

**ПОЛИТИЧЕСКАЯ ДОМИНАНТА ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ СТРАТЕГИИ  
В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ (НА ПРИМЕРЕ ПРИБАЛТИЙСКОГО ТРАНЗИТА)**

**Волков** кандидат экономических наук, доцент кафедры международных  
**Геннадий** экономических отношений, Южно-Российский институт управления –  
**Юревич** филиал Российской академии народного хозяйства и государственной  
службы при Президенте РФ (344002, Россия, г. Ростов-на-Дону,  
ул. Пушкинская, 70/54). E-mail: gwolkow061@ Rambler.ru

**Аннотация**

*В статье анализируются проблемы переориентации транзитных грузов РФ из портов стран Балтии в связи с политико-экономическими причинами, необходимостью решения основных задач, поставленных в рамках политики импортозамещения и сохранения достигнутых показателей конкурентоспособности российского транспортного сегмента. Данные меры помогут значительно ускорить развитие, повысить инвестиционную привлекательность для российского крупного бизнеса и реализовать потенциал российской портовой структуры.*

**Ключевые слова:** российский бизнес, прибалтийский транзит, портовая структура, мировая экономика, прибалтийский регион, контейнерные перевозки, пропускная способность.

По мере развития глобализации роль политического фактора начинает приобретать все более деструктивное значение, поскольку экономически развитые страны пытаются использовать агрессивную политику в качестве одной из стратегий сохранения конкурентоспособности. Используя основные элементы политики неоллиберализма, большинству стран мировой экономики навязываются экономико-политические модели, полностью игнорирующие объективные требования глобализирующейся мировой экономики.

В частности, используя агрессивную настроенность политико-экономических элит разных стран и, особенно, старательно культивируемую русофобию, экономически развитые страны направляют вектор национального развития этих стран в заданном направлении. Особенно наглядно доминирование политической составляющей во внешнеэкономической политике можно рассмотреть на примере постсоветского этапа развития прибалтийских стран [1, с. 57].

С точки зрения геополитического фактора все три прибалтийских государства имеют одинаковые особенности: выход к морю, зависимость от аграрного сектора, одинаковый политико-социальный вектор развития. Необходимо подчеркнуть еще одну особенность, которую в последнее время стараются максимально игнорировать: историко-географическую зависимость от внешнеэкономической деятельности с Россией.

Именно благодаря исторически обусловленному товарообмену этим странам удавалось удовлетворять спрос внутреннего рынка. Превалирование субъективно-политического фактора над экономической объективностью обусловило кардинальный слом обозначенной модели [2, с. 9].

С экономико-геополитической точки зрения страны прибалтийского региона занимали исключительно выгодное положение для транзита экспортно-импортных товаров. Исторический анализ позволяет говорить о том, что еще в период активного развития капитализма в Российской империи этот факт определил темпы экономического развития этих стран, а в советский период прибалтийские республики активно использовали все экономические преференции, предоставляемые им как «визитной карточке» советской экономической модели. Однако яростное стремление получить самостоятельность от Российской Федерации определило политический выбор данного региона: превалирование субъективно-политического фактора над экономической необходимостью обусловило кардинальный слом данной модели [3, с. 390–391].

После развала СССР в прибалтийских республиках активно культивировалась идея экономико-политической оккупации, согласно которой развитие этих государств активно сдерживалось в рамках административно-плановой советской экономики. В это период Россия столкнулась с тем, что транзитные государства резко начинают использовать созданную инфраструктуру, созданную в советский период, в качестве действенного инструмента политического давления. Речь идет, прежде всего, об украинской газотранспортной системе и морских портах Прибалтики. Фактически имела место ситуация прямого шантажа перекрытием потока экспортных позиций, оправданная созданной монополией [4, с. 106].

После получения статуса независимости Латвия, Литва и Эстония начинают активную интеграцию в состав ЕС с одновременным выстраиванием рыночной модели экономики, хотя современное состояние экономики данных стран далеко от совершенства. Более того, их экономика

по-прежнему сохраняет свой «иждивенческий» тренд развития, но на данном этапе в качестве драйвера выступают средства ЕС, а не всего СССР как это было до 1991 года.

Сильное негативное влияние на ситуацию в странах Балтии оказывает спонтанность действий в условиях отсутствия национального проекта у каждой из стран. Явный дисбаланс в сторону политической составляющей в ущерб экономике вносит постоянное культивирование национализма, трансформировавшегося в особую форму нацизма. Постановка русофобного фактора во главу политической стратегии изначально предопределило появление ряда проблем чисто экономического характера.

Морская отрасль, благодаря которой и развивались страны прибалтийского региона, находясь в составе СССР, финансировалась и модернизировалась по приоритетному принципу, поскольку речь шла о торговых связях с Западной Европой. Естественно, одновременно расширялась железнодорожная сеть и соответствующая инфраструктура, позволяющие осуществлять перевозку грузов западных торговых партнеров вглубь страны с последующим перенаправлением на внутренние рынки союзных республик. Однако постоянное расширение пропускной способности портовой и транспортной структуры имело и обратную сторону для всего народнохозяйственного комплекса. Остальные «торговые ворота СССР» – Мурманск, Ленинград, Калининград и т.д. – испытывали хронический дефицит финансовых средств, необходимых для проведения всего совокупного комплекса модернизационных мероприятий. В итоге многолетнее недофинансирование этих портов привело их к началу 90-х к целому ряду серьезных проблем.

Одновременно необходимо отметить, что прибалтийские страны к началу 90-х гг., когда они обрели полную независимость, обладали самой передовой к тому времени портовой структурой, на которую они и возлагали надежды в процессе перехода к рыночной модели [5, с. 210].

Однако ускоренная политика приватизации и перехода к рынку обусловили фактическое уничтожение экономической базы, созданной в период нахождения в составе Советского Союза. Особую роль в этих процессах сыграли представители западного бизнеса, для которых экономический потенциал прибалтийских республик представлял конкурентную угрозу. В конечном итоге, благодаря повсеместной ускоренной рыночной адаптации, уцелели только транспортная отрасль, энергетическая инфраструктура и сектор туристических услуг. Необходимый социально-экономический уровень поддерживался только благодаря функционированию перечисленных составляющих национальной экономики.

Потеря всего портово-транспортного комплекса в постсоветский период серьезно ударила по российской экономике. При этом, учитывая объективную необходимость участия во внешнеторговом обмене, представители российского бизнеса были вынуждены использовать портовую инфраструктуру, даже несмотря на постоянно меняющиеся условия. Портовая инфраструктура российских портов, которые финансировались по остаточному признаку, не соответствовала потребностям переходного периода в силу целого ряда причин.

Несвоевременное проведение очистных и дноуглубительных работ, недостаточные темпы модернизации причалов, терминалов и погрузочно-разгрузочных процессов не позволяли обслуживать современные торговые суда с повышенной грузоподъемностью и постоянно увеличивающимся дедвейтом. Анклавный характер калининградской области также не оставлял выбора, вынуждая использовать литовскую железнодорожную сеть.

В итоге прибалтийские страны, как и в период нахождения в составе СССР, активно пользовались портово-транспортной рентой, позволяющей получать доход от инфраструктуры, созданной в советский период силами всего Союза.

Любая составляющая экономической деятельности объективно предполагает перманентные процессы модернизации, расширения и перестройки, что требует соответствующих финансовых и инвестиционных вложений. На протяжении всего постсоветского периода главы прибалтийских стран настаивали на постоянном увеличении объемов финансирования со стороны ЕС, объясняя это необходимостью проведения соответствующих адаптационных мероприятий, поддержанием должного уровня социальной стабильности, а также спекулируя необходимостью сдерживания потенциальной угрозы со стороны России.

Выделяемые средства расходовались государством по принципу временной приоритетности, в основном на социальные выплаты и разного рода комплексные социально-политические мероприятия. При этом ни прибалтийский железнодорожный комплекс, ни портово-терминальная структуры необходимых средств не получали. За время эксплуатации степень материального износа железнодорожной структуры достигла своего максимума, что в условиях постоянно растущих объемов внешнеторгового обмена не может обеспечить должный уровень пропускной способности. Некогда передовые порты балтийского побережья также выработали свой ресурс, поскольку

в условиях финансового дефицита, модернизационно-технологические работы не проводились. Логичным итогом стали резкое увеличение стальной времени при обработке судна в портах, нарушение графиков погрузочно-разгрузочных работ, несоответствие контейнерных терминалов постоянно растущим требованиям [6, с. 63].

В совокупности с поступательно снижающейся эффективностью железнодорожной перевозки и ростом уровня конечной себестоимости, в условиях активнейшей поддержки антироссийских торгово-экономических санкций, нецелесообразность использования прибалтийского транзита стала очевидной. Тем не менее, учитывая отработанные модели внешнеторговых и транспортных операций, представители российского бизнеса выступили с инициативой покупки части портовой и железнодорожной структуры, что с экономической точки зрения представлялось достаточно выгодным предложением в условиях, в которых оказалась экономика прибалтийских стран. Однако субъективный политический фактор пересилил экономический: данное предложение было воспринято прибалтийской элитой как очередная попытка «латентной оккупации» и было категорически отвергнуто.

Правительства прибалтийских стран были уверены в том, что благодаря их выгодному положению в качестве «незаменимых транзитеров», российский бизнес никогда не переориентирует экспортно-импортный поток, а тем более его остановит. Эта уверенность определила все более агрессивную антироссийскую политику и явные враждебные действия [7, с. 10–11].

Однако всему есть предел, и в итоге представители российского бизнеса приняли решения отказаться от неэффективного прибалтийского транзита. Ставка была сделана на развитие портовой структуры Ленинградской области, даже с учетом относительно высоких капитальных затрат и отсутствия должного числа инвесторов.

Необходимо особо отметить, что для российского бизнеса в числе решающих факторов отказа сработали чисто экономические моменты. Аналитический анализ позволяет говорить о совокупности прямых и косвенных экономических потерь и недополучении должного объема импортных таможенных сборов. Механизм транзитного перемещения предполагает в числе основных транспортных операций процесс «перетарки» более 90% контейнеров, доставляемых морскими контейнеровозами на терминалы прибалтийских портов непосредственно на автомобильный и железнодорожный транспорт. Именно на этом этапе и осуществляется составление необходимой документации относительно груза, принятого для дальнейшей транспортировки. В процессе подготовки документов происходит смена номенклатуры груза, изменение весовых данных, таможенной стоимости и т.д., в сторону уменьшения, т.е. именно тех показателей, которые необходимы для исчисления таможенных платежей. В итоге российский бюджет недополучает весьма значительные суммы. Фактически речь идет о так называемом «сером импорте», который доставляется потребителям на территории РФ. Аналитики считают, что при использовании поргово-транспортной структуры РФ, например, порта Санкт-Петербург, экономия на каждом контейнере составит как минимум 30–40 тыс. руб.

Таким образом можно говорить о том, что в сложившейся политико-экономической ситуации, строительство транспортной инфраструктуры в Северо-Западном федеральном округе трансформировалось в вопрос экономико-стратегической национальной безопасности.

На начальном этапе на уровне правительства Петербурга было принято решение о выделении компании «Петролеспорт» необходимого участка для расширения мощностей действующих терминалов. Согласно предварительным расчетам, реализация намеченного проекта могла позволить увеличение совокупной мощности портовой структуры минимум на 40–45%. При таком развитии событий возврат к использованию прибалтийских портов окончательно потерял смысл.

Следующим шагом стало начало строительства в порту Усть-Луга терминала для переработки поставляемых на экспорт компаниями «Еврохим», «Уралкалий», «Акрона» и другими сухих удобрений, сдача в эксплуатацию которого планируется на 2022 г. Параллельно осуществляется переориентация схем транзитных операций компанией «Новотранс» и оператором вагонов «Технотранс», планирующих строительство зерновых терминалов на территории нового портового комплекса в Приморске и морского порта «Высоцк». «Технотранс», один из крупнейших железнодорожных операторов России, строит там специализированный зерновой терминал общей мощностью до 4 млн тонн в год, при этом сумма запланированных вложений составляет около 17 млрд руб., а сроки сдачи объекта намечены на начало 2023 года.

Реализация упомянутых проектов фактически «обнулит» прибалтийский транзит таких важнейших товарных позиций как зерно, железорудное сырье, лесные грузы, черные металлы и т.д.

Одновременно аналитики отмечают максимальное уменьшение объемов прибалтийского транзита сырой нефти и каменного угля через порты Латвии, Литвы и Эстонии. Согласно данным таможенной статистики, только за первую половину 2019 года отгрузка антрацита в портах

Прибалтики снизилась более, чем на 20%. За первое полугодие 2019 года совокупные объемы перевалки российских экспортных грузов в портах прибалтийских государств сократилась примерно на 12,4% – до 16,76 млн тонн [1, с. 60].

Согласно данным по итогам 2019 года, опубликованных Джеймстаунским фондом, объемы грузооборота в Риге сократился на 8,7%, в Лиенае – на 5,1%, в Таллине – на 8,3%, а российский трафик через эстонские, латвийские и литовские морские порты уменьшился на 12,4%. В Эстонии железнодорожники отметили спад перевозок по транзиту, которые составили всего 3,5 миллиона тонн, т.е. падение составило около 12%

Принимая во внимание поступательное падение грузооборота и снижение спроса на железнодорожные перевозки, компания «Латвийская железная дорога» получила ультимативное предписание от Министерства транспорта относительно пересмотра общего объема расходов и возможности проведения сокращения среди персонала. При этом программа электрификации национальной железнодорожной сети оказалась «замороженной» в силу недостаточных объемов финансирования. После долгих переговоров ЕС наконец-то выделил €318 миллионов, которых оказалось недостаточно, поскольку для проведения необходимых мероприятий необходимо еще как минимум €100 миллионов. Учитывая темпы падения объемов транзита и фактическую невозможность получения недостающей суммы, аналитики считают, что сама идея электрификации фактически бессмысленна.

Одновременно экономисты отмечают увеличение грузопотока в российских хабах Финского залива: в Приморске – на 16,7%, Усть-Луге – на 7,3%, Высоцке – на 5,3%<sup>1</sup>. Необходимо особо подчеркнуть, что, в 2022 году на 2 – 4 млн тонн (до 14 – 16 млн тонн соответственно) ожидается совокупный рост мощностей по перевалке особо востребованных на мировом рынке светлых нефтепродуктов портового терминала «Усть-Луга Ойл». Уже в краткосрочной перспективе, согласно прогнозным расчетам, общая стоимость перевалки грузов, переориентированных из портов Балтии на терминал LUGAPORT, ежегодно будет в среднем составлять примерно 17,5 млрд руб.

Учитывая темпы строительства и объемы финансирования, составляющие примерно 90 млрд руб., в 2022 году в порту Приморск откроется специальный универсально-перегрузочный комплекс (УПК), которому изначально была отведена роль ключевого транспортного узла Северного морского пути (СМП) [8, с. 118]. Кроме того, данный проект занимает одно из ведущих мест в реализации основных направлений социального развития, поскольку предполагает создание свыше 3 тыс. новых рабочих мест. Выход на полную проектную мощность позволит обрабатывать до 70 млн тонн различных грузов, среди которых определяющее место будет занимать каменный уголь (20 млн т), минеральные удобрения и зерно (по 5 млн тонн на каждую позицию), генеральные грузы (1,2 млн т). Учитывая общемировую тенденцию развития контейнерных перевозок, планируется обслуживание 2 млн TEU. Принимая во внимание только приведенные цифры, без учета перспективного роста объемов обработки грузов, можно говорить о том, что после ввода в эксплуатацию УПК тема прибалтийского транзита для российского бизнеса будет закрыта навсегда.

Сохранение санкционного давления и переориентация с европейских на азиатские рынки, объективно актуализирует проблематику расширения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Учитывая рост стоимости угля в азиатском регионе и темпы развития азиатской экономики при одновременном падении спроса на европейских рынках, необходимость использования прибалтийских портов полностью отпадает.

Несмотря на явные признаки катастрофического спада в экономике прибалтийских стран, представители правящих кругов всеми силами пытаются опровергнуть классические представления о международном товарообмене: вместо того, чтобы покупать товары у ближайшего соседа, они предпочитают приобретать аналогичный товар на значительно удаленном рынке. Транспортная составляющая естественным образом повышает конечную цену товарной позиции, что значительно снижает возможность ее реализации. Однако приоритетность политической составляющей (русофобия + санкционная поддержка) порождает поступательно углубляющуюся конфронтацию между объективностью реализации экономического интереса и субъективной политической амбиции. В конечном итоге экономика полностью заменяется политикой.

В качестве еще более абсурдного примера можно привести попытку организации экономического сотрудничества администрации Северного порта Палдиски китайской компании Changchun International Land Port development. Китайские партнеры предложили свои услуги по модернизации портовой структуры и разработали схему маршрута по ускоренной доставке продукции китайских производителей в скандинавские страны. Однако главной проблемой реализации стала необходимость использования российского транзита. Политические амбиции опять взяли вверх – проект остался

<sup>1</sup> <https://ria.ru/20200804/1575328929.html>

на бумаге, поскольку прибалтийская сторона не согласовала с РЖД вопросы прохождения контейнерного транзита по прибалтийской территории.

Что касается американо-европейских инвесторов, то их экономические интересы не предполагают широкомасштабных вложений в прибалтийскую портовую инфраструктуру. Определённый интерес к инвестированию и приобретению контрольного пакета акций порта Клайпеда проявили представители китайского бизнеса, однако проблемой по-прежнему остается урегулирование вопросов транзитных перевозок.

Со стороны представителей заинтересованных структур прибалтийских стран неоднократно предпринимались попытки вызвать экономическую заинтересованность в использовании транзитно-логистической структуры белорусских внешнеторговых организаций. Однако данные попытки также потерпели фиаско, поскольку все три прибалтийских государства фактически развязали между собой «демпинговые войны предложений», а белорусские бизнесмены так и не определились с выбором окончательного партнера. Предложения к сотрудничеству с индийским, азербайджанским бизнесом также остались без внимания.

С российской стороны проблема прибалтийского транзита все больше теряет актуальность, поскольку бизнес активно инвестирует в ускоренные процессы строительства и модернизации терминалов «Новотранса» и «Лавана», портов Усть-Луга и Высоцк, одновременно предлагая российским экспортерам угля, удобрений, нефти и металлов заключать долгосрочные контракты непосредственно с российскими портами, терминалами и РЖД.

Помимо отмеченных мероприятий в городе Пионерское Калининградской области строится крупный грузопассажирский порт, который сможет принимать более 400 судов в год, принято окончательное решение о создании глубоководного грузового порта в Янтарном, который расположен в том же российском регионе. Крайне важным представляется решение о проведении работ по очистке и углублению Калининградского морского судоходного канала с нынешних 9–12 м до 13,5–14.

На отечественных верфях начато строительство 3 универсальных паромов, каждый из которых способен перевозить до 66 грузовых вагонов и 200 автомобилей, которые будут выполнять регулярные рейсы между Калининградской областью и «большой Россией».

Также необходимо особо отметить решающее значение поправок, внесенных в Конституцию РФ посредством всенародного голосования. В частности, речь идет об абсолютно конкретной поправке, согласно которой провозглашается приоритетность национального права над международными соглашениями. Это значит, что теперь Россия вправе решать все возникающие экономические споры не в арбитражных судах Стокгольма и Лондона, а Москвы или Петербурга. Надежда на вынесение вердикта с формулировкой «в связи с неудовлетворительным состоянием национальной экономики» в пользу Прибалтики или Украины однозначно отпадает. Следовательно, согласно логике рыночной модели, этим государствам придется самостоятельно находить партнеров, используя фактор ценовой и условной привлекательности.

При реализации обозначенного сценария в краткосрочной перспективе прибалтийские порты могут оказаться в ситуации полного банкротства в секторе грузовой перевозки, а пассажирские терминалы явно не смогут компенсировать финансовые потери и обеспечить поступление должного объема средств.

Объективный анализ реальной ситуации позволяет сделать весьма неутешительные выводы: прибалтийские страны несут не только совокупные финансовые потери, объемы которых исчисляются сотнями миллионов евро, но и сталкиваются с очень серьезными социальными проблемами. Число безработных неуклонно растет, число мигрантов в ЕС в поисках работы постоянно увеличивается, а массовые сокращения персонала стали уже обыденным явлением.

В заключении хотелось бы привести самый элементарный расчет финансовых потерь прибалтийских стран от переориентации российских импортеров на отечественные порты. Предположим, что средняя загрузка универсального контейнера составляет 10 тонн, а общее число ввезённых контейнеров составило 200 тысяч. Средняя стоимость полного цикла обслуживания (обработки) одного контейнера составляет примерно 65 тыс. руб. В перечень операций обязательных входит: постановка судна к причалу, выгрузка с борта судна на территорию порта, осуществление всех необходимых таможенных процедур («растаможка»), перегрузка на необходимый наземный транспорт (авто или ж/д), оформление товаротранспортных документов, процесс доставки конечному получателю. Применительно к общему числу контейнеров, стоимость составит более 13 млрд руб.)<sup>1</sup> – это реальные финансовые потери прибалтийских государств.

<sup>1</sup> <https://www.ritmeurasia.org/news--2019-12-02--pribaltikozameschenie-kak-rossija-uvodit-gruzy-v-sobstvennye-porty-46277>

Можно говорить о том, что в складывающихся реалиях сохранения темпов развития мировой экономики, серьезно трансформированной негативным влиянием санкционного противостояния и коронавирусных ограничений, страны прибалтийского региона постепенно вовлекаются в новую реальность. Особенности данного этапа проявляются в том, что в экономико-политические интересы ЕС и России практически не затрагивают экономического пространства стран Прибалтики. В условиях отказа в финансировании модернизационных мероприятий портово-транспортной структуры со стороны ЕС и транзитных услуг со стороны российского бизнеса, правительству данных стран придется в кратчайшие сроки разрабатывать программу антикризисных мер.

#### Литература

1. Смирнов В.А. Участие стран Прибалтики в политике санкций Евросоюза в отношении России: теоретические аспекты // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение. 2017. Т. 21. С. 56–61.
2. Воротников В.В. 25 лет независимости государств Балтии: из советского в европейский союз // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2016. Т. 7. № 5. С. 7–23.
3. Бойков С.С. Эволюция внешней политики России в отношении стран Балтии на современном этапе // Проблемы постсоветского пространства. 2020. Т. 7. № 3. С. 389–406.
4. Баранчик Ю.В. Перспективы политического и экономического влияния Российской Федерации на страны Прибалтики // Постсоветский материк. 2020. № 1 (25). С. 103–114.
5. Тепляков В.В. Исторические предпосылки формирования новой транзитной политики России в Прибалтике // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. 2019. № 21 (1). С. 209–218.
6. Захаров Г.В., Фадеева А.В. Морские порты постсоветской Прибалтики в условиях противостояния России и Запада // Постсоветский материк. 2020. № 2 (10). С. 49–62.
7. Шамахов В.А., Еремина Н.В., Межевич Н.М. Основные характеристики политического развития стран Прибалтики и их экономические последствия // Управленческое консультирование. 2019. № 3(123). С. 8–23.
8. Волков Г.Ю. Перспективы использования северного морского пути в международной транспортной системе // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2020. № 2. С. 117–123.

**Volkov Gennady Yuryevich**, PhD (Econ.), Associate Professor of the International Economic Relations Department, South-Russia Institute of Management – branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (70/54, Pushkinskaya St., Rostov-on-Don, 344002, Russian Federation).  
E-mail: gwolkow061@rambler.ru

#### THE POLITICAL DOMINANT IN THE IMPLEMENTATION OF FOREIGN TRADE STRATEGY IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION (ON THE EXAMPLE OF THE BALTIC TRANSIT)

##### Abstract

*The article presents a comprehensive analysis of Russian cargo transit reorientation problems from the Baltic States ports due to politico-economic factors associated with the import substitution industrialization and conservation of the competitiveness achieved indicators of the Russian transport segment. These activities will help significantly accelerate development, increase investment attractiveness for Russian large businesses and realize the potential of the Russian port structure.*

**Keywords:** *Russian business, Baltic transit, port structure, world economy, Baltic region, Containerization, capacity.*

##### References

1. Smirnov V.A. Uchastie stran Pribaltiki v politike sankcij Evrosoyuz v otnoshenii Rossii: teoreticheskie aspekty // Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Politologiya. Religiovedenie. 2017. T. 21. P. 56–61.
2. Vorotnikov V.V. 25 let nezavisimosti gosudarstv Baltii: iz sovetского v evropejskij soyuz // Kontury global'nyh transformacij: politika, ekonomika, pravo. 2016. T. 7. № 5. P. 7–23.
3. Bojkov S.S. Evolyuciya vneshnej politiki Rossii v otnoshenii stran Baltii na sovremennom etape // Problemy postsovetskogo prostranstva. 2020. T. 7. № 3. P. 389–406.
4. Baranchik YU.V. Perspektivy politicheskogo i ekonomicheskogo vliyaniya Rossijskoj Federacii na strany Pribaltiki // Postsovetskij materik. 2020. № 1 (25). P. 103–114.
5. Teplyakov V.V. Istoricheskie predposylki formirovaniya novoj tranzitnoj politiki Rossii v Pribaltike // Sankt-Peterburg i strany Severnoj Evropy. 2019. № 21 (1). P. 209–218.
6. Zaharov G.V., Fadeeva A.V. Morskie porty postsovetskoy Pribaltiki v usloviyah protivostoyaniya Rossii i Zapada // Postsovetskij materik. 2020. № 2 (10). P. 49–62.
7. SHamahov V.A., Eremina N.V., Mezhevich N.M. Osnovnye karakteristiki politicheskogo razvitiya stran Pribaltiki i ih ekonomicheskie posledstviya // Upravlencheskoe konsul'tirovanie. 2019. № 3(123). P. 8–23.
8. Volkov G.YU. Perspektivy ispol'zovaniya severnogo morskogo puti v mezhdunarodnoj transportnoj sisteme // Gosudarstvennoe i municipal'noe upravlenie. Uchenye zapiski. 2020. № 2. P. 117–123.