

ГЕОГРАФИЯ ЗА РУБЕЖОМ

УДК 914/919

А. И. ЛОМАКИНА

Институт географии РАН, г. Москва

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ И ЭКСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСУРСНЫХ ОТРАСЛЕЙ КАНАДЫ ВО ВНУТРИКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

Рассматривается транспортно-географическая и транспортно-экономическая континентальность ресурсодобывающего сектора экономики Канады. Изучение распределения добычи и экспорта сырья по зонам удаленности от морских путей показало, что случай Канады выбивается из общемировой закономерности. В изменении территориальной структуры добывающего комплекса Канады наиболее отчетливо проявился сдвиг ресурсных отраслей вглубь страны, в то время как в мире основной тенденцией стало продвижение из внутриконтинентальных районов к морю. Внутриконтинентальное функционирование предопределяет увеличение удельных транспортных издержек и негативное влияние на финансово-экономические показатели работы производителей и экспортеров сырья. Для компенсации затрат, связанных с внутриконтинентальным положением добывающих мощностей, Канада, во-первых, использует выгоды своего приграничного положения, а во-вторых, для транспортировки сырья широко применяется относительно дешевый трубопроводный и железнодорожный транспорт. При этом все же именно экономичный морской транспорт выступает главным средством удешевления поставок канадского сырья на мировой рынок. Стоимость пути, проделанного по морю, оправдывает и нивелирует транспортные издержки, связанные с перемещением продукции по сухопутному транспортному плечу, отделяющему место добычи сырья от портов вывоза.

Ключевые слова: экономико-географическое положение, транспортные издержки, природные ресурсы, континентальные и ультраконтинентальные зоны.

The transport-geographical and transport-economic continentality of the resource-extraction industries of Canada is considered. A study of the distribution of extraction and export of raw materials according to the zones of remoteness from the sea routes showed that the example of Canada does not fit in with a global pattern. A change in the territorial structure of Canada's extractive complex most dramatically shows a shift of the resource-producing sectors far inland, whereas the main trend worldwide has been the movement from the landlocked areas to the sea. The intracontinental functioning predetermines an increase in specific transportation costs and enhances the negative influence upon the finance and economic indicators of the operation of producers and exporters of raw materials. For offsetting the costs connected with the intracontinental location of its resource-extraction facilities Canada, first, is using to advantage its border location, and, second, a relatively inexpensive pipeline and railroad transport is being used in transporting raw materials. On the other hand, it is the economic sea transport that serves as the main vehicle in decreasing the transportation costs of Canadian raw materials delivered to the world market. The cost of shipping via sea routes justifies and offsets the transportation costs incurred in the event of using land transport between the place of extraction of raw materials and the ports of exportation.

Keywords: economic-geographical location, transportation costs, natural resources, continental and ultracontinental zones.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Добыча полезных ископаемых и производство сырья — важная составляющая богатства и ресурсной обеспеченности Канады. В то же время производственный и экспортный потенциал сырьевой базы зависит от многих параметров как самих ресурсов, так и способов их доставки до потребителя.

Так, особенности размещения горнодобывающих районов предопределяют величину средней дальности перевозок многотоннажных грузов, а выбор вида транспорта обуславливает долю транспортных издержек в их стоимости. В работах Т. Купманса [1] и П. Кругмана [2] было установлено, что баланс между возрастающей отдачей (возрастающей доходностью) и транспортными расходами является центральным для понимания географии экономической деятельности. Несмотря на транспортную революцию

и рост экономической эффективности транспортных перевозок, пока рано говорить о «смерти пространства». Это подтверждают, в частности, работы С. Реддинга и М. Тернера [3], посвященные исследованию влияния транспорта на пространственную организацию экономической деятельности. Производители и экспортеры многотоннажного сырья вынуждены преодолевать значительные расстояния с использованием дорогих сухопутных видов транспорта.

В настоящее время средние тарифные ставки грузового железнодорожного транспорта существенно выше фрахтовых ставок морского транспорта, что подтверждено расчетами отечественных [4] и зарубежных ученых [5, 6]. Так, средние расстояния перевозки 1 т груза по железной дороге в Канаде составляют 900–1100 км, а тарифные (доходные) ставки железнодорожного транспорта равняются 20–25 долл. за 1000 т·км, что в 20–25 раз дороже перевозок по морю. Это говорит о том, что экономическая удаленность не прямо пропорциональна физическим расстояниям, а зависит также от способов их преодоления. В свою очередь это свидетельствует о том, что макроположение стран (и ресурсодобывающих регионов) относительно морских и океанических побережий по-прежнему обуславливает финансово-экономические показатели работы производителей и экспортеров массовых грузов.

Степень близости к морю, или континентальности, является сложным методологическим вопросом, который особенно актуален при изучении стран-гигантов [7]. В последние годы, благодаря работам Л. А. Безрукова [8, 9], удалось серьезно продвинуться в этом вопросе. Анализируя всестороннее влияние морского транспорта на территориальную структуру расселения и хозяйства, он ввел такие термины, как транспортно-географическая и транспортно-экономическая континентальность¹, предложив методику их оценки. Анализ распределения демоэкономического потенциала стран по фиксированным зонам удаленности от круглогодичных транспортных путей дал возможность оценить степень континентальности с точки зрения экономической географии, подтвердив сохранение значимости транспортно-коммуникационного фактора на современном этапе и позволив провести типологию стран от приморских до ультраконтинентальных. Именно с этих позиций нами изучено влияние приморского положения на социально-экономические процессы разных таксономических уровней такой страны-гиганта, как Канада [10, 11].

РЕСУРСНЫЙ СЕКТОР И ЕГО МИНЕРАЛЬНО-СЫРЬЕВАЯ БАЗА

Выбор ресурсного сектора для анализа размещения его производств по зонам удаленности от морских круглогодичных путей и портов обусловлен прежде всего значением этого сектора для экономики Канады. Отраслевая структура хозяйства Канады типична для стран с постиндустриальной экономикой, где лишь около 30 % ВВП приходится на сектор материального производства. Вместе с тем по сравнению с другими ведущими рыночными странами в структуре материального производства в Канаде повышена доля отраслей «первичного» сектора, т. е. отраслей, связанных с добычей и первичной переработкой сырья и энергоносителей. Доля ресурсного сектора в структуре ВВП 2000–2013 гг. составляла почти 12 %, при этом доля нефтегазовой отрасли и добычи каменного угля — 4 % [12]. Для экспорта Канады значение ресурсного сектора также чрезвычайно велико: в первое десятилетие XXI в. доля сырья и топлива в структуре экспорта увеличилась и к 2013 г. достигла 45 %.

Анализ распределения производства и экспорта самых массовых (многотоннажных) видов сырья — угля, нефти и железной руды — по зонам удаленности от моря показывает масштаб хозяйственной деятельности страны и степени ее адаптации к внутриконтинентальному функционированию. Проведенные ранее исследования позволили определить положение Канады относительно круглогодичных морских путей с оценкой транспортно-коммуникационных свойств канадских прибрежных акваторий [13]. Территория Канады преимущественно континентальная и ультраконтинентальная, на эти зоны приходится более 90 % территории страны (рис. 1). Таким образом, при доставке продукции на мировой рынок из глубинных районов подавляющая доля совокупных транспортных издержек приходится на расходы производителей по сухопутной перевозке грузов в пределах территории своей страны до морских портов вывоза и границ².

¹ Транспортно-географическая (км) и транспортно-экономическая (долл. на 1000 т·км) удаленность территорий от морских портов с круглогодичной навигацией [4].

² Согласно базисным условиям поставки, продавец-экспортер обязуется осуществить (т. е. оплатить) перевозку товара до границы страны-экспортера. Это означает, что продавец оплачивает доставку в морской порт и погрузку на судно или перевозку товара в пункт на границе.

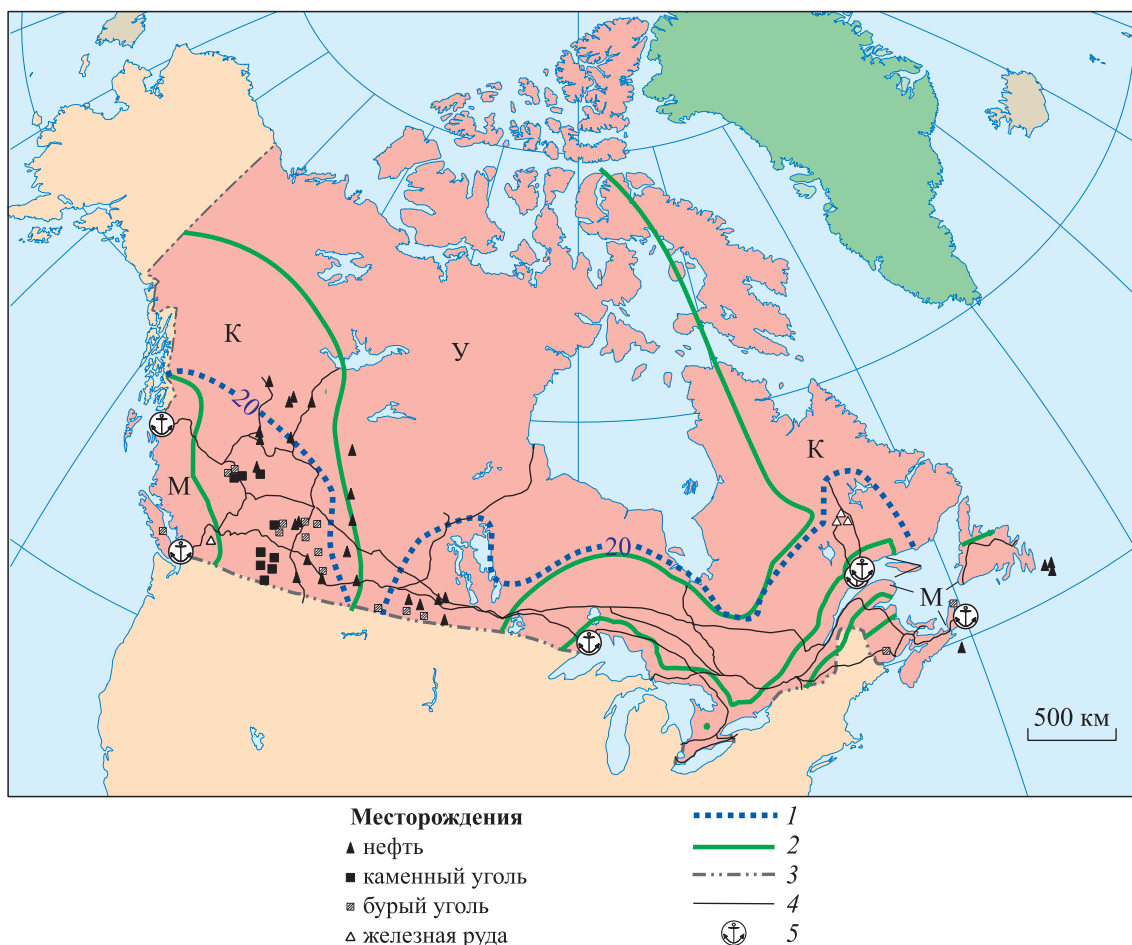


Рис. 1. Транспортно-географическая и транспортно-экономическая континентальность ресурсодобывающих отраслей Канады.

1 — изодапана, в долл. на 1000 т·км; 2 — границы зон удаленности от морей и морских портов с круглогодичной навигацией; 3 — государственные границы; 4 — железные дороги; 5 — порты вывоза. Зоны транспортно-географической удаленности от морей и морских портов с круглогодичной навигацией: М — приморские, К — континентальные, У — ультраконтинентальные.

В связи с повышенными транспортными издержками возникает вопрос о ценовой конкурентоспособности канадской продукции на мировом рынке. Особое значение это имеет при перевозке многотоннажных массовых грузов, таких как сырая нефть. Несмотря на то что последние полтора десятилетия нефть считалась дорогим сырьем (при цене 110 долл. за баррель одна тонна обходится в 814 долл.), в действительности в разные периоды цены на нефть равнялись ценам многих руд и металлов (бокситы, свинец и т. д.) и других видов сырья. Это значит, что нефть не самый дорогой вид сырья, однако один из самых массовых на мировом рынке. Удельные затраты на транспортировку черного золота на порядки выше, чем на перевозку собственно золота, и даже при указанном уровне цен можно отметить, что перемещение нефти на дальние расстояния возможно лишь наименее затратными видами транспорта.

Однако из мировых рейтингов производителей и экспортеров основных видов сырья следует, что Канада не только не уступает по объему производства, но и занимает достойное место по экспорту. Так, в первое десятилетие XXI в. Канада уверенно сохраняла свои позиции в десятке стран, лидирующих по добыче нефти и железной руды (6-е и 9-е место соответственно), а также держалась на 13-м месте по производству угля. Ее позиции в рейтингах стран-экспортеров выглядят еще более солидно: 4-е и 5-е по экспорту угля и железной руды соответственно и 10-е место по экспорту нефти.

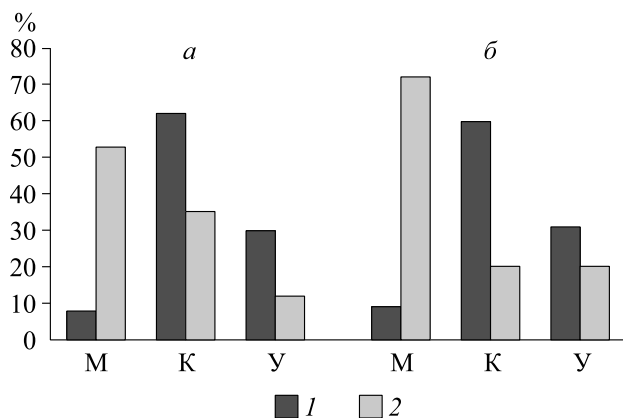
Такая ситуация вызывает закономерный интерес и требует ответа на два вопроса: каково реальное распределение ресурсного и экспортного потенциала по зонам удаленности от морей и каким образом сырьевому комплексу Канады удастся адаптироваться к внутриконтинентальному функционированию?

Геологическая история и строение территории Канады обеспечили стране богатство минерально-сырьевой базы за счет полезных ископаемых различного происхождения, однако их распределение крайне неравномерно. Высокая степень локализации месторождений основных полезных ископаемых свойственна внутриконтинентальным районам. Так, около 90 % запасов угля и нефти сосредоточено в гигантском Западно-Канадском осадочном бассейне, охватывающем территории Альберты, Манитобы, Саскачевана, а также Британской Колумбии (см. рис. 1). Высокая степень локализации характерна и для железорудных запасов, две трети которых сосредоточены на п-ове Лабрадор в провинциях Квебек, Ньюфаундленд и Лабрадор. Данный железорудный пояс — уникальное месторождение, отличающееся как своим размером (протяженность пояса около 1000 км), так и содержанием железа (до 65 %).

Обширность территории Канады и ее расположение в северных широтах обусловили преимущественно континентальное и ультраконтинентальное положение страны. Именно во внутриконтинентальных районах находятся месторождения и провинции, которые по запасам и производительности можно отнести к уникальным. По содержанию запасов железной руды и угля высокая доля внутренних областей в полной мере соответствует мировой ситуации. И наоборот, сосредоточение нефти в континентальной и ультраконтинентальной зонах Канады выбивается из общемировой картины. Сдвиг нефтедобывающей промышленности и, соответственно, проведения геологической разведки к морю в 1980-х гг. объясняет резкий рост запасов нефти в приморских и шельфовых зонах мира. В Канаде по запасам битуминозных песков ультраконтинентальная Атабаска (провинция Альберта) превосходит приморскую и шельфовую зоны. Таким образом, более 90 % запасов нефти содержится сейчас в ультраконтинентальной зоне.

ОСОБЕННОСТИ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ДОБЫЧИ И ЭКСПОРТА СЫРЬЯ ПО ЗОНАМ УДАЛЕННОСТИ ОТ МОРСКИХ ПУТЕЙ

Богатейшая минерально-сырьевая база Канады не только обеспечивает внутренние потребности страны в большинстве полезных ископаемых, но и позволяет экспортировать значительное их количество. Приморские зоны обладают самыми благоприятными транспортными возможностями, поэтому их доля в мировой добыче и тем более экспорте высока. Однако расчет распределения производства и экспорта массовых видов сырья по зонам удаленности от моря (рис. 2) показал, что более 90 % нефти, угля и железной руды производится в Канаде в континентальной и ультраконтинентальной зонах. На экспорт идет 40 % добываемого угля и 70 % железной руды и нефти. Доля важнейших видов сырья, добываемого в ультраконтинентальной зоне, еще недавно составлявшая 7 %, выросла до 30 %. Это свидетельствует о том, что на экспорт Канады не влияют даже ограничения на перевозку многотоннажной продукции, связанные с преодолением протяженных сухопутных расстояний. Из ультраконтинентальных зон мира главными продуцентами и экспортерами этих видов сырья выступают соответствующие зоны Канады и России, причем континентальность последней существенно выше.



В континентальной и ультраконтинентальной зонах Канады располагается основной нефтегазовый район страны — Западно-Канадский бассейн, на долю которого приходится почти 90 % добываемой нефти. В континентальной зоне до-

Рис. 2. Соотношение долей зон различной удаленности от морских путей в производстве (а) и экспорте (б) сырья (нефть, уголь, железная руда) в Канаде (1) и мире (2).

Зоны: М — приморские, К — континентальные, У — ультраконтинентальные.

бывается чуть более 30 %, а в ультраконтинентальной — около 60 % нефти. Такое соотношение установилось совсем недавно, когда повышение цен на энергоносители в 2003 г. сделало рентабельной разработку битуминозных песков Атабаски. Вместо ожидаемого сокращения в первом десятилетии XXI в. отмечается стабильное увеличение добычи канадской нефти с 2,8 до 3,5 млн баррелей в день и, как следствие, существенное расширение ее экспорта (при устойчивом объеме импорта).

Внутриконтинентальное положение главных нефтяных месторождений не мешает Канаде быть одним из крупнейших экспортеров этого важнейшего сырья. В 2010 г. Канада экспортировала 95 млн т нефти (в 2000 г. — 60 млн т). На внешний рынок отправляется около 70 % добываемой нефти в сыром виде и частично как нефтепродукты. В связи с тем, что транспортабельность нефти пониженная, ее перевозка на значительные сухопутные расстояния ограничена. Самым дешевым способом передачи больших объемов нефти являются нефтепроводы, именно по ним транспортируется более 90 % канадской нефти. Однако даже транспортировка по нефтепроводам по затратам не выдерживает конкуренции с морскими перевозками нефти современными супертанкерами. Впрочем, почти весь объем экспорта направляется в США, а это значит, что сухопутное транспортное плечо, как и у морских нефтедобывающих стран, невелико. Так, расстояние до границы с США по крупнейшему из трех основных нефтепроводов — Enbridge Pipelines Inc. (2/3 всего объема экспорта) — составляет около 500 км.

Вместе с тем при росте экспорта нефти сохраняются устойчивые объемы ее импорта. Так, в 2000-е гг. импорт Канады составлял 40–45 млн т. Ввиду значительной удаленности главных районов нефтепереработки — Онтарио и Квебека — от территории добычи и недостаточной пропускной мощности нефтепроводов крупные нефтеперерабатывающие комплексы Канады работают полностью (Леви, Монреаль) или частично (Сарния, Сен-Жан) на импортном сырье. Выгодно используя приморское положение, они получают нефть из Северного моря и Северной Африки (что на 10 % дешевле, чем сырье из внутриконтинентальных районов) и так же по морю отправляют часть своей продукции (нефтепродукты).

Канадская нефтяная промышленность сумела компенсировать затраты, связанные с внутриконтинентальным положением, используя выгодное соседство. Однако рост добычи уже сейчас привел к полной загрузке трубопроводной сети, и перед Канадой остро встал вопрос не только об увеличении пропускной способности сетей, но и о диверсификации рынков сбыта. Причем второй наиболее актуален, так как в США сильны настроения против импорта «грязной» битумной нефти. Новый импортер Канады — Китай — сам активно инвестировал в разработку Атабаски. Очевидно, что отправки возможны лишь через приморскую зону, и у Канады уже есть варианты размещения такого экспортного терминала (Принс-Руперт, Черчилл и пр.), однако еще нет решения по способу транспортировки битуминозной нефти до портов вывоза. Между тем экспорт канадской нефти из новых ультраконтинентальных районов добычи из-за одних только повышенных транспортных издержек приносит меньшую прибыль производителям и экспортерам, чем ввоз нефти из приморских зон, например стран Персидского залива. С учетом же более высокой себестоимости получения черного золота из битуминозных песков канадская нефть в периоды низких мировых цен становится экономически уязвимым ресурсом страны.

Несмотря на смещение добычи во внутриконтинентальные районы, отличительная особенность угольной промышленности Канады — ее экспортная направленность. Более 40 % добываемого в Канаде угля отправляется на внешние рынки, но экспортируется коксующийся уголь, более дорогой, чем энергетический, а значит, более транспортабельный. Основной объем экспортного угля разрабатывается на месторождениях Элк-Вэлли Британской Колумбии (25 млн т), а также Альберты (5 млн т). Дальность железнодорожной перевозки экспортного угля Британской Колумбии и Альберты к морским портам Ванкувер и Принс-Руперт около 1 тыс. км (для сравнения: в России дальность достигает 5–6 тыс. км). Такое сухопутное транспортное плечо довольно велико, что не может не сказаться на уровне транспортной составляющей.

Канада экспортирует практически весь добываемый коксующийся уголь, но при этом металлургические центры Онтарио и Квебека работают с использованием импортного кокса. Территориальный разрыв между угледобывающими и металлургическими центрами, удаленными друг от друга на 2,5–3 тыс. км, обуславливает сложившуюся ситуацию. Разница между транспортными издержками при перевозках по суше и по морю делает доставку угля до Ванкувера, а затем отправку морем в страны Восточной Азии (на расстояние 8–9 тыс. км) выгодными и производителям, и основным потребителям — Японии, Южной Корее и др. Точно так же канадским металлургическим производителям выгоднее закупать уголь из Колумбии, поставляя его морским путем через Атлантический океан и глубоководную воднотранспортную систему Святого Лаврентия и Великих озер.

Тем не менее доля транспортных издержек в себестоимости и ценах вывозимого за рубеж угля весьма высока. Поэтому при падении мировых цен на уголь экономическая эффективность экспорта его из Канады снижается, в то время как производители и экспортеры угля из приморских зон других стран по-прежнему получают солидную прибыль.

Почти вся железная руда и концентрат производятся на горнообогатительных комбинатах провинций Квебек, Ньюфаундленд и Лабрадор. Месторождения железорудного пояса п-ова Лабрадор, крупнейшими из которых выступают Шеффервилл и Убуш, расположены в континентальной зоне. В то же время это положение не столь негативно влияет на экономическую эффективность производства и экспорта данного сырья. Расстояния перевозки экспортируемой железной руды от мест добычи и горнообогатительных комбинатов до портов вывоза относительно невелики (600 км), а преодоление сухопутных расстояний осуществляется по специальным рудовозным железным дорогам, которые принадлежат самой горнодобывающей компании Arcelor Mittal. Ежегодно квебекские порты Сет-Иль и Пор-Картье — крупнейшие рудные порты Канады — обрабатывают 35–40 млн т железной руды и концентрата. Часть сырья отправляется на металлургические предприятия Квебека, однако более 75 % отгружаемой руды и концентрата направляется на металлургические комплексы района Великих озер в США, а также в Западную Европу и Азию.

Как видно, морской транспорт в этом районе не имеет альтернативы, поскольку здесь отсутствует другой вид транспорта, подходящий для перевозки массовых грузов. Возможность строительства железной дороги, которая связала бы железорудные районы с центральными регионами Канады, здесь также не рассматривается. Однако комбинация специального железнодорожного транспорта и морского, в том числе по морскому пути р. Святого Лаврентия и Великих озер, обеспечивает экономическую эффективность экспорта этого многотоннажного сырья, сопоставимую с эффективностью экспорта из приморских зон.

Рассмотренные примеры показывают успешный опыт сочетания дешевого морского и относительно дешевого железнодорожного видов транспорта для улучшения финансово-экономических показателей предприятий — производителей и экспортеров угольного и железорудного сырья. Несмотря на то что внутриматериковые области Канады, в отличие от приморских, лишены благоприятных транспортных возможностей, ресурсодобывающий комплекс страны успешно преодолевает эту проблему.

Учет факторов обеспеченности территории определенными видами путей и транспорта и разницы в их тарифах позволит оценить транспортно-экономическую континентальность, т. е. удаленность различных районов, и в частности месторождений полезных ископаемых, от морских путей и портов с круглогодичной навигацией. Сопоставление картосхем транспортно-экономической и транспортно-географической континентальности материков и островов Земли обнаруживает примерное совпадение изодапаны 20 долл. на 1000 т·км с изодистаной 1000 км, разделяющей континентальную и ультраконтинентальную зоны. Эта изодапана принята за границу, отделяющую зону незначительной и средней «экономической» удаленности от зоны значительной удаленности от морских путей [8, 10]. Уточненная картосхема для Канады позволила определить некоторые особенности транспортно-экономического положения ее отдельных регионов. Так, зона незначительной и средней транспортно-экономической удаленности от круглогодичных морских путей, ограниченная изодапаной 20 долл. на 1000 т·км, протягивается широкой полосой в южной части Канады от Тихого океана до Атлантического (см. рис. 1). Использование железнодорожного транспорта с относительно дешевыми тарифами позволяет существенно уменьшить недостатки внутриматерикового положения отдельных территорий Канады.

По железным дорогам предназначенная на экспорт продукция континентальных и ультраконтинентальных зон отправляется к морским портам. Только в сочетании с экономичными перевозками огромных масс сырья морским путем реализация их на мировом рынке может стать рентабельной. Из портовых экспортных терминалов отгружается около 65 % добываемого сырья Канады (по трем исследуемым видам). Это значит, что сырьевые мосты (нефтяные, угольные и железорудные), связывающие канадские порты вывоза со странами-клиентами, начинаются в глубинных районах Канады. Эти мосты позволяют с наименьшими затратами преодолевать огромные территориальные разрывы между канадскими районами добычи и заморскими районами потребления этих важнейших видов сырья. При этом существенные экономические расстояния на суше уравниваются сокращением экономических расстояний при пересечении океанов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенный анализ показал, что в изменении территориальной структуры добывающего комплекса Канады наиболее отчетливо проявился сдвиг ресурсных отраслей вглубь страны, в то время как в мире основной тенденцией стало продвижение из внутриконтинентальных районов к морю. Для компенсации недостатков глубинного положения добывающих мощностей Канада использует выгоды своего соседского положения. Экспорт многотоннажного сырья в США позволяет сократить сухопутное транспортное плечо и оптимизировать финансово-экономические показатели работы производителей и экспортеров за счет снижения удельных затрат на транспортировку единицы груза. Это дает возможность канадским производителям выдерживать ценовую конкуренцию в борьбе за американский рынок.

Кроме того, для транспортировки сырья широко используется относительно дешевый трубопроводный и железнодорожный транспорт. Однако главным средством удешевления поставок канадского сырья на мировой рынок выступает экономичный морской транспорт. Стоимость пути, проделанного по морю, оправдывает и нивелирует транспортные издержки, связанные с перемещением продукции по сухопутному транспортному плечу, отделяющему место добычи сырья от портов вывоза.

Таким образом, сырьевые мосты, связывающие Канаду с побережьями стран-клиентов, берут свое начало во внутриконтинентальных районах. Это также подводит к выводу, что все пути развития глубинных районов Канады ведут к побережью и по-прежнему зависят от транспортно-коммуникационного фактора.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Koopmans T. C.** Three essays on the state of economic science. — New York: McGraw-Hill, 1957. — 231 p.
2. **Krugman P. R.** Increasing returns and economic geography // Journ. of Political Economy. — 1991. — N 99. — P. 483–99.
3. **Redding S. J., Turner M. A.** Transportation costs and the spatial organization of economic activity // NBER Working Paper. — 2014. — N 20235 [Электронный ресурс]. — <http://www.nber.org/papers/w20235> (дата обращения 10.02.2015).
4. **Безруков Л. А.** Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. — Новосибирск: Акад. изд-во «Гео», 2008. — 369 с.
5. **Glaeser E. L., Kohlhase J. E.** Cities, regions and the decline of transport costs // Papers in Regional Science. — 2004. — N 83 (1). — P. 197–228.
6. **Hillberry R., Hummels D.** Trade responses to geographic frictions: A decomposition using microdata // European Economic Review. — 2008. — N 52. — P. 527–550.
7. **Трейвиш А. И.** Город, район, страна и мир. Развитие России глазами страноведа. — М.: Новый хронограф, 2009. — 369 с.
8. **Безруков Л. А.** Мировое хозяйство в контексте континентально-океанической дихотомии // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2008. — № 6. — С. 7–18.
9. **Безруков Л. А.** Транспортно-географическая континентальность России: транспортноемкость хозяйства и адаптивные следствия // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2005. — № 3. — С. 48–55.
10. **Ломакина А. И.** Транспортно-географическая континентальность Канады: неявное влияние северности // Вестн. Орлов. ун-та. — 2014. — № 1. — С. 230–234.
11. **Ломакина А. И.** Социально-экономические аспекты приморского положения канадской провинции Квебек // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2013. — № 3. — С. 14–25.
12. **Немова Л. А.** Экономика Канады: современный портрет // Канадский ежегодник. — 2012. — № 16. — С. 99–121.
13. **Lomakina A.** La situation maritime du Québec comme facteur de développement régional // Publif@rum. — 2014. — N 21 [Электронный ресурс]. — http://www.publiforum.farum.it/ezone_articles.php?publiforum=92a1c7134fa45bdc074ac3ced84eb26a&art_id=291 (дата обращения 10.02.2015).

Поступила в редакцию 17 марта 2015 г.