

## ПРЕДПОСЫЛКИ И ВОЗМОЖНОСТИ КООПЕРАЦИИ РОССИИ И КИТАЯ В АРКТИКЕ

Заостровских Елена Анатольевна<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Институт экономических исследований ДВО РАН, г. Хабаровск, Россия, кандидат экономических наук, научный сотрудник  
e-mail: zaost@ecrin.ru, ORCID: 0000-0002-7447-0406

***Аннотация.** В статье рассмотрены предпосылки развития взаимовыгодного сотрудничества между Россией и Китаем в Арктике. Показаны закономерности развития морского транспорта, способствующие изменению конфигурации международных транспортных маршрутов. Представлены особенности развития Северного морского пути, задачи, решаемые на современном этапе развития. Намечены возможные направления двустороннего российско-китайского сотрудничества в Восточной Арктике (развитие транзитного коридора «Северный транзит» и круизного туризма).*

***Ключевые слова:** Арктическая зона России, международные морские коммуникации, круизный туризм, российско-китайское сотрудничество.*

## PREREQUISITES AND OPPORTUNITIES FOR COOPERATION RUSSIA AND CHINA IN THE ARCTIC

Zaostrovskikh Elena<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Economic Research Institute of Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Khabarovsk, Russia, PhD of Economy, Researcher,

***Abstract:** The article discusses the prerequisites for the development of mutually beneficial cooperation between Russia and China in the Arctic. The regularities of the development of maritime transport that contribute to changing the configuration of international transport routes are shown. The features of the development of the Northern Sea Route, the tasks being solved at the present stage of development are presented. Possible directions of bilateral Russian-Chinese cooperation in the Eastern Arctic (development of the transit corridor "Northern Transit" and cruise tourism) are outlined.*

***Keywords:** Arctic zone of Russia, international maritime communications, cruise tourism, Russian-Chinese cooperation.*

### Введение

Возрастающий международный интерес к Арктике объясняется ожидаемыми климатическими изменениями. В настоящее время вопросами Арктики активно занимаются такие международные организации, как Арктический со-

вет, Всемирный союз охраны природы, Конференция парламентариев Арктических стран, Международный комитет Красного Креста, Северный совет, а также Северный форум. На международных площадках обсуждаются перспективы освоения энергетических и минеральных ресурсов на шельфе арктических морей, расширения судоходства и рыболовства. Большой интерес выражают не только арктические державы (Россия, США, Канада, Дания и Норвегия), но и страны Азии (Китай, Р.Корея и Япония).

### **Методы и статистика**

Для обоснования результатов исследования использованы идеи, высказанные в научных трудах отечественных и зарубежных учёных в области территориального роста и управления региональным развитием, а также развития транспортной инфраструктуры. Методологической основой исследования явились общенаучные методы, такие как формализация, группировка, анализ, синтез, сравнение, а также метод картографии. Информационной базой исследования послужили данные отраслевых отчётов, а также мнения экспертов, специализирующихся в области развития Северного морского пути. В качестве параметров исследованы основные показатели работы морского транспорта: объём перевозки грузов и пассажиров, судозаход, грузооборот портов, объём инвестиций. Период исследования: 2010-2022 гг.

### **Постановка проблемы**

В северных полярных водах есть два арктических маршрута, которые соединяют Атлантический и Тихий океаны: Северо-Западный проход, который пролегает через канадскую Арктику, и Северный морской путь (СМП), который проходит вдоль северных берегов России. Интерес к арктическим маршрутам выражают самые разные стороны – от арктических держав, стран-наблюдателей, до судоходных компаний.

Внимание учёных к арктическим маршрутам связано с интенсивным таянием арктических льдов. Его объём за прошедшие 35 лет уменьшился на 30% и в предстоящие 30 лет сократится ещё на 50% (рис. 1).

В настоящее время в науке о климате проводится большой объём научных исследований относительно доступности арктических маршрутов. По оценкам учёных уже в 2050 году Северный морской путь станет доступным для судов неледového класса. Хотя, по-прежнему протяжённость и толщина льда будут препятствовать навигации. В свою очередь, Северо-Западный проход будет по-прежнему ограничен по проходимости морских судов из-за того, что арктический лёд сохранится у берегов Канады и Гренландии.

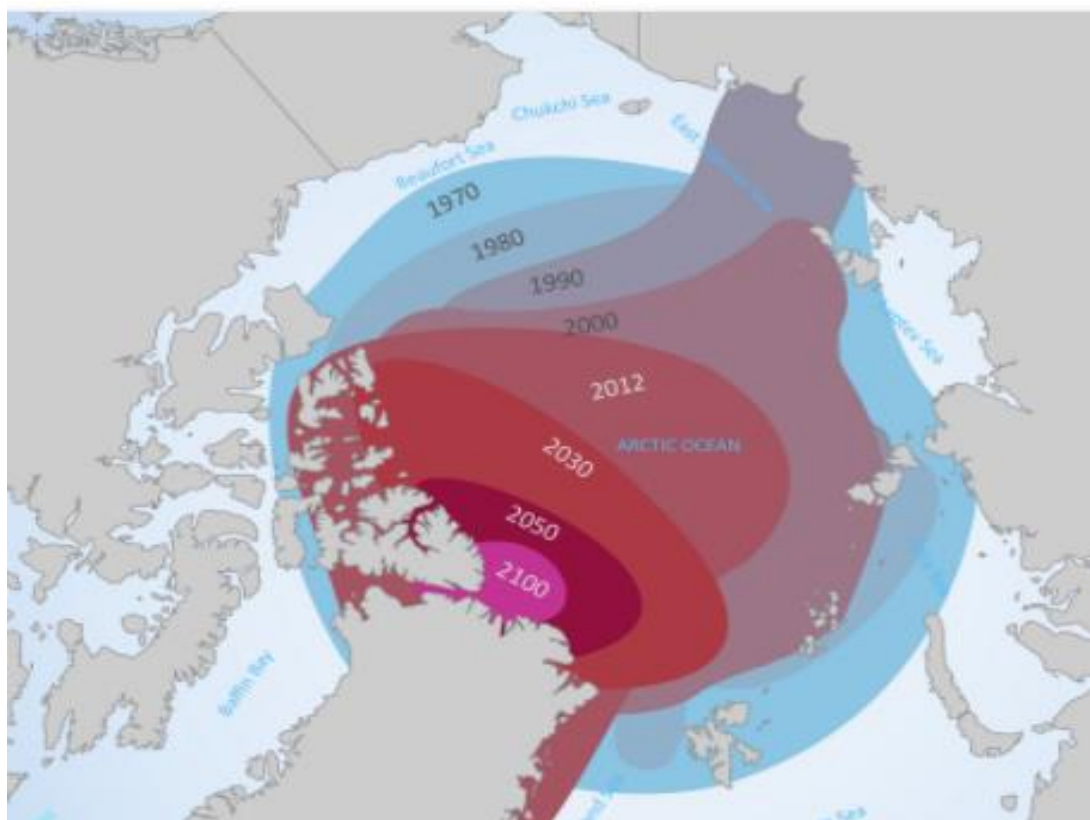


Рис. 1. Динамика таяния арктических льдов к 2100 г.

Источник: The Arctic Institute

Всё это, безусловно, ведёт к изменению конфигурации сети морских перевозок и формированию альтернативных транспортных маршрутов. Если Северо-Западный проход откроет возможности для развития экотуризма и рыболовства, но при этом будет ограничен по проходимости морских судов, то Северный морской путь даёт возможность развивать два маршрута (национальную арктическую транспортную систему и международный транзитный коридор), попутно развивая арктический круизный туризм. Таким образом, Северный морской путь будет иметь значительные преимущества по сравнению с Северо-Западным проходом и может составить реальную конкуренцию Южному морскому пути.

Вместе с тем существуют различные мнения учёных относительно того, что СМП является коммерчески привлекательным:

- Одни исследователи утверждают, что сокращение расстояния на 40% при использовании СМП не означает такого снижения операционных издержек. Основной фактор – ледокольное сопровождение [1].
- Другие отмечают, что сокращение расстояния не приводит к снижению затрат на топливо, так как приходится маневрировать во льдах [2].
- Третьи отмечают, что использование СМП целесообразно только для наливных и навалочных грузов, но никак не контейнеров [3].

- Четвёртые уверяют, что риски, связанные с развитием объектов инфраструктуры, могут возрасти, поскольку изменение климата неизбежно приводит к усилению штормов в результате увеличения площади открытой воды и увеличению эрозии береговых линий в Арктике [4, 5].

В то же время предварительные расчёты отечественных учёных показали, что рейс одного сухогруза из Киркенеса в Йокогаму по СМП на 0,5 млн долл. дешевле по сравнению с рейсом через Суэцкий канал. Учтены были расходы на топливо, стоимость фрахта и прочие расходы. Экономия времени одного рейса по СМП в сравнении с перевозками через Южный морской путь составляет 10 суток и равна расходам судовладельца 250-900 тыс. долл. в зависимости от объёма и вида груза [6]. То есть речь идёт о больших суммах, которые можно сэкономить перевозчикам. Известно, что Египет от провозки грузов по Суэцкому каналу ежегодно получает около 5 млрд долл., что является одной из основных статей дохода страны.

Таким образом, Египет готовится к жёсткой конкуренции с СМП и события последних 10 лет наглядно показывают, что уже приняты определённые шаги в этом плане, а именно:

- 2012 г. ликвидированы сомалийские пираты, что требовало дополнительных финансовых затрат на безопасность морских судов.
- В 2015 г. построено второе русло Суэцкого канала за рекордно короткие сроки (2014-2015 гг.). Это позволило увеличить скорость прохождения по каналу (с 20 до 13 часов).

Но в пользу развития и состоятельности Северного морского пути можно привести несколько другие события, которые наблюдаются на мировом морском пространстве: мировой кризис в области здравоохранения и экономики, вызванный пандемией (COVID-19), изменил конфигурацию сети морских перевозок [7, 8]. На фоне сбоя в цепочке поставок, сокращения спроса и глобальной экономической неопределённости, вызванной пандемией, мировая экономика серьёзно пострадала от двойного шока спроса и предложения. Эти тенденции разворачивались на фоне уже более слабого 2019 г., когда международная морская торговля продолжала терять обороты (рис. 2).

В целом можно отметить четыре важных обстоятельства, которые оказывают существенное влияние на объём перевозки грузов и характер работы морского транспорта в последнее время:

- Во-первых, меняются конфигурации транспортных маршрутов, которые в том числе вызваны проблемами по проходимости на Суэцком канале.
- Во-вторых, на рынке морских перевозок продолжается процесс слияния и поглощения мега-альянсов, что приводит к оптимизации транспортных маршрутов.

- В-третьих, отмечается перераспределение прибыли между морскими судами и портами в пользу последних, соответственно, конкуренция возрастает.
- В-четвёртых, значительная часть международных морских перевозок приходится на страны АТР. Более половины выгруженных и погруженных товаров приходится на страны Азии. Таким образом, за сравнительно небольшой промежуток времени страны Азии превратились в морской транспортный узел, объединив более половины мировой торговли.

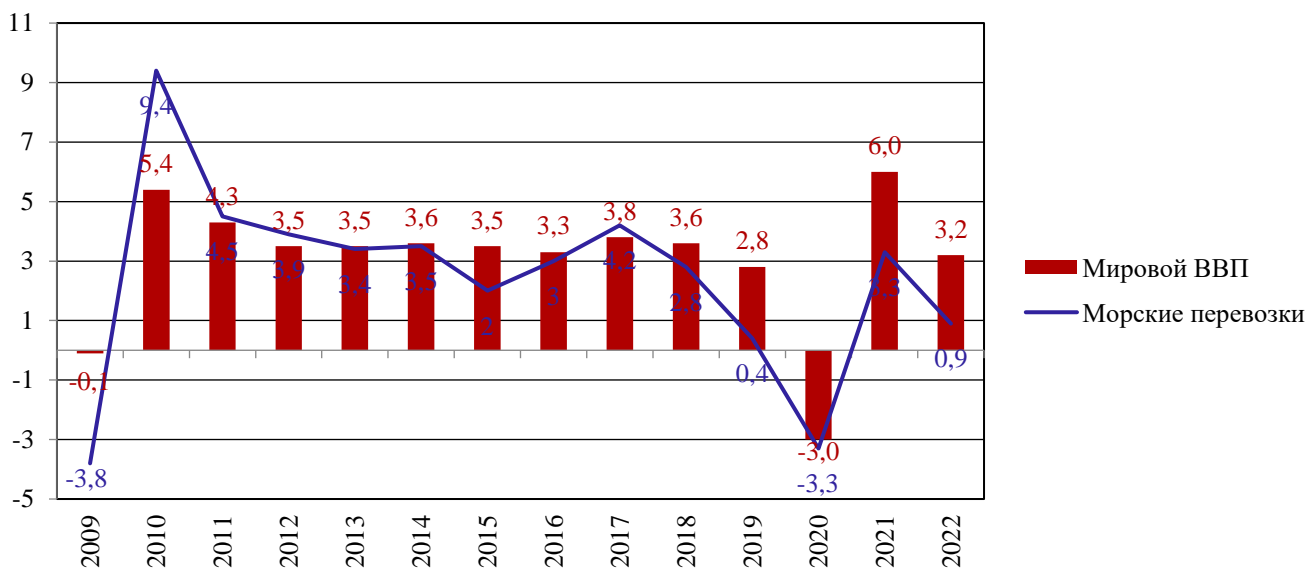


Рис. 2. Индексы мирового ВВП и перевозки грузов морским транспортом

Источник: Составлено на основе данных UNCTADSTAT

Дальнейшее развитие морского транспорта будет формироваться по следующим направлениям:

- внедрение новейшей транспортной техники;
- изменение форм организации транспортных процессов;
- оптимизация международных торговых маршрутов;
- технологическая борьба за безопасность и экологию.

Не исключено, что в будущем в условиях продолжающейся урбанизации и развития мега-альянсов, роль контейнеров в международной системе торговли со временем будет только возрастать [9, 10]. В мировой транспортной системе будет образовано три «судоходных супер-города» на трёх континентах (Европа, Америка и Азия), каждый из которых будет охватывать 8-часовую зону. Остальные судоходные центры утратят своё былое значение и будут служить центрами поддержки для обслуживания и доставки грузов.

При этом зреют некоторые ключевые неопределённости, которые окажут существенное влияние на то, в какой мере и в какой период будут встроены

новые технологии и процессы, а также создадут возможную развилку событий. К ним уже сейчас можно отнести:

- скорость ужесточения климатического регулирования;
- степень разворота мировой экономики от глобализации к регионализации (например, бунт развивающихся стран против климатического регулирования неизбежно ведёт к климатическим санкционным войнам).

Следовательно, можно отметить, что в настоящее время мир на пороге смены парадигмы между Востоком и Западом. Это выражается в том, что меняются транспортные артерии в мире в сторону стран Азии. Поэтому Суэцкий канал теряет свою значимость, а альтернативные транспортные коридоры, в т.ч. Северный морской путь всё чаще попадают в поле зрения.

На этом фоне также наблюдается изменение транспортных маршрутов в России, которое в свою очередь продиктовано действием санкций. И именно они задают новый вектор российской логистики – возрастает роль СМП. В этой связи активно рассматриваются альтернативные транспортные маршруты, которые в том числе, позволят частично разгрузить эти коридоры. В Восточной Арктике таким маршрутом будет выступать транспортный коридор «Северный транзит», который обеспечит связь северных провинций Китая с Западной Европой.

### Результаты исследования

В России в условиях новой парадигмы комплексного развития Арктики [11] всё больше внимания уделяется её территориям, Северному морскому пути, арктическим портам, а также круизному туризму<sup>1, 2, 3</sup>, где планируется масштабное привлечение государственных и частных инвестиций в инфраструктуру. Идея такова, что развитие производственных объектов в Арктической зоне обеспечит загрузку транспорта, снимет инфраструктурные ограничения, а также привлечёт дополнительные перевозки. Поэтому в нынешних условиях, когда внешнеторговое сотрудничество со многими странами стремительно меняется, требуется по-новому взглянуть на инфраструктурное обустройство Арктики [12].

**Северный морской путь.** В Российской Арктике по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское) проходит Северный морской путь. Он является важной транспортной артерией для страны, поскольку связан с национальной арктической транспортной системой и международным транзитным коридором.

---

<sup>1</sup> Стратегия развития Арктической зоны РФ на период до 2035 года.

<sup>2</sup> План развития Северного морского пути на период до 2035 года.

<sup>3</sup> Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года.

История освоения и развития Северного морского пути сопровождалась и взлётами, и падениями. С переходом страны на рыночную форму хозяйствования его инфраструктура долгое время находилась в глубоком системном кризисе, а грузовые перевозки едва обеспечивали внутренние потребности жителей северных регионов. Такая ситуация была обусловлена тем, что сокращение российской экономики в 1990-х гг. сделало невозможным обеспечивать субсидирование арктической транспортной системы. Это привело к резкому сокращению поставок грузов в северные регионы страны.

Современный период (2010-2022 гг.) развития национальной арктической транспортной системы СМП, в первую очередь, связан с преодолением кризисного состояния и интенсивным наращиванием грузооборота в последующие годы. Как следствие, в 2016 году был преодолен максимальный показатель советского периода (6,5 млн т – 1987 г.), в 2022 году был поставлен новый рекорд – 34,1 млн т (рис. 3).

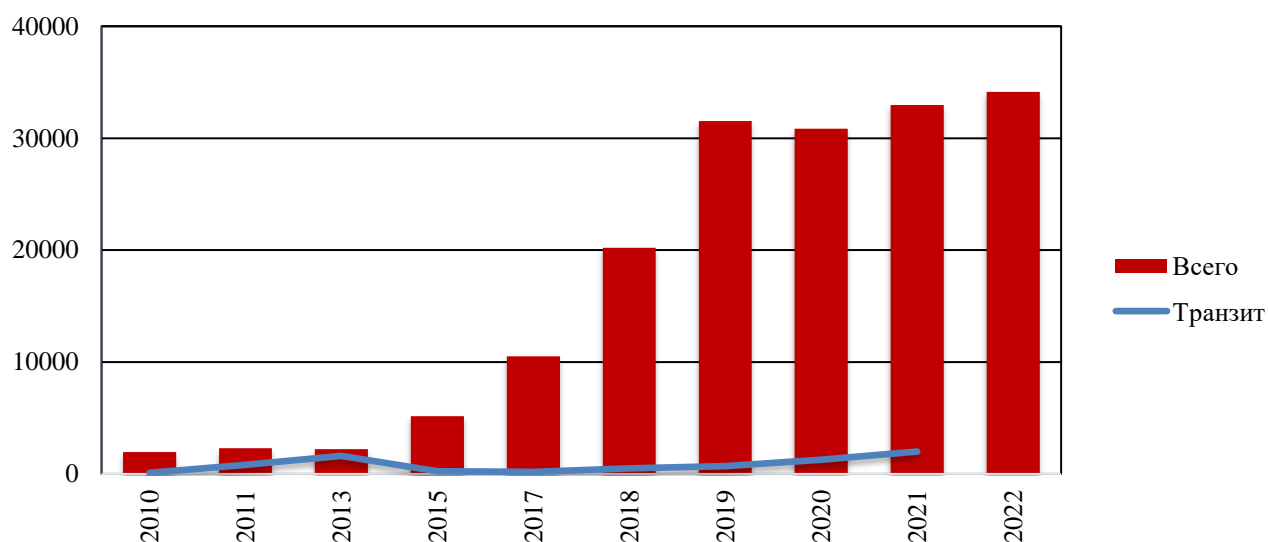


Рис. 3. Перевозки грузов по Северному морскому пути, тыс. т

Источник: РОСМОРПОРТ

Его рост был обеспечен стабильным наращиванием объёмов добычи сырьевых грузов (нефти, угля, железной руды и СПГ) крупными компаниями Норникель, Лукойл, Роснефть, Новатэк. В свою очередь транзит имел другую тенденцию. На трассе СМП он появился в 2010 году в результате снижения требований к уровню ледовой защиты кораблей. Достиг своего максимума в 2013 году – 1,6 млн т. В этот период был совершён 71 рейс между различными зарубежными портами: Мидзусима (Япония) – Монгстад (Норвегия): 79,8 тыс. т нефти; Щецин (Польша) – Тан Санг-Кай (Вьетнам): 120 т генеральных грузов

и т.д.<sup>4</sup>. Затем стал постепенно снижаться из-за украинского кризиса и последующей «санкционной» политики западных стран. В последние годы по причине транспортного коллапса на Суэцком канале объём транзита увеличился и достиг новой рекордной отметки в 2021 году – 2 млн т.

Основным экономическим препятствием в развитии транзитных перевозок является их одностороннее движение, когда судно движется в одном направлении на балласте. Учитывая данные обстоятельства, можно констатировать, что пока использование трассы СМП для осуществления транзитных перевозок крайне незначительно. Расширение судоходства по трассе СМП в основном основано на российских грузах, а транзитные международные перевозки составляют лишь 6%. Основной проблемой в наращивании перевозки грузов по трассе СМП выступает слабо развитая транспортная инфраструктура, в том числе плачевное состояние арктических портов страны.

Дальнейшие перспективы развития определены в новом Плане развития СМП на период до 2035 г.<sup>5</sup>, который был утверждён в 2022 году. Основные изменения, которые стоит озвучить: совокупный объём инвестиций Нового плана развития СМП составит 1,8 трлн рублей, из них транспорт – 793,2 млрд рублей. Объём грузовых перевозок – 80 млн т. План развития СМП состоит из пяти блоков и 152 мероприятий. Для перевозки планируемых грузов по СМП будет построен обеспечивающий и торговый флот с помощью лизинговой программы. Впервые к транспортным задачам добавлен блок по перспективным речным транспортным коридорам. Кроме того, в перспективе рассматриваются возможности развития круизного туризма в Арктике.

***Российско-китайское сотрудничество.*** Безусловно, что основным документом, регулирующим деятельность Китая в Арктике, является «Арктическая политика Китая» (Белая книга), которая была опубликована в 2018 году [13]. В целях развития российско-китайского сотрудничества в отношении Восточной Арктики приоритетными направлениями могут выступать два проекта: формирование и развитие транспортного коридора «Северный транзит»; развитие круизного туризма.

### **Проект 1. Транспортный коридор «Северный транзит»**

В настоящее время «Северный транзит» является одним из привлекательных проектов в Восточной Арктике. Объединив в одну транспортную линию населённые пункты Джалинда, Сковородино, Тында, Нерюнгри, Якутск, Тикси, можно сократить общее расстояние доставки грузов на 3,0-3,5 тыс. км. А если к нему присоединить участок Мохэ (Китай) – Джалинда (Россия), то будет обес-

<sup>4</sup> <http://arctic-lho.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2013.pdf>

<sup>5</sup> План развития Северного морского пути на период до 2035 года.



печен выход северных провинций Китая на Западную Европу. Важным, но не критичным недостатком данной транспортной артерии является сезонность движения по р. Лена, но это обстоятельство может быть компенсировано за счёт повышения интенсивности летней навигации.

По оценкам экспертов объём российско-китайского грузопотока превысит 700 тыс. т, а пассажиропотока – свыше 180 тыс. человек. Примерная стоимость основных инфраструктурных проектов в рамках развития транспортного коридора «Северный транзит» составит 100,2 млрд руб.

По сути, проект «Северный транзит» является продолжением нескольких проектов, которые обсуждаются вот уже на протяжении более ста лет. Впервые идею создания транспортного коридора высказали российские учёные ещё в 1909 г., когда планировалось создать Единую Глубоководную систему страны [14]. Кроме того, данный проект был интересен иностранным учёным. Так, в 2005 году в Китае был представлен проект «Экономический коридор ХА – ДА – ЦИ» [15], который был направлен на создание особой экономической зоны с льготным режимом налогообложения для привлечения не только китайских, но и иностранных инвесторов. Далее в 2010 году данный проект был замечен и оценён учёными Р. Корея [16].

## **Проект 2. Круизный туризм**

Развитие круизного туризма может также представлять взаимовыгодное сотрудничество между Россией и Китаем в Арктике.

Ещё в доковидное время Дальневосточный регион часто попадал в фокус внимания зарубежных круизных операторов для освоения и развития нового круизного направления. Круизный туризм был особенно популярен именно среди туристов стран Азии. Только за период с 2014 по 2019 гг. количество захода круизных судов в порты выросло с 14 до 47 единиц, а число туристов увеличилось с 23,6 тыс. до 54,5 тыс. человек (рис. 4). Два последующих года из-за пандемии COVID-19 в 2021 году было отменено около 40 круизных судов: Владивосток – 15, Корсаков – 10, П.– Камчатский – 15.

Пока круизный туризм сконцентрирован в южной части региона. Морские маршруты формируются из портов Корсаков и Владивосток с выходом на Курилы, Камчатку, Чукотку, Командорские острова, Магадан и остров Врангеля. В рамках формирования трансграничного бренда «Восточное кольцо России» планируется создать единое круизное пространство для дальнейшего сотрудничества со странами Азии.

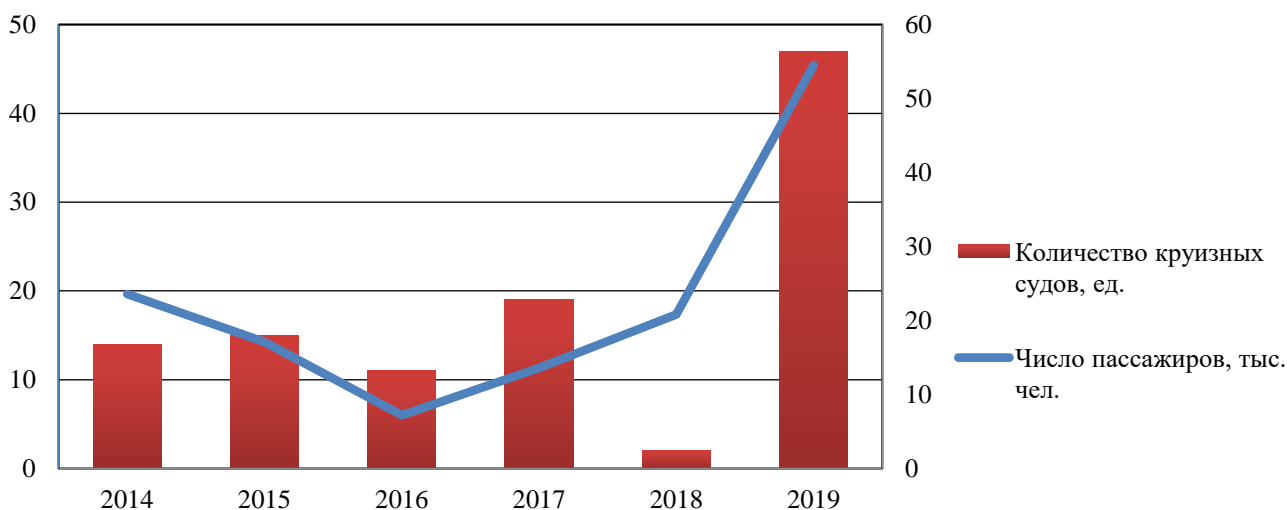


Рис. 4. Количество заходов круизных лайнеров и их туристов в порты ДВ

Источник: Составлено автором

В целом круизный туризм Дальневосточного региона имеет необходимые предпосылки для дальнейшего развития: большая по протяжённости морская береговая линия; наличие островных и отдалённых территорий; близость региона к ёмкому рынку Азии; культурно-историческое наследие; возможность развивать новые экологические маршруты. Однако одной из главных проблем устойчивого развития круизного туризма является: отсутствие собственного круизного флота, слаборазвитая портовая инфраструктура, а также отсутствие надлежащей организации операций по эффективному и надёжному размещению круизных судов [17].

Для того чтобы проект «Восточное кольцо России» стал цепью готовых маршрутов, планируется развивать транспортную логистику. В этом ключе с 2021 года стали разрабатывать межрегиональную схему территориально-пространственного планирования. Ростуризм планировал поддерживать существующие туристические кластеры за счёт софинансирования. Планировалось также создать отдельную круизную компанию с парком судов международного класса для развития круизного туризма. Успешность реализации устойчивого развития круизного туризма в Тихоокеанской Арктике в дальнейшем будет зависеть от многих факторов.

Вместе с тем на протяжении последних трёх десятилетий мировой круизный рынок демонстрировал непрерывный рост с небольшими сбоями в кризисных годах, который был сокрушительно прерван в 2020 году пандемией COVID-19, когда у большинства компаний не было выбора, кроме как остановить свои услуги на неопределённое время. Как следствие количество круизных пассажирских перевозок снизилось на 75% и достигло рекордно низкой отметки – 7 млн человек (рис. 5). Ожидалось, что в следующий 2021 год круизные

пассажирские перевозки продолжают своё падение. Однако вопреки прогнозам, спрос увеличился, восстановившись после первоначального спада в 2 раза, и достиг уровня 13,9 млн человек.

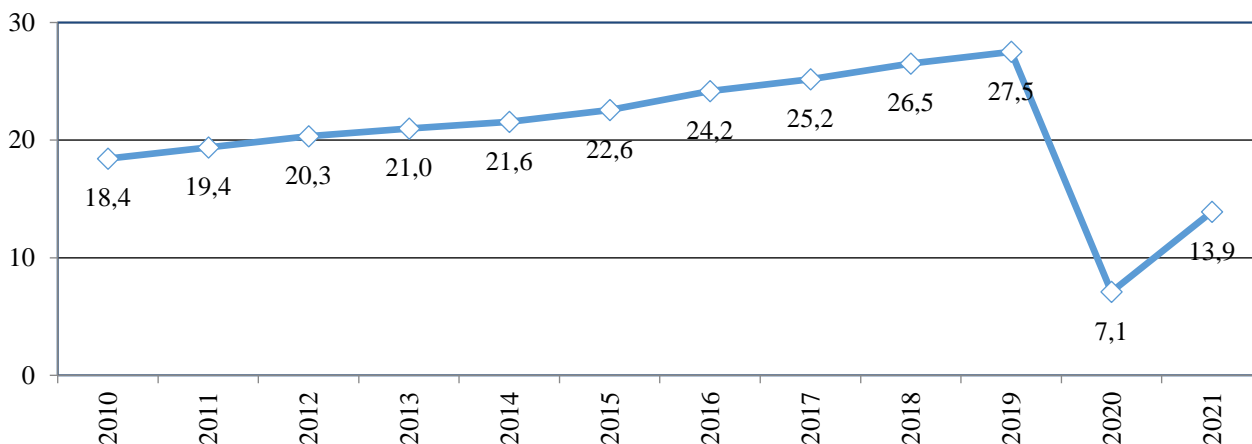


Рис. 5. Мировые круизные пассажирские перевозки, млн человек

Источник: Данные адаптированы из Rodrigue J-P et al. (2020) *The Geography of Transport Systems* [18]

В результате изменений последних двух лет некоторые компании были вынуждены прекратить свою деятельность, что привело к аресту судов и аукционным продажам. По этой причине впервые в истории средний возраст круизных судов, идущих на слом, снизился с 47 до 28 лет. Таким образом, в 2021 году круизный флот составил 323 судна общей пассажироместимостью 581,2 тыс. человек<sup>6</sup>.

Как правило, страны с морскими традициями имеют более высокую долю населения, которая периодически отправляется в круизы. При этом уровень круизной индустрии в Азии достаточно низкий (12%), поскольку круизы обычно не воспринимаются как приемлемая форма отдыха (рис. 6).

В первую очередь это связано с географическими особенностями и культурными различиями рынка Азии по сравнению с рынками Средиземноморья или Северной Европы, где преобладают короткие круизные маршруты и небольшие расстояния между пунктами назначения [19].

Однако ситуация в Азии с 2010 года заметно меняется. Видя огромный потенциальный спрос со стороны азиатских туристов на круизные путешествия, правительства и отраслевые партнёры стремятся сформировать круизные кластеры в совокупности с круизными портами [20]. По этой причине основным условием развития круизных линий в Азии стало наличие развитой портовой инфраструктуры, которая способна одновременно принимать большой поток туристов.

<sup>6</sup> Growth of the Ocean Cruise Line Industry. <https://cruisemarketwatch.com/growth/>

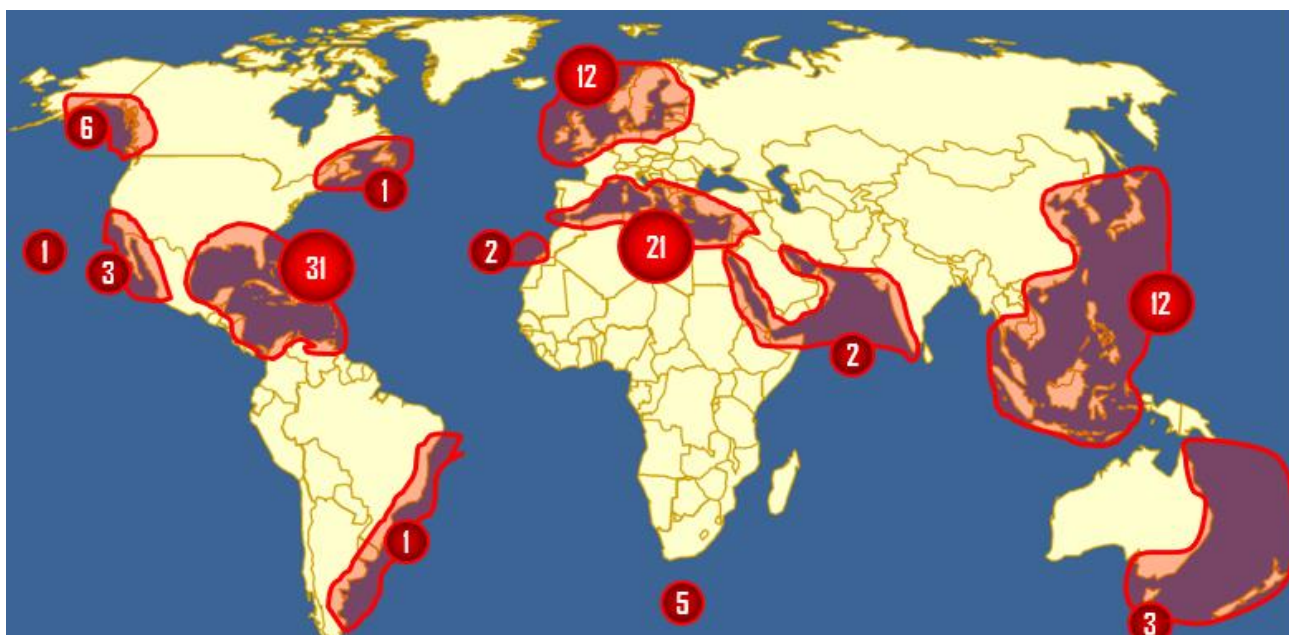


Рис. 6. Доля круизного рынка по регионам

Источник: Данные адаптированы из Rodrigue J-P et al. (2020)  
The Geography of Transport Systems [18]

Вместе с тем массовое распространение круизного туризма создало масштабную проблему для круизных портов, которые стоят перед дилеммой – получение дохода от туризма или сохранение экологических и социально-культурных ценностей в регионе. Вероятно, что в будущем новые санитарные протоколы и новые условия обслуживания круизных судов будут способствовать развитию круизных маршрутов с акцентом на экологическое движение. Именно по этой причине круизный туризм в будущем будет стремительно развиваться в отдалённых и труднодоступных регионах, в том числе в Восточной Арктике.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Liu M., Kronbak J. The Potential Economic Viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an Alternative Route between Asia and Europe. *Journal of Transport Geography*. 2010. № 18. P. 434-444.
2. Faury O., Cariou P. The Northern Sea Route Competitiveness for Oil Tankers. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2016. № 94. P. 461-469.
3. Schoyen H., Brathen S. The Northern Sea Route versus the Suez Canal: Cases from Bulk Shipping. *Journal of Transport Geography*. 2011. № 19. P. 977-983.

4. Becker A. H., Matson P., Fischer M., Mastrandrea M. D. Towards seaport resilience for climate change adaptation: Stakeholder perceptions of hurricane impacts in Gulfport (MS) and Providence (RI). *Progress in Planning*. 2015. № 99. P. 1-49.
5. Порфирьев Б. Н., Воронина С. А., Семикашев В. В. и др. Последствия изменений климата для экономического роста и развития отдельных секторов экономики российской Арктики // *Арктика: экология и экономика*. 2017. № 4 (28). С. 4-17. DOI:  
10.25283/2223-4594-2017-4-4-17.
6. Евдокимов Г. Арктический транспортный флот / Г. Евдокимов // *Морская стратегия России и приоритеты развития Арктики*. Раздел 4.5. – Апатиты: КНЦ РАН, 2013. С. 170-173.
7. Рослякова Н.А., Дорофеева Л.В. Северный и южный транспортные коридоры: новые реалии и перспективы развития // *Региональная экономика. Юг России*. 2022. Т. 10. № 4. С. 29-43. DOI:  
<https://doi.org/10.15688/re.volsu.2022.4.3>.
8. Заостровских Е. А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2020 г. // *Регионалистика*. 2021. Т. 8. № 6. С. 68-84. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.68>
9. Erik W. Jakobsen, Christian Svane Mellbye, M. Shahrin Osman, Eirik H. Dyrstad. The leading maritime capitals of the world 2017. Menon economics publication. 2017. № 28. – 40 p. <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2017-28-LMC-report.pdf>
10. Wanga C., Ducruet C. New port development and global city making: emergence of the Shanghai-Yangshan multilayered gateway hub // *Journal of Transport Geography*. 2012. № 5. P. 58-69.
11. Ивантер В. В., Лексин В. Н., Порфирьев Б. Н. Арктический мегапроект в системе государственных интересов и государственного управления // *Российская Арктика: средоточие планов и проблем. Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование*. 2014. № 6. Т 7. С. 6-24.
12. Пилясов А. Н., Замятина Н. Ю. Освоение Севера 2.0: вызовы формирования новой теории // *Арктика и Север*. 2019. № 34. С. 57-76. DOI:  
10.17238/issn2221-2698.2019.34.57
13. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China, 26.01.2018. <http://english.www.gov.cn/archive>
14. Крупнов Ю. В, Беляков А. А. Речная доктрина Российской Федерации. Проектно-аналитический доклад к разработке доктрины. Автономная некоммерческая организация «Институт демографии, миграции и регионального развития». М.: Международное общественное движение «Движение развития». 2015. – 108 с. [https://www.idmrr.ru/downloads/Rechnaya\\_doktrina.pdf](https://www.idmrr.ru/downloads/Rechnaya_doktrina.pdf)

16. Коваленко Ю. В. Приграничные транспортные связи Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая // Вестник ДВО РАН. 2006. № 6. С 21-26.
17. Lee Sung W. Comments on Chapter 2: Korean perspective. // The Arctic in World Affairs. A North Pacific Dialogue on the Future of the Arctic. 2013 North Pacific Arctic Conference Proceedings. P. 110-115.
18. Jean-Paul Rodrigo. The Geography of Transport Systems. 2020. New York: Rutledge, 456 pages. doi.org/10.4324/9780429346323
19. Lau Y.-y., Yip T. L. The Asia cruise tourism industry: Current trend and future outlook // The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2020. № 36. P. 190-201.
20. Заостровских Е. А. Устойчивое развитие круизного туризма в Дальневосточном регионе // Современные проблемы регионального развития. Материалы IX Всерос. науч. конф. / Под ред. Е.Я. Фрисмана. Биробиджан: ИКАРП ДВО РАН, 2022. С. 69-74. DOI: 10.31433/978-5-904121-35-8-2022-69-72.