

МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД БЛАГОВЕЩЕНСК—ХЭЙХЭ: состояние и перспективы проекта



Сергей Юрьевич ПРОСВИРНОВ,
научный сотрудник Благовещен-
ского Института геологии и при-
родопользования ДВО РАН

26 июня 1995 г. было подписано Соглашение между правительствами Российской Федерации и Китая о совместном строительстве совмещенного моста через р. Амур в районе городов Благовещенск — Хэйхэ. Однако до сих пор этот объект существует только на бумаге.

Тема строительства моста активно освещалась в центральной и местной печати. Автором было найдено порядка 150 публикаций в СМИ за последние 5 лет, так или иначе касавшихся этого вопроса, в некоторых из них даже назывались конкретные сроки начала строительства моста через Амур в районе Благовещенска¹.

В 2006 г. группой благовещенских специалистов была сделана попытка анализа событий, связанных со строительством мостового перехода², но, выполненная в стиле последовательного повествования, она, к сожалению, не дала отчетливых оценок и не прояснила всех сложностей реализации этого проекта.

Автор предлагает другой подход, связанный с выделением ключевых проблем по блокам. В качестве основных направлений исследования выбраны:

- объем перевозок Россия — Китай;
- перспективы создания ОЭЗ на предмостовой территории;
- политика властей по отношению к данному проекту;
- конкурентная среда проекта.

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК РОССИЯ — КИТАЙ

Позитивно развивающиеся российско-китайские отношения приводят к увеличению взаимной торговли в натуральных и стоимостных показателях. Если в 2000 г. взаимный товарооборот составлял 8 млрд. дол. США, то в 2006 г. он увеличился в 4 раза, составив 33 млрд. дол. Динамика двустороннего грузооборота между Россией и Китаем за 2004—2006 гг. приведена в табл. 1.

Очевидно, что основные объемы грузов перевозятся железнодорожным транспортом через пункты пропуска — Забайкальск и Гродеково. На их долю приходится 85% от совокупного объема грузов, проходящих через пункты пропуска на российско-китайской границе. Объем перевозок автомобильным и речным транспортом остается незначительным.

На фоне общей динамики товарных потоков на российско-китайском направлении доля пунктов пропуска, расположенных в Амурской области, выглядит невыразительно (см. табл. 2).

Статистика свидетельствует, что суммарный объем грузооборота пунктов пропуска Благовещенск, Поярково, Джалинда не превышает 500 тыс. т, хотя существующие мощности перехода Благовещенск — Хэйхэ позволяют обрабатывать до 1,2 млн. т грузов³. Таким образом, в 2006 г. пункты пропуска Амурской области аккумулировали менее 1% от общего грузооборота Россия — Китай. С учетом проектной мощности автомобильной части моста, составляющей 3 млн. т, нетрудно заметить, что существующие потоки обеспечат его загрузку на уровне 10—15%.

Следует также учесть, что в Амурской области доля экспорта международных услуг по транзиту грузов невелика. Ее объем в 2006 г. составил 1,7 млн. дол. США, или 22,7% от совокупного объема экспортных услуг. Для сравнения укажем, что в Приморском и Хабаровском краях экспорт международных транспортных услуг составляет соответственно 95,8% и 93,7% от всего объема международных услуг, или 462,3 и 71,4 млн. дол.⁴ Общий объем перевозок грузов всеми видами транспорта в регионе за 2000—2006 гг. лишь один раз — в 2005 г. — превысил 10 млн. т⁵.

Разумеется, при подобном положении дел руководству области долгое время не удавалось доказать перспективность проекта и обеспечить его источниками финансирования. Пункт пропуска Благовещенск, как это видно из табл. 2, в последние годы развивается в основном как пассажирский, а не грузовой пограничный переход, его транзитные функции на ближайшую перспективу не просматриваются.

ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ ОСОБОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ (ОЭЗ) НА ПРЕДМОСТОВОЙ ТЕРРИТОРИИ

С начала 90-х гг. XX в. идея строительства моста в районе Благовещенск — Хэйхэ напрямую увязывалась с созданием особой экономической зоны на территории, прилегающей к мостовому переходу. Принятый 22 июля 2005 г. Закон РФ «Об особых экономических зонах в Российской

Таблица 1

Грузооборот Россия — Китай в 2004—2006 гг., млн. т

Виды транспорта	2004	2005	2006
Автомобильный	1,7	1,69	1,5
Речной	1,0	1,15	1,2
Морской	1,0	1,40	...
Железнодорожный, в т. ч. через пункты пропуска	24,3	30,20	34,2
Забайкальск — Маньчжурия	...	16,70	21,1
Гродеково — Суйфэньхэ	...	7,40	7,6

Источник: www.mintrans.ru

Таблица 2

Показатели работы пунктов пропуска Амурской области в 2005—2006 гг.

	2005	2006
Благовещенск		
грузов нетто, тыс. т	411,1	281,5
тыс. чел.	915,6	1091,5
Поярково		
грузов нетто, тыс. т	11,7	5,9
тыс. чел.	40	35,9
Джалинда		
грузов нетто, тыс. т	0,4	0
тыс. чел.	0,2	0

Источник: таможенная статистика

Федерации» практически поставил крест на планах областных властей по созданию ОЭЗ. Во-первых, законодательством предусматривалось создание особых экономических зон двух типов — промышленно-производственных и технико-внедренческих.

Такое понятие, как «приграничная зона экономического развития и сотрудничества», российским законодательством не предусмотрено. Во-вторых, законодательством РФ об ОЭЗ приняты существенные ограничения, имеющие для Амурской области немаловажное значение: запрет на переработку минерального сырья; высокие требования к объемам инвестиций — 1 млн. евро в 1-й год, всего не менее 10 млн. евро; выведение земельных участков из гражданского оборота.

Ограничение на переработку минерального сырья поставило под сомнение реализацию многих проектов в рамках планируемой ОЭЗ, которые изначально носили сырьевой характер. Нормативные требования к объемам инвестиций в относительно небогатой Амурской области существенно сужают круг возможных резидентов, способных принять участие в деятельности формируемой зоны. И, наконец, выполнение требования о том, что земельные участки, на которых предполагается размещение ОЭЗ, не должны принадлежать физическим и юридическим лицам, трудно реализуемо в условиях сложившегося за годы рыночных реформ многообразия собственников на землю в месте предполагаемого строительства моста и прилегающей к нему инфраструктуры.

ПОЛИТИКА ВЛАСТЕЙ

Существенной проблемой строительства моста в районе Благовещенска является преимущественно отрицательное отношение к нему представителей федеральных властей. Принятая в 1996 г. Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996—2005 гг. и на период до 2010 г. содержит расплывчатую формулировку: «На географию евроазиатского транзита *определенное влияние (Курсив авт.)* может оказать сооружение моста через р. Амур у г. Благовещенска»⁶. Эта оценка стала кочевать в видоизмененной форме и по другим источникам. Например, в монографии А.А. Стрельника и Р.Г. Леонтьева (2000) указывается, что данный проект можно отнести к числу наиболее масштабных и перспективных. Правда, конкретных оценок и прогнозов перспектив развития они не приводят, предпочитая оперировать размытыми терминами об эффективности проекта⁷. Тезис об «определенном влиянии» содержится и в «Транспортной стратегии» Российской Федерации (2003)⁸.

Более откровенно и эмоционально выражали свое отношение к строительству моста представители различных ветвей власти. Бывший полномочный представитель Президента Российской Федерации в ДФО К.Б. Пуликовский, хотя и не отрицал значимости строительства моста, но заявлял, что решать эту проблему должна в первую очередь местная власть⁹.

Ярко выраженную негативную позицию по вопросу реализации проекта неоднократно высказывал бывший министр экономического развития и торговли Г.О. Греф. В ходе своего визита в Амурскую область в сентябре 2005 г. он заявил: «...я не чувствую, в чем прелесть строительства моста»¹⁰. В декабре 2006 г. на заседании Совета Федерации в ответ на за-

прос сенаторов от Амурской области Галины Бусловой и Игоря Рогачева по поводу строительства моста министр ответил еще жестче: «Я хорошо понимаю, зачем этот мост нужен Китаю, но пока мне не ясно, зачем он нужен России»¹¹.

Наиболее прагматично высказался министр транспорта РФ И.Е. Левитин: «Этот мост есть у нас в планах, но пока мы не видим, чем мы можем загрузить это направление»¹². По-видимому, в силу этих обстоятельств мост через Амур не был включен в план действий по реализации положений Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой на 2005—2008 гг.¹³ А в протоколах регулярных российско-китайских встреч в рамках Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта за 2006—2007 гг. содержатся лишь рекомендации о подготовке материалов по данному проекту, хотя еще в 2006 г. китайская сторона проинформировала о готовности начать строительство¹⁴.

Есть противники строительства моста и среди «алармистского» крыла политиков, которые рассматривают этот проект через призму возможной китайской экспансии. Причем экспансии не в экономическом и демографическом понимании, как это зачастую делается рядом российских журналистов и политиков, а в смысле прямой военной угрозы. Так, глава администрации Амурской области В.П. Полеванов в 1993—1994 гг. утверждал, что «мост — это не только средство связи между двумя странами, но и средство вторжения» и при малейшем ухудшении отношений его придется взрывать¹⁵. Опыт общения автора с жителями Благовещенска свидетельствует, что подобная точка зрения, пусть с меньшей категоричностью, но разделяется значительной частью горожан.

Следует также отметить, что бюджетные источники финансирования строительства мостового перехода в ценах начала 2005 г. (12,2 млрд. руб.) не предусмотрены. Китайской стороной, заинтересованной в диверсификации транспортных коридоров, в 2004 г. предлагались схемы строительства моста с использованием заемных средств компаний из КНР¹⁶. Но эти варианты были отвергнуты, а позже послужили поводом для слушаний в Государственной думе.

Попытки руководства Амурской области изыскать средства отразились в Программе «Регион-Амур» 2006 г., в рамках которой планировалось, что финансирование или поиск инвесторов возьмет на себя Национальная инвестиционная группа. Однако ее представители заявили: «...Пока не будет четкой картины того, что мы будем экспортировать в Китай, и пока товарооборот не превысит 12 миллионов тонн в год, смысла строить мост нет»¹⁷.

В июне 2007 г. сменилось руководство Амурской области. К сожалению, у нового состава исполнительной власти региона нет ясного видения того, для чего ей нужен мостовой переход в районе Благовещенска. В Концепции социально-экономического развития Амурской области до 2025 г., изложенной губернатором области, содержатся взаимоисключающие тезисы в сфере развития транспортной системы. Например, декларируется, что одним из сравнительных преимуществ экономики области является нахождение месторождений природных ресурсов вблизи Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. По замыслам местных властей, это позволит реализовать планы по созданию транснациональных

логистических сетей через порты Хабаровского и Приморского краев. С другой стороны, обозначается необходимость развития собственных транспортных коридоров и в качестве примера приводится мост в районе Благовещенска — Хэйхэ¹⁸.

В ходе недавнего визита в Амурскую область вице-преьера Правительства РФ С. Иванова региональные власти выступили с предложением строительства на новом месте современного международного пункта пропуска с увеличенной пропускной способностью¹⁹. Причем о возведении моста речь не велась. Тем самым местные власти дают понять, что главное для них — это обеспечение обслуживания возрастающего пассажиропотока в зоне действия Благовещенской таможни.

КОНКУРЕНТНАЯ СРЕДА ПРОЕКТА

Одним из важнейших факторов, без которого нецелесообразно рассмотрение проекта строительства мостового перехода Благовещенск — Хэйхэ, является конкурентная среда. Необходимо четко определить место объекта среди уже существующих и планируемых проектов. Ниже представлен перечень пунктов пропуска на российско-китайской границе, а также иных объектов транспортной инфраструктуры, функционирование которых должно учитываться при перспективном анализе:

Забайкальск — Маньчжурия

Гродеково — Суйфэньхэ

Покровка — Логухэ

Джалинда — Мохэ

Нижнеленинское — Тунцзян

Хабаровск — Фуюань

Порты Дальнего Востока

ВСТО

Основные объемы трансграничных перевозок Россия — Китай сосредоточены в железнодорожных пунктах пропуска Забайкальск — Маньчжурия и Гродеково — Суйфэньхэ. Видимо, поэтому строительство железнодорожного мостового перехода Благовещенск — Хэйхэ не входит в ближайшую орбиту стратегического планирования ОАО «РЖД». Бывшее руководство компании в лице Г. Фадеева еще в 2004 г. подчеркивало, что «вопрос о строительстве моста в большей степени политический»²⁰. Сегодня руководством ОАО «РЖД» предпочтение отдается развитию уже существующих мощностей. Основным инвестиционным проектом российских железнодорожников на китайском направлении является реконструкция участка железной дороги Карымская — Забайкальск (Читинская область), или так называемый «Южный ход». Этот проект, рассчитанный на перевозку в Китай нефти, уже аккумулировал 14 млрд. руб. инвестиций. Опасения его инициаторов связаны с возможной конкуренцией со стороны системы ВСТО, в частности, со строительством ответвления от магистрального нефтепровода в Китай в районе Сковородино²¹. Возможный уход российского нефтяного экспорта в Китай через трубопроводную систему поставит под сомнение эффективность вложенных средств, заставит корректировать грузовую базу.

Железнодорожный пункт пропуска Гродеково — Суйфэньхэ (Приморский край) ориентирован преимущественно на экспорт в Китай дальне-

восточного леса. Ограничения, введенные на экспорт леса из Российской Федерации с 2009 г., в перспективе могут сказаться на загрузке этого пункта пропуска, что поставит перед необходимостью искать иные грузопотоки, в том числе и за счет других переходов.

Читинская область помимо укрепления пункта пропуска Забайкальск — Маньчжурия инициирует строительство железнодорожного моста через Амур в районе Покровка — Логухэ. Предполагается, что проект обеспечит вывоз в КНР продукции Амазарского ЦБК²².

Как это не парадоксально, но и в Амурской области нет единого мнения о возможном месте строительства моста через Амур. Депутат Государственной думы РФ от Амурской области Б.А. Виноградов излагает свою точку зрения о возможной предпочтительности возведения моста в районе пункта пропуска Джалинда — Мохэ. В качестве аргументов приводится близость к АЯМу, БАМу и Транссибу и меньшая ширина реки²³. Реализация хотя бы одного из проектов на верхнем Амуре значительно уменьшает и без того незначительный транзитный потенциал Благовещенска. Отрицательное мнение высказывают и амурские речники, опасаясь, что со строительством моста они окончательно лишатся тех небольших объемов перевозок, которыми располагают в настоящий момент²⁴.

Амбициозные планы развития трансграничных транспортных коридоров вынашивают Еврейская автономная область и Хабаровский край. Их власти увязывают возведение мостового перехода в пункте пропуска Нижнеленинское — Тунцзян со строительством ГОКа на базе Кимканского и Сутарского железорудных месторождений²⁵. Руководство Хабаровского края планирует создание круглогодично работающего пункта пропуска на острове Большой Уссурийский²⁶.

Естественными конкурентами мостового перехода в районе Благовещенска выступают и порты Дальнего Востока. Поэтому планы руководства Амурской области по привлечению транзитных грузов из Республики Саха в Китай через Благовещенск, анонсированные летом этого года²⁷, могут остаться неосуществленными. Например, менеджментом Эльгинского угольного месторождения Китай как потребитель производимой продукции не рассматривается. Экспортные поставки в другие страны АТР планируются через угольные терминалы дальневосточных портов России²⁸.

Таким образом, идея строительства моста Благовещенск — Хэйхэ существует в условиях жесткой конкурентной среды, причем каждый из приграничных с Китаем регионов Российской Федерации аргументированно продвигает собственные проекты.

ВЫВОДЫ

Руководство Амурской области, основываясь на позитивной динамике начала 90-х гг. XX в., излишне оптимистично оценило перспективы российско-китайского взаимодействия в Приамурье.

Мост Благовещенск — Хэйхэ считается уникальным проектом, который существует в условиях мощной конкурентной среды, где у каждой из сторон есть свои доводы.

Главным препятствием реализации планов по строительству мостового перехода Благовещенск — Хэйхэ является несоответствие его громадного геостратегического значения будущим экономическим результатам.

- ¹ Строительство моста через Амур начнется уже в этом году // АмурИнфо. 2004. 6 апреля. <http://www.amur.info/news/2004/04/06/2.html>; Мост через Амур построен в 2007 году // Амурская правда. Благовещенск, 2004. 28 мая.
- ² Забияко А.П., Залеская О.В., Капранова Е.А., Тимофеев О.А. Мост через Амур: история и современное состояние проекта / под ред. А.П. Забияко. Благовещенск: АмГУ, 2006.
- ³ <http://www.heihechina.com/bgmz/3.htm>
- ⁴ Внешнеэкономическая деятельность Амурской области. Благовещенск: Амурстат, 2007. С. 28—29.
- ⁵ Амурский статистический ежегодник. Благовещенск: Амурстат, 2007. С. 288.
- ⁶ Минакир П.А. Экономика регионов Дальнего Востока. М.: Экономика, 2006. С. 741.
- ⁷ Стрельник А.А., Леонтьев Р.Г. Международный грузовой транзит на Дальнем Востоке России. Хабаровск, 2000. С. 78.
- ⁸ Транспортная стратегия Российской Федерации. 2003. 29 окт. <http://www.kremlin.ru/text/docs/2003/10/60038.shtml>
- ⁹ Строить мост должна местная власть // Амурская правда. Благовещенск, 2004. 9 июля.
- ¹⁰ Грэф: «Я не чувствую, в чем прелесть строительства моста Благовещенск — Хэйхэ» // Амур.инфо. 2005. 19 сент.
- ¹¹ Грэф вновь отказал Приамурью... // Амурская правда. Благовещенск, 2006. 12 дек.
- ¹² Строительство моста между Благовещенском и Хэйхэ нецелесообразно // PrimaMedia. 2006. 15 сент.
- ¹³ http://www.kremlin.ru/interdocs/2004/10/14/0000_type72067_78193.shtml
- ¹⁴ Пресс-служба Минтранса России. 15 мая 2007, 15 сент. 2006. <http://www.mintrans.ru/>
- ¹⁵ Владимир Полеванов: «Я перетаскивал российское одеяло на себя» // Амурская правда. Благовещенск, 2006. 27 апр.
- ¹⁶ «Ха Гун Да» готова строить мост и управлять им // Амурская правда. 2004. 2 июля; У села Каникурган построят два моста // Амурская правда. 2004. 7 авг.
- ¹⁷ Национальная Инвестиционная группа: Приамурье на пороге перемен // Амурская правда. 2007. 12 апр.
- ¹⁸ Доклад Н.А. Колесова о стратегии социально-экономического развития Амурской области // Официальный сайт Правительства Амурской области. <http://www.amurobl.ru/index.php?m=24598&rc=34595>
- ¹⁹ Официальный сайт Правительства Амурской области. 2007. 27 сент. <http://www.amurobl.ru/index.php?m=24597&r=7&c=1877&n=1167&rn=1>
- ²⁰ РИА «Новости». 2004. 14 апр.
- ²¹ Нефтяное недопонимание // Российская газета. 2007. 29 сент.
- ²² Официальный сайт Администрации Читинской области. 2006. 14 сент. <http://www.obladm.chita.ru/news.php?id=1697#1697>
- ²³ Виноградов Б.А. Политические танцы власти. Шаг вперед и два назад? Благовещенск, 2005. С. 164.
- ²⁴ Мост выгоден лишь железнодорожникам // Амурская правда. 2004. 11 авг.
- ²⁵ Дочернее предприятие «Peter Hambro Mining» планирует построить железнодорожный мост через Амур // АмурПолит.ру. 2007. 18 сент.
- ²⁶ Левитин пообещал работать без волокиты // Тихоокеанская звезда. Хабаровск, 2007. 10 апр.
- ²⁷ Мост в коридоре // Амурская правда. 2007. 7 июня.
- ²⁸ Циканов М.М. Освоение Эльгинского проекта в кооперации и интеграции с субъектами Дальневосточного федерального округа // Первый Дальневосточный экономический конгресс. Хабаровск, 2005. <http://www.dvcongress.ru/Doklad/Cikanov.PDF>

SUMMARY: In this paper the researcher from the institute of Geology and Nature management FEB RAS considers different aspects concerning a construction of the bridge between the Blagoveshchensk (Russia) and Heihe (China). The author proposes his own view of the problems connected with the project including the causes hampering its implementation.