

Научная статья

Original article

УДК 339.9

doi: https://doi.org/10.55186/2413046X_2026_11_6_78

edn: MMGZKW

**ЛЕДЯНОЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ: ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКО-
КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

**THE ICE SILK ROAD: PROSPECTS FOR RUSSIAN-CHINESE
COOPERATION**



Тюленева Татьяна Ивановна, к.э.н., доцент, ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет», Хабаровск, E-mail: tti1409@yandex.ru

Tyuleneva Tatyana Ivanovna, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Pacific National University, Khabarovsk, E-mail: tti1409@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются перспективы российско-китайского сотрудничества в рамках концепции Ледяного шёлкового пути, связанной с развитием арктического судоходства и использованием Северного морского пути. Раскрывается место Ледяного шёлкового пути в более широкой стратегии «Один пояс – один путь». Особое внимание уделяется стратегическим интересам России и Китая: для России данный проект имеет значение как инструмент развития северных территорий, укрепления транспортного суверенитета и расширения экспортных возможностей в энергетической сфере; для Китая он выступает способом диверсификации торговых маршрутов, повышения устойчивости внешнеэкономических связей и укрепления международного статуса. Отмечается, что Северный морской путь способен сокращать сроки доставки грузов между Азией и Европой и снижать зависимость от традиционных южных маршрутов.

Рассматриваются проблемы, сдерживающие развитие Ледяного шёлкового пути, включая сложные природно-климатические условия, недостаточный уровень инфраструктурного обеспечения, высокую стоимость перевозок, правовые неопределённости, санкционные ограничения и экологические риски. Выделяются перспективные направления сотрудничества: модернизация арктических портов, развитие ледокольного и арктического флота, реализация энергетических проектов, цифровизация навигации, проведение совместных научных исследований, экологический мониторинг, формирование устойчивых финансовых механизмов и другие направления взаимодействия. Делается вывод о том, что Ледяной шёлковый путь не заменяет традиционные маршруты, но может стать важным дополнительным коридором евразийской логистики при условии согласования интересов сторон и комплексного развития арктической инфраструктуры.

Abstract. The article examines the prospects for Russian-Chinese cooperation within the framework of the Ice Silk Road concept, which is associated with the development of Arctic shipping and the use of the Northern Sea Route. The place of the Ice Silk Road within the broader Belt and Road Initiative is also explored. Particular attention is paid to the strategic interests of Russia and China: for Russia, this project is significant as an instrument for developing northern territories, strengthening transport sovereignty, and expanding export opportunities in the energy sector; for China, it serves as a means of diversifying trade routes, increasing the resilience of foreign economic ties, and strengthening its international status. The article notes that the Northern Sea Route has the potential to reduce cargo delivery times between Asia and Europe and to decrease dependence on traditional southern routes. It examines the problems hindering the development of the Ice Silk Road, including harsh natural and climatic conditions, insufficient infrastructure, high transportation costs, legal uncertainties, sanctions-related restrictions, and environmental risks. Promising areas of cooperation are identified, including the modernization of Arctic ports, the development of

icebreaker and Arctic fleets, the implementation of energy projects, the digitalization of navigation, joint scientific research, environmental monitoring, the formation of sustainable financial mechanisms, and other areas of interaction. The article concludes that the Ice Silk Road does not replace traditional routes but can become an important additional corridor of Eurasian logistics, provided that the interests of the parties are aligned and Arctic infrastructure is developed comprehensively.

Ключевые слова: Ледяной шёлковый путь, Северный морской путь, Арктика, российско-китайское сотрудничество, Китай, Россия

Keywords: Ice Silk Road, Northern Sea Route, Arctic, Russian-Chinese cooperation, China, Russia

В начале XXI века Арктика постепенно преобразуется из удалённого и труднодоступного пространства в значимый регион мировой политики и экономики. Её значение определяется не только наличием крупных запасов природных ресурсов, но и возможностью формирования новых транспортных направлений, способных частично изменить логистику международной торговли. На этом фоне особое внимание привлекает концепция «Ледяного шёлкового пути» или «Полярного шёлкового пути», связанная с развитием арктического судоходства, использованием Северного морского пути (СМП) и расширением российско-китайского сотрудничества.

Появление идеи «Ледяного шёлкового пути» стало логичным продолжением китайской инициативы «Один пояс – один путь», направленной на развитие международной инфраструктурной связанности и создание новых коридоров экономического взаимодействия. Первоначально инициатива «Один пояс – один путь» была ориентирована преимущественно на сухопутные и морские маршруты Евразии, Африки и Юго-Восточной Азии, однако позднее её география стала расширяться. Арктическое направление получило официальное закрепление в китайской арктической

политике после публикации «Белой книги» об арктической политике Китая в 2018 году [1, 3]. В этом документе Китай заявил о намерении участвовать в совместном развитии Ледяного шёлкового пути. Арктика стала рассматриваться Китаем как одно из перспективных направлений глобальной транспортной и экономической интеграции.

Основу Ледяного шёлкового пути составляет Северный морской путь. В последние годы растёт интерес китайских судоходных компаний к использованию данного маршрута [2, 9]. Например, китайские судоходные компании выполнили по Северному морскому пути в 2023 году 8 рейсов; в 2024 году – 14 рейсов, а в 2025 году – 23 рейса [12], что свидетельствует о последовательном расширении практики использования маршрута. Привлекательность СМП заключается в том, что он способен значительно сократить расстояние между портами Восточной Азии и Северной Европы по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Для отдельных направлений сокращение расстояния может достигать примерно 30–40 %. Например, в 2025 году был совершен первый прямой контейнерный рейс из Китая в Великобританию через СМП. Судно «Istanbul Bridge» прошло маршрут за 20 дней, что наглядно демонстрирует экономию времени по сравнению с южным маршрутом, прохождение по которому составляет 35–45 дней [8]. Вместе с тем СМП сохраняет сезонный характер и зависит от ледовой обстановки, ледокольного сопровождения, портовой инфраструктуры и точности навигационного планирования. Поэтому на современном этапе он начинает формироваться как дополнительный элемент глобальных цепочек поставок, чем как полноценная альтернатива традиционным морским маршрутам.

Для России значение сотрудничества связано, прежде всего, с её арктическим положением. Российская Федерация обладает самой протяжённой арктической береговой линией, значительными запасами нефти и газа, а также уникальным опытом ледокольного судоходства. Северный

морской путь, проходящий вдоль российского побережья, является кратчайшим морским маршрутом между Европой и Азией и рассматривается как один из важнейших инструментов развития северных территорий, укрепления транспортной независимости и расширения экспортных возможностей России, при этом его потенциал выходит далеко за рамки транспортно-логистического коридора [4]. Развитие Северного морского пути до уровня стабильного международного транспортного коридора требует значительных инвестиций, технологического обновления и устойчивого внешнеэкономического партнёрства. Китай в этом отношении выступает для России важным партнёром, обладающим финансовыми ресурсами, промышленными возможностями и заинтересованностью в новых маршрутах доставки грузов. Сотрудничество России и Китая позволяет привлекать инвестиции, расширять рынки сбыта энергоресурсов, развивать транспортно-логистическую инфраструктуру, снижать логистические издержки и внедрять современные технологии. При этом для России принципиально важно сохранять суверенный контроль над СМП и стратегической инфраструктурой Арктики.

Для Китая сотрудничество в Арктике представляет интерес как фактор повышения устойчивости внешней торговли и безопасности морских коммуникаций. Основные маршруты китайского экспорта и импорта проходят через традиционные морские пути, включая Суэцкий канал и Малаккский пролив. Эти направления остаются важнейшими для китайской экономики, но одновременно они подвержены перегрузкам, политическим рискам и возможным кризисам. В этих условиях Ледяной шелковый путь может стать для Китая дополнительным маршрутом, позволяющим диверсифицировать логистику и снизить зависимость от южных морских коридоров. Однако его значение для Китая пока остаётся скорее дополнительным, чем заменяющим традиционные маршруты. Китай также заинтересован в доступе к энергетическим ресурсам Арктики, прежде всего к

природному газу. Участие в арктических проектах усиливает международный статус Китая как глобальной державы. При этом Китай не является арктическим государством, но с 2013 года имеет статус наблюдателя в Арктическом совете [6] и в официальных документах называет себя «приарктическим государством». Такая формулировка отражает стремление Китая обосновать своё участие в арктических проектах через научные, экономические, экологические и транспортные интересы. В результате Ледяной шёлковый путь становится для Китая не только логистическим проектом, но и инструментом укрепления международного статуса.

Интересы России и Китая в Арктическом регионе формируют общую мотивационную базу для развития сотрудничества. Сравнение основных мотивов приведено в таблице 1.

Таблица 1. Сравнение мотивов сотрудничества России и Китая

Сфера	Россия	Китай
Стратегические цели	Развивать СМП и арктические территории; укреплять транспортный суверенитет и контроль над основной инфраструктурой.	Расширять использование северного транспортного коридора; диверсифицировать маршруты поставок.
Экономика	Увеличить экспорт нефти, газа и сжиженного природного газа; привлечь инвестиции; развивать северные регионы.	Сократить сроки и стоимость перевозок по СМП; получить доступ к сырью; повысить энергетическую безопасность.
Логистика	Связать СМП с БАМ, Транссибом и портами Дальнего Востока; обеспечить стабильные графики перевозок.	Проверить коммерческую применимость северного транзита; снизить зависимость от традиционных южных морских маршрутов; оптимизировать цепочки поставок.
Инфраструктура	Сформировать инфраструктурные предпосылки для комплексного освоения Арктики и надёжного функционирования СМП.	Участвовать в развитии портовой инфраструктуры и перевалочных комплексов.

Сфера	Россия	Китай
Наука	Снизить неопределённость природных, климатических и экологических рисков при освоении Арктики.	Расширять научное присутствие в Арктике и использовать исследовательские данные для повышения безопасности северных маршрутов.
НИОКР	Создавать и адаптировать технологии для работы в условиях Крайнего Севера.	Использовать технологический потенциал для повышения эффективности и безопасности арктической логистики.
Экология	Снизить экологические и аварийные риски при реализации арктических проектов.	Внедрять «зелёные» технологии; контролировать выбросы, включая чёрный углерод; демонстрировать экологическую ответственность.
Имидж	Формировать образ ответственного арктического оператора СМП; укреплять доверие партнёров.	Поддерживать статус ответственного «приарктического» участника; демонстрировать соблюдение международных норм.

Сопоставление данных таблицы 1 позволяет заключить, что стратегические, экономические и логистические мотивы России и Китая в Арктике преимущественно дополняют друг друга. Россия заинтересована в развитии Северного морского пути как инструмента северной связности, освоения арктических территорий, монетизации ресурсной базы и укрепления транспортного суверенитета. Китай, в свою очередь, ориентирован на диверсификацию маршрутов, снижение зависимости от традиционных южных морских коридоров, оптимизацию логистических цепочек и повышение энергетической безопасности за счёт доступа к арктическим ресурсам.

Несмотря на взаимный интерес России и Китая и позитивную динамику использования Северного морского пути, развитие Ледяного шёлкового пути сталкивается с комплексом проблем, включающих природные, технологические, правовые и рыночные факторы (табл. 2).

Таблица 2. Проблемы, сдерживающие развитие Ледяного шёлкового пути

Категория	Основные проблемы
Природные	Изменчивый лёд; короткий навигационный сезон; шторма, туманы, обледенение; полярная ночь и низкая видимость.
Технологические	Нехватка судов ледового класса; ограниченные мощности ледокольного сопровождения; недостаточная развитость арктической портовой инфраструктуры, включая бункеровку, ремонтные мощности и поисково-спасательное обеспечение; ограничения на поставки и сервис специализированного оборудования.
Правовые	Разрешительный режим плавания по СМП в российской юрисдикции; различия в трактовке норм международного морского права; строгие требования Полярного кодекса и экологических стандартов; возможная непредсказуемость тарифов и административных процедур.
Рыночные	Нерегулярность графиков и сезонный характер перевозок; ограниченная номенклатура грузов и слабая обратная загрузка; высокие издержки на ледокольную проводку, страхование и бункеровку; конкуренция с маршрутом через Суэцкий канал; санкционные риски.

Природные условия (короткая навигация, изменчивый лёд) создают высокие риски, технологическая и портовая неготовность усиливает зависимость от ледоколов, а жёсткие правовые нормы повышают неопределённость. На рыночном уровне это оборачивается высокими издержками, сезонностью и слабой конкурентоспособностью по сравнению с традиционными маршрутами. Для устойчивого развития проекта требуется не только техническое оснащение, но и гармонизация правил, а также стабильные экономические условия.

Перспективы развития российско-китайского сотрудничества в рамках инициативы Ледяного шёлкового пути зависят от способности сторон перейти от отдельных проектов и экспериментальных рейсов к более устойчивой модели взаимодействия. Наиболее вероятным направлением станет постепенное формирование комплексной транспортно-энергетической системы, в которой Северный морской путь будет использоваться не только для вывоза арктических ресурсов, но и для регулярных транзитных перевозок

между Азией и Европой. При этом развитие Ледяного шёлкового пути не означает полной замены традиционных маршрутов через Суэцкий канал, а предполагает создание дополнительного коридора, способного повысить устойчивость мировой логистики в условиях перегрузок, кризисов и геополитической нестабильности. Основные перспективные направления российско-китайского сотрудничества в рамках Ледяного шёлкового пути [4, 5, 7, 10, 11] представлены в таблице 3.

Таблица 3. Перспективные направления российско-китайского сотрудничества

Направление	Содержание сотрудничества	Ожидаемый результат
Транспорт и логистика	Переход от экспериментальных рейсов к регулярным сезонным перевозкам по СМП; развитие контейнерных сервисов; формирование сквозных мультимодальных маршрутов с участием морской, железнодорожной и портовой инфраструктуры.	Повышение предсказуемости перевозок; укрепление роли СМП как дополнительного евразийского транспортного коридора; снижение зависимости от перегруженных южных маршрутов.
Портовая инфраструктура	Создание опорной портовой сети для обслуживания арктических перевозок: модернизация портов, развитие терминалов, складов, бункеровочных, ремонтных и аварийно-спасательных мощностей.	Рост пропускной способности; снижение издержек; повышение безопасности и надёжности перевозок.
Судостроение	Развитие совместных проектов по строительству и обслуживанию судов ледового класса, газозовов, контейнеровозов и вспомогательного флота; расширение ремонтной и сервисной базы.	Снижение дефицита арктического флота; технологическое обновление судоходства; повышение автономности и надёжности перевозок.
Энергетическое сотрудничество	Расширение проектного участия китайских компаний в арктической энергетике; развитие СПГ-инфраструктуры, нефтегазохимических	Укрепление энергетической безопасности Китая; расширение экспортных возможностей России; повышение устойчивости двустороннего

Направление	Содержание сотрудничества	Ожидаемый результат
	проектов и долгосрочных контрактных механизмов поставок.	энергетического партнёрства.
Цифровизация	Внедрение цифровых систем управления арктическими перевозками: ледовая разведка, спутниковый мониторинг, ИИ-прогнозирование маршрутов, электронный документооборот и обмен навигационными данными.	Повышение предсказуемости маршрута; снижение навигационных рисков; ускорение процедур сопровождения грузов.
Научные исследования и мониторинг	Формирование совместной системы научного мониторинга Арктики: обмен данными о ледовой обстановке, климате, погоде, состоянии океана и вечной мерзлоты; проведение совместных экспедиций и исследовательских программ.	Повышение точности прогнозов; повышение безопасности освоения Арктики; укрепление научного взаимодействия.
Экология	Разработка совместных экологических стандартов, процедур аварийного реагирования и системы постоянного мониторинга воздействия перевозок и энергетических проектов на арктические экосистемы.	Снижение экологических рисков; минимизация ущерба арктической среде; повышение международной легитимности проекта.
Финансово-институциональное обеспечение	Создание механизмов долгосрочного финансирования; развитие системы страхования арктических рисков; согласование тарифов, процедур допуска судов и правил сопровождения грузов; формирование совместных координационных органов и двусторонних рабочих групп.	Повышение инвестиционной привлекательности и устойчивости проектов; снижение финансовых, правовых и административных рисков; рост предсказуемости условий перевозок; укрепление доверия между участниками сотрудничества.

Таким образом, Ледяной шёлковый путь является перспективным направлением российско-китайского сотрудничества, объединяющим транспортные, энергетические, инфраструктурные и научные интересы двух стран. Для России он связан с развитием Северного морского пути,

укреплением транспортного суверенитета и освоением Арктики, а для Китая – с диверсификацией торговых маршрутов, доступом к ресурсам и повышением устойчивости внешней торговли. Вместе с тем СМП пока не может рассматриваться как полноценная замена маршруту через Суэцкий канал. Его развитие ограничивают сложные природные условия, сезонность судоходства, высокая стоимость перевозок, недостаток инфраструктуры, санкционные и экологические риски. Поэтому на современном этапе Ледяной шёлковый путь выступает дополнительным транспортным коридором.

Реализация перспективных направлений российско-китайского сотрудничества в рамках Ледяного шёлкового пути будет зависеть от модернизации портов, расширения ледокольного и арктического флота, внедрения цифровых технологий, согласования правил и сохранения баланса между экономическими интересами Китая и суверенными интересами России. При выполнении этих условий Ледяной шёлковый путь может стать важным элементом евразийской транспортно-энергетической системы и укрепить российско-китайское сотрудничество.

Список источников

1. Белая книга: Китай стремится к содействию устойчивому развитию Арктики [Электронный ресурс] // Синьхуа Новости. – 2018. – 26 янв. – URL: http://russian.xinhuanet.com/2018-01/26/c_136926782.htm (дата обращения: 08.06.2026).
2. В Китае растет интерес к совместным с Россией проектам по развитию Севморпути – глава «Росатома» [Электронный ресурс] // Korabel.ru : новости морской индустрии. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/v_kitae_rastet_interes_k_sovmestnym_s_rossiey_proektam_po_razvitiyu_sevmorputi_-_glava_rosatoma.html (дата обращения: 08.06.2026).

3. Журавель В. П. «Белая книга» Китая по Арктике: взгляд в будущее // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. 2019. №2-2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/belaya-kniga-kitaya-po-arktike-vzglyad-v-budushee> (дата обращения: 08.06.2026).
4. Лагутина М. Л. Северный морской путь в стратегии российско-китайского взаимодействия в Арктике: приоритеты развития / М. Л. Лагутина, А. В. Овчинникова // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. – 2026. – № 2 (26). – С. 84–91. – URL: <https://arctic2035.ru/n26-p84> (дата обращения: 08.06.2026).
5. Ларченко Л. В. СМП как важнейшая часть Ледового шелкового пути: состояние и перспективы [Электронный ресурс] // Neftegaz.RU. – 2020. – № 10. – URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/transportirovka/633506-smp-kak-vazhneyshaya-chast-ledovogo-shelkovogo-puti-otsenka-sovremennogo-sostoyaniya-i-perspektiv-ra/> (дата обращения: 08.06.2026).
6. Наблюдатели Арктического Совета [Электронный ресурс] // Arctic Council : official website. – URL: <https://arctic-council.org/about/observers/> (дата обращения: 08.06.2026).
7. Нг Ч. И. Китайско-российское сотрудничество в развитии Северного морского пути / Ч. И. Нг, Ю. Ву, В. Чжан [и др.] // Вестник международных организаций. – 2025. – Т. 20, № 1. – С. 46–74. – URL: https://iorj.hse.ru/data/2025/05/22/1971025730/Вестник_2025_01_13_05_25-44-72.pdf (дата обращения: 08.06.2026).
8. Первый контейнерный рейс из Китая в Европу прошёл по Северному морскому пути [Электронный ресурс] // Growex-group.ru : пресс-центр. – URL: <https://growex-group.ru/press-center/publications/news/pervyy-konteynernyy-reys-iz-kitaya-v-evropu-proshyel-po-severnomu-morskому-puti/> (дата обращения: 08.06.2026).
9. Росатом: Китай увеличит грузоперевозки по СМП до 5,4 млн тонн [Электронный ресурс] // ATI.SU : транспортный портал. – 2026. – 19 мая. –

URL: <https://news.ati.su/news/2026/05/19/rosatom-kitaj-uvlichit-gruzoperevozki-ro-smp-do-54-mln-tonn-327211/> (дата обращения: 08.06.2026).

10. Сюй Гуанмяо. «Ледовый Шёлковый путь»: китайско-российское сотрудничество на фоне переустройства международного порядка в Арктике / Сюй Гуанмяо, Ю. В. Кулинцев // Восточная Азия: факты и аналитика. – 2020. – № 2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ledovyy-shyolkovyy-put-kitaysko-rossiyskoe-sotrudnichestvo-na-fone-pereustroystva-mezhdunarodnogo-poryadka-v-arktike> (дата обращения: 08.06.2026).

11. Хакимова А. С. Международные перевозки грузов между Россией и Китаем: текущее состояние и перспективы развития / А. С. Хакимова, А. Н. Кусков // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2024. – № 4 3 (110). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-perevozki-gruzov-mezhdu-rossiey-i-kitaem-tekushee-sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya> (дата обращения: 08.06.2026).

12. 23 рейса китайских судов прошли по Северному морскому пути в 2025 году [Электронный ресурс] // РБК Тренды. – URL: <https://trends.rbc.ru/trends/social/cmrm/691f16d49a794743b90e3938> (дата обращения: 08.06.2026).

References

1. Belaja kniga: Kitaj stremitsja k sodejstviju ustojchivomu razvitiju Arktiki [Jelektronnyj resurs] // Sin'hua Novosti. – 2018. – 26 janv. – URL: http://russian.xinhuanet.com/2018-01/26/c_136926782.htm (data obrashhenija: 08.06.2026).

2. V Kitae rastet interes k sovместnym s Rossiej proektam po razvitiju Sevmorputi – glava «Rosatoma» [Jelektronnyj resurs] // Korabel.ru : novosti morskoj industrii. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/v_kitae_rastet_interes_k_sovместnym_s_rossiey_proektam_po_razvitiyu_sevmorputi_-_glava_rosatoma.html (data obrashhenija: 08.06.2026).

3. Zhuravel' V. P. «Belaja kniga» Kitaja po Arktike: vzglyad v budushhee // Bol'shaja Evrazija: razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo. 2019. №2-2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/belaya-kniga-kitaya-po-arktike-vzglyad-v-budushee> (data obrashhenija: 08.06.2026).
4. Lagutina M. L. Severnyj morskoy put' v strategii rossijsko-kitajskogo vzaimodejstvija v Arktike: priority razvitija / M. L. Lagutina, A. V. Ovchinnikova // Arktika 2035: aktual'nye voprosy, problemy, reshenija. – 2026. – № 2 (26). – S. 84–91. – URL: <https://arctic2035.ru/n26-p84> (data obrashhenija: 08.06.2026).
5. Larchenko L. V. SMP kak vazhnejshaja chast' Ledovogo shelkovogo puti: sostojanie i perspektivy [Jelektronnyj resurs] // Neftegaz.RU. – 2020. – № 10. – URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/transportirovka/633506-smp-kak-vazhneyshaya-chast-ledovogo-shelkovogo-puti-otsenka-sovremennogo-sostoyaniya-i-perspektiv-ra/> (data obrashhenija: 08.06.2026).
6. Nabljudateli Arkticheskogo Soveta [Jelektronnyj resurs] // Arctic Council : official website. – URL: <https://arctic-council.org/about/observers/> (data obrashhenija: 08.06.2026).
7. Ng Ch. I. Kitajsko-rossijskoe sotrudnichestvo v razvitii Severnogo morskogo puti / Ch. I. Ng, Ju. Vu, V. Chzhan [i dr.] // Vestnik mezhdunarodnyh organizacij. – 2025. – T. 20, № 1. – S. 46–74. – URL: https://iorj.hse.ru/data/2025/05/22/1971025730/Vestnik_2025_01_13_05_25-44-72.pdf (data obrashhenija: 08.06.2026).
8. Pervyj kontejnernyj rejs iz Kitaja v Evropu proshjol po Severnomu morskomu puti [Jelektronnyj resurs] // Growex-group.ru : press-centr. – URL: <https://growex-group.ru/press-center/publications/news/pervyy-konteynernyy-reys-iz-kitaya-v-evropu-proshyel-po-severnomu-morskomu-puti/> (data obrashhenija: 08.06.2026).
9. Rosatom: Kitaj uvelichit gruzopererovozki po SMP do 5,4 mln tonn [Jelektronnyj resurs] // ATLSU : transportnyj portal. – 2026. – 19 maja. – URL:

<https://news.ati.su/news/2026/05/19/rosatom-kitaj-uvlichit-gruzoperevozki-po-smp-do-54-mln-tonn-327211/> (data obrashhenija: 08.06.2026).

10. Sjuj Guanmjao. «Ledovyj Shjolkovyj put'»: kitajsko-rossijskoe sotrudnichestvo na fone pereustrojstva mezhdunarodnogo porjadka v Arktike / Sjuj Guanmjao, Ju. V. Kulincev // Vostochnaja Azija: fakty i analitika. – 2020. – № 2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ledovyy-shjolkovyy-put-kitaysko-rossijskoe-sotrudnichestvo-na-fone-pereustrojstva-mezhdunarodnogo-poryadka-v-arktike> (data obrashhenija: 08.06.2026).

11. Hakimova A. S. Mezhdunarodnye perevozki грузов между Россией и Китаем: tekushhee sostojanie i perspektivy razvitija / A. S. Hakimova, A. N. Kuskov // Jekonomika i biznes: teorija i praktika. – 2024. – № 4-3 (110). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-perevozki-gramozov-mezhdu-rossiej-i-kitaem-tekushee-sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya> (data obrashhenija: 08.06.2026).

12. 23 rejsa kitajskih sudov proshli po Severnomu morskomu puti v 2025 godu [Jelektronnyj resurs] // RBK Trendy. – URL: <https://trends.rbc.ru/trends/social/cmrm/691f16d49a794743b90e3938> (data obrashhenija: 08.06.2026).

© Тюленева Т.И., 2026. *Московский экономический журнал*, 2026, № 6.