Арктический регион, по мнению экспертов Межправительственной группы ООН по изменению климата, считается наиболее уязвимым. В течение XX–XXI вв. в регионе наблюдается нестабильный климат, а недостаточная техническая оснащённость до недавнего времени не позволяла провести точных наблюдений по климатическим изменениям [3]. Проблема изменения климата — это глобальная проблема. Особо быстрыми темпами происходят изменения именно в Арктике. Президент страны отмечает, что просчитать, как именно человечество влияет на изменения климата, довольно сложно, но бездействовать нельзя, нужно предпринимать меры для предотвращения резких и неожиданных изменений. Последствия могут быть особенно серьёзными, в связи с тем, что начинает таять «вечная» мерзлота, в расчёте на которую построены сооружения в арктических регионах. В Арктике происходит быстрое потепление, темпы которого в два-три раза превышают средние по планете — явление, называемое арктической амплификацией [4].

Исследователи Natural Resources Defense Council (NRDC) — Совета по защите природных ресурсов, целью которого является защита Земли, рас-

тений, животных и всей экологической системы в целом, утверждают, что изменения в климате также имеют и антропогенные корни, а именно выбросы парниковых газов, количество которых за последнее время резко возросло. По данным Межправительственной группы экспертов по изменению климата (IPCC), концентрация углекислого газа, метана и закиси азота возросла до беспрецедентного уровня за последние 800 000 лет [5]. Действительно, доля углекислого газа – главного «виновника» изменения климата на планете – увеличилась в атмосфере на 40 процентов по сравнению с доиндустриальными временами. Сжигание таких видов топлива, как уголь, нефть и газ в целях получения электричества, тепла и транспорта является основным источником выбросов, производимых человеком. В результате накопление парниковых газов приводит к тревожно быстрому потеплению во всем мире. Средняя температура Земли в течение 20-го века повысилась примерно на 1 градус по Фаренгейту. Согласно Докладу о глобальных рисках Всемирного экономического форума за 2016 год, неспособность смягчить последствия изменения климата и адаптироваться к ним будет «самой большой опасностью», с которой столкнутся люди во всем мире в грядущем десятилетии [6].

Погодные условия в Арктике могут затруднить доступ к исследуемым местам и ход водного транспорта. Изменение циркуляции океанских вод способно изменять общий климат Земли. Стоит отметить важность устойчивого развития в Арктике в борьбе с такими глобальными проблемами как изменения климата, глобальное потепление, защита окружающей среды и экологической системы. Выбросы CO₂ – проблема загрязнения окружающей среды и резких изменений климата, и без её решения вся деятельность ведёт только к убыткам и разрушению инфраструктуры Северного морского пути и Арктической зоны в целом. Таяние арктических льдов влечёт за собой проблемы с погодой. При на-

личии арктических штормов, всё увеличивающаяся площадь открытой воды, осложняет навигацию и ход, что влечёт за собой опасность.

Первым документом об изменении климата является Рамочная Конвенция ООН по изменению климата 1992 г. и Киотский протокол к Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН). Так как Арктика является климатоформирующим регионом Земли, её экологические проблемы имеют глобальный характер. Современным результатом международного сотрудничества по предотвращению изменения климата является Парижское соглашение по климату, заключённое в целях сокращения антропогенных выбросов парниковых газов, и принятое в 2015 году в целях сохранения приемлемых и безопасных климатических условий в глобальном смысле. Это более чем актуально для Арктики, где потепление происходит, как уже упоминалось ранее, в два раза быстрее, чем в других регионах Земли [7]. Соглашение было подписано 22 апреля 2016 года главами государств более 200 стран. Согласно этому документу, также было отмечено, что уже с 2020 года стороны начнут практическое сотрудничество по реализации соглашения. Однако на совещании в Мадриде в декабре 2019 г., на котором присутствовали почти 27 000 делегатов, эта задача не была решена.

Арктику безусловно можно считать стратегически важным регионом. Поэтому основными целями её развития, по нашему мнению, является повышение качества жизни граждан в регионе, рост экономики арктических регионов и, наконец, развитие Северного морского пути (СМП). Северный морской путь проходит вдоль побережья Сибири, объединяет порты Дальнего Востока с устьями северных рек и соединяет все пункты в одну судоходную транспортную магистраль, поэтому его национальное значение велико. Его протяженность от Карских Ворот до мыса Дежнёва составляет, в зависимости от трассы, до 3000 морских миль. Через него

доставляется лес, газ, медь, никель, нефть. СМП определяется как «исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация Российской Федерации», судоходство в акватории которой осуществляется в соответствии с общепризнанными нормами международного права, международными договорами России и положениями её национального законодательства [8].

В современном мире Северный морской путь рассматривается властями и бизнес-сообществом в качестве перспективного ключевого маршрута международных перевозок. Но его история развития берёт начало еще в 1917 году, когда Россия активно занималась освоением Арктики. С 1900 года за 17 лет были достигнуты немалые успехи в развитии Северного морского пути. Комитет Северного морского пути – первый государственный орган управления, созданный А. Колчаком в 1919 году, но чуть позже СМП был передан в управление Сибирского революционного комитета. Впервые перевозки стали приносить прибыль примерно в 1932 году после создания Главного управления СМП. С этого момента развитие Северного морского пути проходило в более-менее инновационном ключе, потому как создавались специализированные флоты и порты. Работа атомных ледоколов с 1970-х г. позволила осуществлять работу круглогодично. Эксперты отмечают, что в советский период освоение Арктики и Северного морского пути было успешным, так как страна удовлетворяла потребности местного населения, развивала промышленность и была абсолютным лидером в этой области. В постсоветский период СМП претерпевал не лучшие изменения. Экономический кризис в 1992-1998 годах негативно сказался на северной и дальневосточной территории, а меры, принимаемые государством, были неэффективны [9].

Нормативно-правовая база была создана в 2012 году с принятием Федерального Закона «О внесении изменений в отдельные законодатель-



ные акты Российской Федерации в части регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» [10]. Были определены понятие и границы акватории, установлен порядок утверждения Правил плавания в акватории Северного морского пути в Кодексе торгового мореплавания РФ. С 2017 года Федеральным законом от 29 декабря 2017 года № 460-ФЗ суда под российским флагом обладают исключительным правом на перевозку по СМП нефти, природного газа, газоконденсата и угля, добытых на территории России [11].

Несмотря на достаточно спорные и сложные физико-географические особенности региона, которые влекут за собой повышенные затраты на развитие промышленности и инфраструктуры, спрос и потребность стран в топливе и корпораций в повышении рентабельности перевозок по Северному морскому пути только растёт. Зарубежные государства разработали стратегии освоения Арктического региона (Дания, Канада, Исландия, США, Норвегия, Индия, Китай, Финляндия, Швеция), потому как изменения, вызванные изменением климата на Севере, будут всё боль-

ше сказываться на биоразнообразии, уровне моря, погодных условиях и балансе энергии и углерода на Земле, что будет иметь политические последствия на всех уровнях — от принятия решений на местном уровне до глобальных действий. Климатические прогнозы показывают, что сокращение выбросов парниковых газов и, следовательно, замедление темпов потепления может иметь огромное значение для сокращения таяния льда, выбросов углекислого газа в мерзлоте и рисков для инфраструктуры Севера, и что для предотвращения разрушительного воздействия на северную окружающую среду и всё человечество срочно необходимы коллективная политика и действия по смягчению последствий изменения климата.

Накопленный экологический ущерб в Арктике требовал незамедлительных мер, поэтому с 2010 года проводится очистка Арктики. По окончании рабочей поездки В. В. Путина на остров Земля Александры 29 апреля 2010 года, Президент отметил важность и необходимость «генеральной уборки». Уже в 2011-2012 годах были проведены полевые геологические обследования, в ходе

которых было обнаружены многочисленные загрязнённые локации. Русское географическое сообщество с 2010 года оказывает содействие в рамках проекта «Очистка Арктики».

С учётом нынешнего курса российской экономической модели на модернизацию, есть смысл осуществлять развитие с учётом «зелёных» принципов, потому как с наступлением XXI века экологическая ситуация заметно ухудшилась, а спрос на природные ресурсы возрос. Под «зелёным развитием» подразумевается стимулирование экономики с учётом понимания экосистемы и исчерпаемости природных ресурсов, что в последствии поможет избежать экологического кризиса. Такая форма развития предполагает взаимодействие между природой и человеком. Основой «зелёного» развития являются чистые технологии.

Инициатором в популяризации «зеленого развития», безусловно, является государство, создавая для бизнес-среды благоприятные условия для внедрения инноваций. Необходимо увеличивать финансирование инвестиций, которые приносят экологическую выгоду с



Колотилин Андриан / GeoPhoto.ru

помощью новых финансовых инструментов и новой финансовой политики, таких как «зелёные» облигации, «зелёные» банки, инструменты углеродного рынка, фискальная углеродная политика. В таком случае необходимо выбирать подходящие проекты, разрабатывать комплексный план и структурировать финансирование [12]. Рынки облигаций будут играть центральную роль в финансировании. Это долговые инструменты, выпускаемые в целях привлечения средств для экологически безопасных проектов. По данным BloombergNEF (BNEF), в 2020 году Европе потребуется около 180 млрд евро дополнительных инвестиций в год для достижения показателей выбросов к 2030 году, установленных в Парижском согла-

шении. Во многих странах «зелёные» облигации более выгодны ввиду налоговых льгот.

Первые «зелёные» облигации были выпущены международными банками развития в 2007–2008 гг., а немного позднее были сформированы «Принципы зелёных облигаций». Последние годы активно развивается рынок «зелёных» кредитов – инструмента для финансирования экологических проектов. Вьетнамские исследователи Ho My Nanh [13] и Thi Thanh Tung Pham [14] определяют «зелёное» кредитование как инструмент управления социальными и экологическими рисками в банке с целью оптимизации кредитных структур и внедрения инновационных банковских услуг.

Активно развивается и «зелёная» логистика на основе проекта «Северный морской транзитный коридор» (СМТК), который был инициирован Госкорпорацией «Росатом» в 2019 году. Планируется выйти на рынок логистического сервиса по доставке грузов между Северо-Западной Европой и Восточной Азией через Северный морской путь. Проект весьма актуален в условиях цифровизации мировой экономики. Отмечается и то, что ледоколы и контейнеровозы арктического класса могут занимать 80 % стоимости проекта в целом. Достаточно быстрыми темпами наращивает объёмы проект компании ООО «Терминал Сероглазка» под названием «Создание современного международного морского рефрижераторного терминала по комплексному обслуживанию рыбопромысловых судов и организации перевалки рефрижераторных и сухих контейнерных грузов». В конце 2020 года были утверждены правила и порядок предоставления субсидий на создание и реконструкцию инфраструктуры в рамках реализации инвестиционных проектов на территории АЗРФ. Субсидии предоставляются на проекты готовые и строящиеся. До 2023 года на субсидии запланировано выделить порядка 13 миллиардов. Компании в Арктике получают возможность возмещения части расходов на объекты транспорта, энергетики и инженерной инфраструктуры, что безусловно является катализатором развития.

Продукты сгорания углеводородного топлива негативным образом влияют на экологию, поэтому руководители предприятий и государств ищут возможности оптимизации. Весь рынок использует именно углеводородное топливо, большинство судов в Арктике работают на дизельном топливе, смеси керосина и дизельного топлива, смеси дизельного топлива и бензина. Но новые правила и ограничения, введённые Международной морской организацией (International

Maritime Organization – IMO), касающиеся содержания серы в топливе для судов, повысили интерес к переходу на сжиженный природный газ (СПГ). Переход на СПГ является эффективным решением проблемы выброса оксидов азота, серы и сажи. Примером успешного перехода на СПГ является первый российский нефтеналивной танкер «Владимир Мономах», комплектующие которого были ввезены резидентами ТОР. В декабре 2020 года состоялось таможенное оформление этого танкера [15]. Подобные судна необходимы для обеспечения экономической выгоды использования Северного морского пути.

Необходимо, чтобы подобные проекты были «зелёными». Так группа Societe Generale (в её состав входит Росбанк) выступила в роли уполномоченного ведущего организатора и одного из крупнейших кредиторов по соглашению, в котором также приняли участие ABN AMRO Bank, BNP Paribas, Citibank, ING Bank, KfW IPEX-Bank с целью финансирования строительства серии первых в мире крупнотоннажных танкеров на газомоторном (СПГ) топливе. Сумма сделки, заключённой в апреле 2018 года, составляет 252 млн долларов США. Именно благодаря этому проекту строят «зелёные» «Афрамасы», первые в мире крупнотоннажные нефтеналивные танкеры, использующие СПГ-топливо в качестве основного.

В партнёрстве с судостроительными и эксплуатирующими компаниями, нефтегазовой отрасли инициирован перевод целого сегмента фрахтового рынка на более эффективную, «зелёную» технологию [16]. И что важно, этот проект соответствует «Принципам Посейдона».

«Принципы Посейдона» – новая экологическая инициатива ряда крупных финансовых организаций. При принятии решений о кредитовании судоходных компаний банки учитывают степень экологичности и энергоэффективности объектов

Литература:

1. Гутман С. С., Басова А. А. Индикаторы устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации: проблемы выбора и измерения // Арктика: экология и экономика. 2017. Т. 4. №. 28. С. 32-48.
2. Указ Президента РФ от 4 февраля 1994 г., №236 «О государственной стратегии Российской Федерации по охране окружающей среды и обеспечению устойчивого развития» // [Электронный ресурс] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/542>
3. Зайков К. С. и др. Сценарии развития арктического региона (2020-2035 гг.) // Арктика и Север. 2019. №. 35. С. 2-3.
4. Отдалённые последствия потепления Арктики. Nature Geosci 10, 253–254 (2017).
5. Глобальное изменение климата: что нужно знать [Электронный ресурс] URL: <https://www.nrdc.org/stories/global-climate-change-what-you-need-know> (дата посещения 14.01.2021)
6. Отчёт о глобальных рисках 2016 [Электронный ресурс] URL: http://www3.weforum.org/docs/GRR/WEF_GRR16.pdf (дата посещения 14.01.2021)
7. Никитина Е. Н. Изменение климата в Арктике: адаптация в ответ на новые вызовы // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. №. 5. с. 178
8. Федеральный закон от 28.07.2012 г. № 132-ФЗ [Электронный ресурс] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/35786> (дата посещения 15.01.2021)
9. Кузнецов Н. А. К истории создания и деятельности Комитета Северного морского пути Всероссийского правительства адмирала АВ Колчака // Полярные чтения на ледоколе «Красин». 2019. Т. 6.
10. Федеральный закон от 28.07.2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» [Электронный ресурс] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/35786> (дата посещения 15.01.2021)
11. Федеральный закон от 29 декабря 2017 года № 460-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» [Электронный ресурс] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/42690> (дата посещения 15.01.2021)
12. Мирошниченко О. С., Мостовая Н. А. «Зелёный» кредит как инструмент «зелёного» финансирования // Финансы: теория и практика. 2019. Т. 23. №. 2.
13. Хан Х. Зелёные финансы для устойчивого роста и развития во Вьетнаме. 2016. URL: http://210.245.26.173:6788/tapchi/Uploads/No_20Hanh_20Mu_20T8_2016.pdf (дата посещения 17.01.2021)
14. Фам Т. Оценка роли зелёного кредита для зелёного роста и устойчивого развития во Вьетнаме. Дипломная работа. 2017. URL: <http://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/104571/1541748671.pdf> (дата посещения 17.01.2021).
15. Таможня в Приморье оформила первый нефтеналивной танкер, построенный на комплексе «Звезда» [Электронный ресурс] URL: <https://tass.ru/ekonomika/10350005> (дата посещения 15.02.2021)
16. Синдицированный кредит «Совкомфлоту» с участием Societe Generale признан «Сделкой года» в сфере зеленого финансирования [Электронный ресурс] URL: <https://bankinform.ru/news/98345>
17. Освоение Арктики как стратегическая задача [Электронный ресурс] URL: <http://actualcomment.ru/osvoenie-arktiki-kak-strategicheskaya-zadacha-1907162359.html> (дата посещения 20.01.2020).
18. Устойчивое развитие Арктической зоны [Электронный ресурс] URL: https://www.researchgate.net/publication/335003271_Public-private_partnership_as_a_mechanism_of_the_Russian_Arctic_zone's_sustainable_development

морского транспорта. Критерии оценки коррелируют с целевыми показателями по сокращению выбросов углекислого газа в атмосферу, принятыми Международной морской организацией (ИМО).

Согласно стратегии развития Арктики до 2035 г., СПГ будет основным грузом, перевозимым по Северному морскому пути. Планируется увеличить его производство до 120 млн тонн в 2035 году. Таким образом, развитие Севморпути напрямую зависит от добычи и переработки газа. Ввод в эксплуатацию «Ямал-СПГ» «Новатэка» играет значительную роль в экономике, внутренней и внешней политике. Тем не менее, существует проблема выработки месторождений газа. Но развитие АЗРФ позволяет выходить на новые территории. Пока заявленных объёмов трафика нет и, вероятно, не будет в ближайшее время. Но СМП поможет экспорту СПГ за счёт снижения логистических затрат на поставки, а экспорт СПГ будет стимулировать развитие Северного морского пути.

Реальным катализатором развития СМП являются экспортные поставки сжиженного природного газа с арктических месторождений за счёт логистики (инфраструктуры и технологий). По нашему мнению, развитие Северного морского пути стоило бы сделать отдельным национальным проектом для комплексного решения всех экологических, социальных и экологических проблем СМП и прилегающих территорий АЗРФ. Вся деятельность СМП направлена на исследование и развитие Арктического региона, добычу СПГ в особенности, потому как в будущем это позволит России окончательно укрепить свои позиции на мировом рынке сжиженного природного газа. Изменение климатической обстановки также является ключевым фактором развития СМП, так как оно влияет на себестоимость перевозок.

Literature

1. Gutman S. S., Basova A. A. Indicators of sustainable development of the Arctic zone of the Russian Federation: problems of selection and measurement // Arctic: Ecology and Economics. 2017. Т. 4. № 28. p. 32-48.
2. Decree of the President of RF dated February 4, 1994 № 236 "On state strategy of Russian Federation to protect environment and ensure sustainable development" // [Electronic resource] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/5422>
3. Zaikov, K. S. et al. Scenarios for the development of the Arctic region (2020-2035) // The Arctic and the North. 2019. № 35. p. 2-3.
4. Far-flung effects of Arctic warming. Nature Geosci 10, 253-254 (2017).
5. Global Climate Change: What You Need to Know [Electronic resource]. URL: <https://www.nrdc.org/stories/global-climate-change-what-you-need-know> (accessed 14.01.2021).
6. The Global Risks Report 2016 [Electronic resource]. URL: http://www3.weforum.org/docs/GRR/WEF_GRR16.pdf (accessed 14.01.2021).
7. Nikitina E. N. Climate change in the Arctic: adaptation in response to new challenges // Contours of global transformations: politics, economy, law. 2019. Т. 12. № 5. p. 178
8. Federal Law of 28.07.2012 No. 132-FZ [Electronic resource] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/35786> (accessed 15.01.2021)
9. Kuznetsov N. A. To the History of Creation and Activity of the Committee of the Northern Sea Route of the All-Russian Government of Admiral AB Kolchak // Polar readings on the icebreaker Krasin. 2019. Т. 6.
10. Federal Law of 28.07.2012 № 132-FZ "On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation in respect of state regulation of merchant shipping in the waters of the Northern Sea Route" [Electronic resource] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/35786> (accessed 15.01.2021)
11. Federal Law of 29 December 2017 No. 460-FZ "On Amendments to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation and invalidation of certain provisions of legislative acts of the Russian Federation". [Electronic resource] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/42690> (accessed 15.01.2021)
12. Miroshnichenko O. S., Mostovaya N. A. "Green" credit as an instrument of "green" financing // Finances: theory and practice. 2019. Т. 23. № 2.
13. Hanh H. Green finance for sustainable growth and development in Vietnam. 2016. URL: http://210.245.26.173:6788/tapchi/Uploads/Ho_20Hanh_20My_20T8_2016.pdf (accessed 17.01.2021).
14. Pham T. Assessing the role of green credit for green growth and sustainable development in Vietnam. Master's thesis. 2017. URL: <http://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/104571/1541748671.pdf> (accessed 17.01.2021).
15. Customs in Primorye issued the first oil tanker built on the Zvezda complex [Electronic resource] URL : <https://tass.ru/ekonomika/10350005> (accessed 15.02.2021)
16. The syndicated loan to Sovcomflot with the participation of Societe Generale is recognized as the "Deal of the Year" in the field of green finance [Electronic resource] URL: <https://bankinform.ru/news/98345>
17. Arctic development as a strategic task [Electronic resource]. URL: <http://actualcomment.ru/osvoenie-arktiki-kak-strategicheskaya-zadacha-1907162359.html> (accessed 20.01.2020).
18. Arctic zone's sustainable development [Electronic resource]. URL: https://www.researchgate.net/publication/335003271_Public-private_partnership_as_a_mechanism_of_the_Russian_Arctic_zone's_sustainable_development