УДК 336
JEL: R41, G10, G22, G23, H8

doi: 10.18184/2079-4665.2016.7.3.27.32

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ

Геннадий Ильич Шепелин [1]

[1] ФГОБУ ВО Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации
125993, ГСП-3, г. Москва, Ленинградский просп., 49

[1] Доцент кафедры «Страховое дело»
E-mail: info@idnayka.ru

Поступила в редакцию: 26.08.2016 Одобрена: 18.09.2016

Аннотация

Актуальность выбранной темы обусловлена повышением значимости для России Северного Морского Пути (СМП). В связи с резким возрастанием численности российских и иностранных судов, проходящих через СМП, возрастает потребность в расширении страхования, его детализации, особенностей применения. При этом важно нивелировать практику применения непомерно завышенных страховых тарифов, применяемых зарубежными страховыми компаниями на СМП.

В первой части статьи дается оценка состояния СМП, исследуются ледовые риски, анализируется страхование за полярным кругом, уделяется внимание страхованию строительства арктического флота.

Во второй части рассматривается практика страхования аварийных происшествий заполярья и предлагаются рекомендации, реализуемые в конкретных страховых случаях. И, наконец, в работе даются направления развития страхования на СМП.

Цель / задачи. Целью статьи является анализ страховой деятельности в заполярье, разработка предложений по развитию всего комплекса проблем в страховой деятельности СМП.

Методология. Методической основой статьи являются экономико-статистические методы анализа, нормативно-правовые документы в области страхования, открытые аналитические материалы, освещающие страховую деятельность в заполярье.

Выводы / значимость. Практическая значимость работы заключается в разработке предложений по развитию и углублению страхового дела в заполярье, которые могут применяться законодательными и исполнительными органами Российской Федерации в текущей деятельности.

Ключевые слова: *страхование на северном морском пути, ледовые риски, страхование рисков судостроительных проектов, морское страхование, ледовое плавание.*

Для ссылки: *Шепелин Г. И. Проблемы и перспективы морского страхования на Северном морском пути // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2016. Т. 7. № 3. С. 27–32. doi: 10.18184/2079-4665.2016.7.3.27.32*

Сердцевина арктической морской транспортной системы – Северный Арктический морской путь (далее – СМП) является важнейшим звеном в транспортном комплексе заполярья. Арктика – это кратчайший путь между регионами Северо-Западной Европы и странами Азиатско-тихоокеанского региона. Учитывая рост транспортной активности в мировой экономике, активизацию развития международных перевозок, существенное увеличение добычи углеводородов на национальном шельфе Арктики, заметный рост транспортных потребностей России, роль и значение СМП безусловно резко повышает значение этого района для нашей страны. Деятельность Северного морского пути регламентируется Федеральным Законом № 132-ФЗ [1].

Главными преимуществами при функционировании на СМП транзитных перевозок являются: минимизация продолжительности рейса, резкое снижение фонда оплаты труда персонала, уменьшение стоимости фрахта судна и др.

При замене привычных маршрутов через Суэцкий канал на СМП расстояние из Роттердама до Иокогамы уменьшается на 34%, до порта Шанхай – на 23%, до Ванкувера – на 22%. Длина СМП составляет 5670 морских миль, а через Суэцкий канал – 12 800 морских миль [1].

В 2009 г. по СМП проследовали 2 коммерческих судна, а в 2015 г. – уже 715 судов. Активизация арктического пути – налицо. Ученые полагают, что в дальнейшем из-за потепления климата навигация по СМП станет круглогодичной.

При таких преимуществах имеются следующие проблемы, которые тормозят развитие СМП:

[1] ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» от 20 июля 2013 г. (№ 132-ФЗ).

- отсутствие единого официального субъекта переговоров.
- непомерно высокие тарифы, по направлению СМП, превышающие в 5 раз тарифы Суэцкого канала. Здесь имеется ввиду, что страховые компании превышая риски резко взвинчивают премии;
- техническая отсталость и физический износ таких функционирующих арктических портов, как Диксон, Дудинка, Певек, Тикси, Хатанга. Существует проблема постройки новых портов – Индига, Варандей и др. с использованием перспективных критериев мировой системы судоходства;
- принципиальным вопросом выживания и дальнейшего развития СМП называют скорейшее построение новейшего ледокольного флота. Подвижки здесь есть. Так, с большим опозданием осуществляется строительство универсального атомного ледокола и четырех дизельных ледоколов мощностью 16–25 МВт. Также в рамках Стратегии развития Арктической зоны России, планируется строительство трех атомных ледоколов мощностью 60 МВт [2].

Следует отметить, что нашего гражданское судостроение в России сегодня слабо развито. Его, по большому счету, не было достаточно и в XX веке, поскольку примерно половина судов строилась и оборудовалась за рубежом в социалистических странах. В настоящее время подавляющее большинство полярных судов на национальных верфях строятся по проектам зарубежных конструкторских бюро. Наши судоверфи занимаются фактически строительством корпусов (30% стоимости судна) и монтажом на них зарубежного оборудования [4].

В настоящее время перед Росморречфлотом ставятся следующие задачи в области национального судостроения [3]:

1) укомплектование портов российского заполярья в Арктике современной морской техникой и судами;
2) тотальная замена речного флота и судов река-море плавания;
3) постройка и модернизация российского рыбопромыслового флота.

Среди отмеченных задач вопрос укомплектования морской техникой и судами для разработки месторождений углеводородов на арктическом шельфе считается центральным в силу своего стратегического значения на СМП. Год назад 8 июня Правительство утвердило комплексный план развития СМП, было отобрано 145 проектов на общую сумму 4,8 триллиона рублей. Такой рынок осваивать России нужно исключительно своими силами [4].

Вместе с тем рентабельность реализации этих амбициозных планов недостаточно проработана из-за реальных прогнозов по будущим климатическим изменениям, проблемного развития рынка углеводородов, развития китайских скоростных железных дорог в Европу и др.

Функции, связанные с перспективами российского судостроения и размещения на национальных верфях заказов на строительство судов и морской техники, закреплены за Морской коллегией при Правительстве РФ – постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованные действия всех органов власти в области морской деятельности, а также в области изучения и освоения Арктики и Антарктики.

На совещании с членами Морской коллегии при Правительстве РФ 13 июня 2013 г., в докладе председателя Правительства РФ Д.А. Медведева обсуждаемая проблематика освоения Арктики и ресурсов континентального шельфа стала одной из наиболее актуальных. Это не удивительно поскольку на ближайшую перспективу государственный заказ может составлять сотни единиц платформ, вспомогательных судов и др. Это по всем меркам крупнейший заказ для нашей страны. Этим, кстати, и объясняются лоббистские войны чиновников.

Суверенитет России требует, чтобы к разработке проектов, наблюдению за эксплуатацией морской инфраструктуры привлекались только российские организации, которые имеют и опыт, и необходимые современные технологии [5].

Арктическое Заполярье разделено между несколькими странами: США, Канадой, Данией, Норвегией и Россией. Самая крупная и богатая полезными ископаемыми часть арктической территории находится в России.

Исследуя рынок страхования, функционирующий на СМП, необходимо подчеркнуть его крайне недостаточную реализацию в Арктике. Страховые риски в этом районе, с которыми встречаются страховые компании, слабо исследованы и не полностью выявлены.

Для прояснения полной картины в области страхования на СМП необходимо всесторонне анализировать опасности и возможные по маршрутам движения судов угрозы. Не лишним будет рассмотрение проблем конкретной практики страхования судов при эксплуатации флота в условиях Арктики.

Арктические риски и проблемы можно классифицировать следующим образом:

1. **Риски, связанные с навигацией**, включают длительность и сложность маршрутов, а также удаленность от портов судов в условиях крайнего Севера. Считаем необходимым указать на следующие проблемы: сложные навигационные ус-

ловия; низкую температуру; лед; туманы; часть навигации в условиях полярной ночи; ограничения по осадке; затрудненная связь; недостаточно развитую инфраструктуру; отсутствие судоремонтных мощностей; обязательность у экипажа опыта работы в ледовой навигации; недостаток ледоколов; наличие судов преимущественно без ледового класса.

2. **Риски, связанные с безопасностью**. Риски безопасности, включающие разнохарактерные аспекты.

Во-первых, заполярью присущи особо опасные маршруты движения судов. Во-вторых, существующая статистика показывает минимум аварий и кораблекрушений по сравнению с южными широтами.

За почти полвека активнейшей работы на СМП ежегодная доля гибели судов составила 0,04%. При этом в мировом торговом флоте она равняется примерно 0,4%. То есть можно с уверенностью отмечать, что вероятность гибели судна на трассах СМП существенно меньше, чем на остальных просторах Мирового океана. По расчетам независимых агентств в ледовом плавании основные риски, требующие страхования, должны быть в 2 раза ниже, чем при плавании в теплых водах земного шара [6].

3. **Риски, связанные с судоремонтом в Арктике**. Судоремонт в Заполярье не отличается от ремонта в других открытых океанах. Но критичные северные условия Арктики резко усложняют проведение ремонтных операций.

Безусловно прохождение судов в северных широтах может быть максимально опасным ввиду не приспособленности транзитеров к заполярной ледовой обстановке. Все суда при получении разрешения на плавание страхуются согласно Правилам плавания в акватории СМП.

Проблемность страхования за Полярным кругом в том, что имеются зоны с повышенными степенями риска. И на практике страховые компании вводят неправомерно высокие поправочные коэффициенты, достигающие 300%, чтоб получить дополнительные премии.

Исследуя статистику прохождения по СМП, следует отметить весьма малое количество судов, списанных как «total loss»: всего 10 судов за последние годы. Конечно, нужно понимать, что ледовое плавание предполагает особый флот, специально тренированные экипажи и высококачественную работу с проводящим ледоколом. С учетом почти полувекового опыта на СМП, отражающим минимум страховых случаев по Арктике, дополнительное страховое покрытие не требует кардинального увеличения [7].

Риски несчастных случаев в полярных водах также минимизируются за счет осуществления специальных мер ввода новых современных судов, соответствующих прогрессивным требованиям безопасности и др.

Особо опасными представляются случаи столкновения судов. В заполярных маршрутах плавание идет в конвое. Это сводит к минимуму возможность столкновения. Тем не менее в караване судов всегда имеется возможность провести спасательную буксировочную операцию. Поскольку существует многолетний опыт проводки караванов и продуманные регламентированные действия то такие страховые случаи всегда минимизированы.

Анализируя вероятность и тяжесть последствий морских рисков в заполярье аналитики в области морского страхования пришли к выводу, что цены для P&I и H&M страхования в Арктике и в открытом море должны быть адекватными и рассчитываться на одинаковой основе.

Наконец, следует уделить внимание страхованию в судостроении, которое включает: а) строительно-монтажные риски на верфи, б) испытания судна на воде и в процессе поставки судна заказчику.

Поскольку, морская техника и специальные добывающие суда и ледоколы являются оригинальными, адаптированными к северным условиям, то это увеличивает количество технических рисков при их сооружении и предполагаемую величину убытка при страховом случае. Имеется ввиду, что при страховом случае приходится восстанавливать судна, строящиеся по индивидуальным проектам, что значительно удорожает цену страховой услуги. Страхование при постройке судов и морской техники, предназначенной для работы в Арктике, сталкивается с такими же рисками, как хождения по водам заполярного севера, а также эксплуатирующийся суда. Тестирование судов для заполярья включают ледовые испытания и поставку их в арктическую зону заказчику.

Вышесказанное показывает, что условия страхования и цена страховой услуги должны учитывать рост величины потенциального убытка, появление новых рисков, а также иметь ввиду особенности страхуемого объекта.

При страховании судов, эксплуатирующихся в условиях Арктики, особо следует выделить конкретную практику определенных страховых аспектов аварийных происшествий.

Изначально при заключении конкурентных договоров морского страхования, главное внимание уделяется перечню застрахованных рисков, размеру страховых премий, суммам франшиз и выверке исключений из объема страхового по-

крытия. Исключения могут включать пиратские, ледовые, военные риски.

Рассматривая тему повышенных ледовых рисков, констатируем, что к любому полису прилагаются определенные приложения. Например такое как Institute Warranties (Районы, исключенные из стандартного страхового покрытия в отношении ледовых повреждений судов).

При страховании в зарубежной страховой компании стоит обратить внимание на трактовку полиса страхования судовладельца по рискам корпуса, машин и механизмов судна. Разделы полиса практически не совпадают с российскими. К тому же районы плавания, указанные в Institute Warranties могут кардинально отличаться.

Следует постоянно учитывать факторы, влияющие на условия страхования судов. Это: наличие ледокольной проводки, период нахождения судна в зоне повышенного ледового риска, наличие ледового класса у судна. Здесь надо принимать во внимание страховое покрытие.

Андеррайтер обозначает повышение ставки страховой премии на период захода судна в районы, обозначенные в Institute Warranties, либо судовладельцем будет предложена положительная франшиза по ледовым повреждениям корпуса, машин и механизмов судна. Если степень риска существенно повышается, может быть применено смешанное увеличение ставки премии и включения дополнительной франшизы.

Факторы, влияющие на повышение ставки страховой премии и франшизы в условиях ледовой проводки, следующие.

При ледокольной проводке возникают потребности судну дополнительного покрытия по ледовому риску при его следовании в районы, обозначенные в IW, т.е. в районы с большим скоплением льда. Это дополнение рассматривается как увеличение риска, о котором необходимо заранее информировать андеррайтера страховой компании. Естественно андеррайтеру сообщаются данные, содержащие сведения о сроках проводки, количестве судов в караване, характеристику ледокола. При этом важны следующие данные: информация о ледовой обстановке; прогноз погоды; наличие ледового паспорта для судов, осуществляющих рейс; наличие разрешения капитана порта на проведение рейса.

Практика утверждения требований к ледовому классу судна применительно к страховому покрытию следующая.

В условиях захода судна в один из районов, обозначенных в Institute Warranties, независимо от его ледового класса следует связаться с андеррайтером для получения подтверждения страхового покрытия по предстоящему рейсу. Для того чтобы было время для обсуждения условий дополнительного страхового покрытия, необходимо всю эту информацию направлять андеррайтеру заранее. Поскольку в условиях дефицита времени страховая компания может предложить повышенную ставку страхового требования при заходе судна в зону повышенного ледового риска.

Следующее серьезное требование – проверка адекватности ледового класса судна к толщине и плотности ледового покрова в районе проведения навигации застрахованного судна по рискам КММ и ответственности судовладельца перед третьими лицами. При этом, чтобы андеррайтер не предлагал дополнительные опции, изначально необходимо определиться и разграничить риски по двум полисам – полису корпуса, машин и механизмов судна, а также полису гражданской ответственности судовладельца.

Практика, учитывающая с риски, связанные со страхованием корпуса, машин и механизмов судна следующая:

Во-первых, наиболее критичный риск судовладельца – это риск, связанный с полной конструктивной гибелью судна в результате, ледовых повреждений. В этом случае судно не подлежит восстановлению либо расходы на его восстановление превышают 70% от заявленной страховой суммы. Таким образом, для судовладельца представляется весьма затратным восстанавливать поврежденное судно.

Следующий риск – это расходы по проведению спасения судна. Это весьма затратный риск, поскольку после проведения спасательных работ компа-ния-спасатель потребует от судовладельца крупного возмещения затрат плюс бонус за удачно проведенную операцию.

Третий риск – это расходы судовладельца, связанные с долей судовладельца по общей аварии. При объявлении общей аварии страховщик обязан покрыть расходы по доле судна, попавшей под расходы по общей аварии.

Четвертый риск – это расходы судовладельца, связанные с ремонтом корпуса, машин и механизмов судна.

Последний риск – это расходы по определению и уменьшению размера убытка. Это расходы, связанные с наймом сюрвейеров, аджастеров, диспашеров, аварийных комиссаров и в крайнем случае расходы с наймом адвокатов.

Практика учета рисков, связанных со страхованием гражданской ответственности судовладельца перед третьими лицами, включает:

- ответственность за экологическую катастрофу в ледовых условиях;
- ответственность за повреждение и/или полную или частичную порчу груза;
- ответственность перед членами экипажа и пассажирами застрахованного судна;
- ответственность за столкновение с другими судами, которые в составе каравана в условиях ледокольной проводки осуществляют навигацию;
- ответственность за ликвидацию остатков кораблекрушения вследствие навигации во льдах.

Рассматривая проблему убыточности по ледовым повреждениям корпуса, машин и механизмов судов отметим, что у российских страховщиков, информация носит закрытый характер. Она дискутируется между судовладельцем и страхователем при заключении или возобновлении договора страхования, но наружу не выносится. Статистика убыточности по ледовым повреждениям напрямую зависит от района эксплуатации судна.

Для полноценного развития СМП необходимо комплексно развивать и осваивать Арктику, что включает: освоение и глубокую переработку разнообразных ресурсов, транспортировку, урбанизацию регионов северной Арктики, поддержание самобытности районов севера, контроль за требованиями эколо¬гии, в обязательном порядке усиление военной безопасности арктических территорий и национальной безопасности нашего государства.

На сегодняшний день недостаточно разработана политика страховых компаний и риски, касающиеся СМП. У страховых компаний до сих пор не определены перспективные планы страхового освоения Севера. Поэтому можно говорить о недостаточном проникновении страхования в этот сегмент. Это, в свою очередь, может повлечь сложности освоения арктического шельфа в будущем.

Для активизации деятельности страховых компаний необходимо более плотно работать с основными пользователями СМП – такими промышленными гигантами, как «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росшельф», регионами – Якутия, Чукотка и др. [9]. Важно и учесть практику страхования на случай природных и техногенных катастроф, которые в этой части России пока не значительна [10].

Развитие СМП, как трансконтинентальной северной магистрали, невозможно без функционирования полноценной страховой защиты рисков, связанных с эксплуатацией морских судов на СМП. Понятна и перспективность, и важность Арктики для инновационного развития России [11], что может и должно накладывать на развитие страхования обязательства как на проект ГЧП, а также предоставить для российского страхового рынка уникальный шанс для развития, какого нет у большинства стран на мировом страховом рынке [12]. Развитие СМП является основой развития целого сегмента морского страхования в Арктике.

Список литературы

1. Комплексные исследования Арктики по трассе Северного морского пути на атомных ледоколах / Г.Г. Матишов, Ю.А. Баданин и др. Ростов н/Д.: изд-во ЮНЦ РАН, 2014. 96 с.
2. Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / под науч. ред. д.э.н. С. Селина. Апатиты: изд-во Кольского научного центра РАН, 2013.
3. Олерский В.И. Комплексный проект развития Северного морского пути // Транспортная стратегия XX век. 2015. № 29.
4. Ремизов М.В. Не упустить свой шанс // Морское страхование. 2014. № 2 (17). 2014. [электронный ресурс] режим доступа: http://media.wix. com/ugd/66c86f_5238872d4c424bde8aa21f85c5fb5dlf.pdf свободный.
5. Павленко В.И. Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны // Научный и информационно-аналитический журнал. 2013. № 4 (12).
6. Ластовцев А.Ю. Северный морской путь как перспективная трасса международного транзита // Наука и транспорт. 2012. № 2. [электронный ресурс] режим доступа: http://rostransport.com/science_transport/pdf/2/27-29.pdf свободный.
7. Тонковидов И.В. Особенности страхового покрытия при плавании по СМП // Морское страхование. 2013. № 6 (15).
8. Смирнова О.О. Арктика – территория партнерства будущего // Экономические стратегии. 2011. № 10.
9. Грызенкова Ю.В. Проблемы организации страхования на случай природных и техногенных катастроф в России // Экономика и политика. 2014. № 2 (3).
10. Инновационное развитие России: проблемы и решения: монография / под ред. М.А. Эскиндарова, С.Н. Сильвестрова. М.: Анкил, 2013
11. Цыганов А.А. Развитие страхового рынка России в контексте мирового страхового хозяйства // Страховое дело. 2006. № 11.
12. Dudin M.N., Lyasnikov N.V., Sekerin V.D., Gorohova A.E., Bank S.V. (2015) Provision of global economic and energy security in the context of the development of the Arctic resource base by industrialized countries // International Journal of Economics and Financial Issues. Vol. 5, № 3S (Special Issue), 248–256.
13. Dudin M.N., Lyasnikov N.V., Sekerin V.D., Gorohova A.E., Burlakov V.V. (2016) Provision of energy security at the national level in the context of the global gas transportation industry development // International Journal of Energy Economics and Policy, 6 (2), 234–242.

M.I.R. (Modernization. Innovation. Research) **MODERNIZATION**
ISSN 2411-796X (Online)
ISSN 2079-4665 (Print)

PROBLEMS AND PROSPECTS OF MARINE INSURANCE ON THE NORTHERN SEA ROUTE

Gennady Shepelin

Abstract

The relevance of the chosen topic due to the increasing significance for Russia, the North Sea Route (NSR). In connection with the sharp increase in the number of Russian and foreign ships passing through the NSR, increasing the need for increased insurance specification of its features in practice. The last is the practice of applying high insurance rates applicable to foreign insurance companies. In the first part of the article assesses the status of NSR and ice explores the risks and practice of insurance, including insurance of construction of the Arctic fleet. The second part discusses the practice of insurance of emergency incidents the Arctic and provides specific recommendations. Finally, the paper suggests some directions of development of insurance on NSR.

The purpose / goal. The aim of the article is the analysis of insurance activity in the Arctic, development of proposals for the development of the whole complex of problems in the insurance activities of NSR.

Methodology. The methodological basis of the article are economic and statistical methods of analysis of normative-legal documents in the field of insurance, open analyses of the insurance activity in the Arctic.

Conclusions / relevance. Practical importance of work consists in the development of proposals for the development and deepening of insurance in the Arctic, which can be applied by legislative and Executive authorities of the Russian Federation in the current activities.

Keywords: *insurance on the Northern sea route, ice risks, risk insurance shipbuilding projects, marine insurance, ice swimming.*

Correspondence: ***Shepelin Gennady I.,*** *Finance University under the Government of the Russian Federation (49, Leningradsky avenue, Moscow, 125993),* info@idnayka.ru

Reference: *Shepelin G. I. Problems and prospects of marine insurance on the Northern Sea Route. M.I.R. (Modernization. Innovation. Research), 2016, vol. 7, no. 3, pp. 27–32. doi: 10.18184/2079-4665.2016.7.3.27.32*

References

1. Comprehensive study of the Arctic along the Northern sea route on the icebreakers / G.G. Matishov, J.A. badanin, etc., Rostov n/d, ed. SSC Russian Academy of Sciences, 2014, 96 p. (In Russ.)
2. Transport and infrastructure the potential of the Russian Arctic / edited nauch. edited by S. Selina. Apatity: publishing house of Kola science centre RAS, 2013. (In Russ.)
3. Olersky V.I. Comprehensive project for development of the Northern sea route. The journal «Transport strategy of the twentieth century», 2015, no. 29. (In Russ.)
4. Remizov M.V. Not miss your chance. Marine insurance, 2014, no. 2 (17) [electronic resource] access mode: http://media.wix. com/ugd/66c86f_ 5238872d4c424bde8aa21f85c5fb 5dlf.pdf free. (In Russ.)
5. Pavlenko V.I. Arctic zone of the Russian Federation in the system of ensuring national interests. Scientific and information-analytical magazine, 2013, no. 4 (12). (In Russ.)
6. Lastovtsev A.Yu. The Northern sea route as a promising route for international transit. Science and transportation, 2012, no. 2 [electronic resource] access mode: http:// rostransport.com/science_transport/pdf/2/27-29.pdf free. (In Russ.)
7. Tonkovidov I.V. Features of insurance coverage when navigating via SMP. Marine insurance, 2013, no. 6 (15). (In Russ.)
8. Smirnova O.O. Arctic – territory partnership for the future. Economic strategy, 2011, no. 10. (In Russ.)
9. Grizenkova Yu.V. Problems of insurance in case of natural and technological disasters in Russia. Economics and politics, 2014, no. 2 (3). (In Russ.)
10. Innovative development of Russia: problems and solutions: monograph/under the editorship of M.A. Eskindarov, S.N. Silvestrov. M.: Ankil, 2013. (In Russ.)
11. Tsyganov A.A. the development of the insurance market of Russia in the context of the global agriculture insurance. Insurance business, 2006, no. 11. (In Russ.)
12. Dudin M.N., Lyasnikov N.V., Sekerin V.D., Gorohova A.E., Bank S.V. (2015) Provision of global economic and energy security in the context of the development of the Arctic resource base by industrialized countries. International Journal of Economics and Financial Issues, vol. 5, no. 3S (Special Issue), pp. 248–256. (In Eng.)
13. Dudin M.N., Lyasnikov N.V., Sekerin V.D., Gorohova A.E., Burlakov V.V. (2016) Provision of energy security at the national level in the context of the global gas transportation industry development. International Journal of Energy Economics and Policy, no. 6 (2), pp. 234–242. (In Eng.)