

# Проблемы развития российско-китайских трансграничных мостовых переходов и примостовых территорий

**Иван Юрьевич Зуенко,**

кандидат исторических наук, научный сотрудник отдела  
китаеведения Института истории, археологии и этногра-  
фии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.  
E-mail: ivanzuwei@gmail.com

В статье рассматриваются вопросы развития российско-китайской трансграничной инфраструктуры, значимость которой многократно повысилась в контексте осуществления «поворота России на Восток». Автор показывает, что централизация повестки приграничного сотрудничества, её концептуализация в рамках заявленного «поворота», создание специальных бюрократическо-управленческих структур и стимулирование местных властей на поддержку инфраструктурных проектов позволили в последние годы реализовать инициативы, связанные с соединением двух сторон р. Амур, задуманные ещё на рубеже 1980—1990-х гг. В настоящий момент, учитывая возросшую потребность в активизации российско-китайского трансграничного взаимодействия, именно мостовые переходы и прилегающие к ним примостовые территории (прежде всего, в районе мостов Благовещенск — Хэйхэ и Нижнеленинское — Тунцзян) становятся «точками роста», вокруг которых концентрируются двусторонние проекты. Именно с ними связаны планы российских властей по дальнейшему развитию преференциальных режимов на Дальнем Востоке (в виде так называемых международных территорий опережающего развития) и привлечению иностранных инвестиций и технологий. В то же время построенных мостовых переходов недостаточно для обеспечения перспективных потребностей российско-китайского сотрудничества, так что можно ожидать реализации ещё нескольких проектов, в том числе мостового перехода Джалинда — Мохэ, а также строительства погранперехода на о. Большом Уссурийском, который позволит соединить в один транспортный коридор уже имеющиеся мосты с территориями России и КНР через протоки Амура на указанный остров.

**Ключевые слова:** Китай, Дальний Восток, инфраструктура, мостовые переходы, примостовые территории, международные территории опережающего развития.

**Problems of Development of Transboundary Bridge Crossings and Riverside Territories on the Border between Russia and China.****Ivan Zuenko**, Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: ivanzuwei@gmail.com.

The paper is dedicated to the problems of development of the cross-border infrastructure between Russia and China, which have become more significant in the context of “Russia’s pivot to the East”. The author shows that the centralization of the cross-border cooperation agenda, its conceptualization in the framework of the declared “pivot to the East”, the creation of special bureaucratic and administrative structures and the stimulation of local authorities to support infrastructure projects have recently made it possible to implement initiatives related to the connection of the two sides of the Amur River planned in the 1980s—1990s. Currently with regard to the increased need to intensify Russian-Chinese cross-border interaction, the bridge crossings and the adjacent riverside territories (primarily in the area of the Blagoveshchensk—Heihe and Nizhneleninskoye—Tongjiang bridges) are becoming the “growth points” around which bilateral projects are concentrated.

The Russian authorities plan to use these territories for further development of preferential regimes in the Far East and to attract foreign investment and technology to the region (in the form of so-called international territories of advanced development). At the same time, the constructed bridge crossings are not enough to meet the prospective needs of Russian-Chinese cooperation. Therefore, we can expect the implementation of several more projects including the Dzhailinda-Mohe bridge crossing, as well as the construction of the border crossing on Bolshoy Ussuriysky Island, which will connect the existing bridges from the territories of Russia and China through the Amur River channels to the island.

**Keywords:** China, Far East, infrastructure, bridge crossings, riverside territories, international territories of advanced development.

**ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ**

«Поворот России на Восток» имеет не только политическое, идеологическое или, можно даже сказать, *цивилизационное* измерение, но и вполне конкретное, осязаемое, связанное с перенаправлением на азиатские рынки торговых потоков, ранее чрезмерно ориентированных на Запад. Этот процесс стал следствием экономического роста крупных западных стран и проявился ещё в период «сырьевого суперцикла» 2001—2008 гг., послужив одним из факторов (безусловно, не единственным), способствующим «повороту на Восток» (подробнее автор совместно с А.Е. Савченко писал об этом в: [13]).

Однако начиная с весны 2022 г., когда ввиду резкого сокращения связей с Западом оказалось востребовано именно восточное направление международной кооперации, стало очевидным, насколько «инфраструктурный поворот на Восток» запоздал. И сейчас транспортно-логистическая инфраструктура Дальнего Востока работает на пределе своих возможностей, которые тем не менее не удовлетворяют спрос как со стороны российских потребителей азиатских (прежде всего, китайских) товаров, так и со стороны российских производителей сырья, востребованного на азиатских рынках.

Ключевым «тормозом» в данном случае является недостаточная развитость портов вкуче с ограниченной пропускной способностью железнодорожных путей (автор более подробно писал об этом в: [2]). В этих условиях подспорьем могла бы стать сухопутная логистика — благо, что Россию и Китай соединяют более 4000 км общей границы. Однако здесь ситуация также является непростой.

На данный момент дальневосточные регионы по суше соединены с соседними странами шестью трансграничными железнодорожными ветками, проходящими через погранпереходы Наушки (с выходом через территорию Монголии на станцию Эрэн-Хото в автономном районе Внутренняя Монголия (АРВМ) КНР), Забайкальск (с выходом на станцию Маньчжурия в АРВМ КНР), Нижнеленинское (с выходом на мост через Амур и станцию Тунцзян в пров. Хэйлунцзян КНР), Гродеково (с выходом на станцию Суйфэнхэ пров. Хэйлунцзян КНР), Камышовая (с выходом на станцию Хуньчунь пров. Цилинь КНР) и Хасан (с выходом на территорию КНДР). При этом движение через Нижнеленинское запущено только в 2022 г. (в направлении из КНР в Россию — только в июле 2023 г., об этом ниже), а ветка Камышовая — Хуньчунь по-прежнему нуждается в модернизации.

Учитывая резко возросшие объёмы торговли с азиатскими странами — прежде всего, с КНР, — данное положение вещей представляется неудовлетворительным. Существует хорошо осознаваемая экспертами и управленцами потребность в расширении пропускной способности транспортной системы Дальнего Востока: как путём модернизации имеющейся инфраструктуры, так и путём создания новой (см., например: [11; 16]). Однако важно учитывать, что реализация новых инфраструктурных проектов будет связана с преодолением крупных водных преград (р. Амур, Уссури, Аргунь, Сунгача, Гранитная и др.), на которые приходится 3490 км из 4210 км общей российско-китайской границы.

В то же время именно мостовые переходы через пограничные реки, построенные в 2021—2022 гг., обещают стать «точками роста» в развитии трансграничного сотрудничества России и Китая. По аналогии с теми процессами, которые мы сейчас наблюдаем вокруг мостов Благовещенск — Хэйхэ и Нижнеленинское — Тунцзян, можно ожидать развития и в тех точках, где мосты только планируются или потенциально могли бы быть.

В данной статье автор хотел бы обосновать более широкое понимание трансграничных мостов: не просто как инженерных сооружений (пусть и имеющих ключевое значение для обеспечения трансграничной логистики), а как ядра инфраструктурного комплекса, включающего в себя и транспортно-логистические терминалы, и специальные зоны экономического развития и сотрудничества (которые только предстоит создать — см., например: [4]). Таким образом, нужно говорить не столько о самих мостах, сколько о *примостовых территориях*, причём по обе стороны границы. Учитывая поступательное развитие российско-китайского сотрудничества и его значение для нашей страны, актуальность и значимость задачи по анализу развития этих примостовых территорий представляются вполне очевидными.

Не менее важный аспект — проанализировать проблемы и ограничения, на протяжении многих лет сдерживающие строительство и запуск трансграничных мостов, а в настоящее время влияющие на освоение примостовых территорий. Понимание этих проблем и ограничений позволит выработать ряд рекомендаций, имеющих и практическую значимость. В данном контексте статья нацелена на то, чтобы отчасти удовлетворить спрос на информацию о строительстве и функционировании российско-китайских трансграничных мостов; при этом она, конечно же, не имеет амбиций на то, чтобы полностью закрыть эту сложную и многогранную тему, которая лишь отчасти рассматривалась учёными ранее (см.: [7]). Более того, данная статья написана, прежде всего, с позиций экспертного отслеживания динамики российско-китайского регионального сотрудничества, тогда как применительно к практической реализации задач по дальнейшему развитию примостовых территорий нужен и взгляд экономиста, логиста, специалиста по международному праву и т.д. Поэтому подлинно системный анализ указанной темы ещё впереди.

Статья построена на сочетании анализа открытых источников (заявления должностных лиц, материалы СМИ) и некоторого количества интервью, проведённых с представителями федеральных

структур по развитию Дальнего Востока в 2018—2022 гг. Кроме того, автор использовал материалы презентаций и стенограмм заседаний деловых площадок (Восточный экономический форум и Амурский торгово-инвестиционный форум в 2018—2023 гг.), в которых участвовал в качестве слушателя и спикера, в том числе на пленарных заседаниях.

Структурно статья состоит из четырёх разделов, каждый из которых посвящён определённым точкам развития трансграничной инфраструктуры на современном этапе, сконцентрированным вокруг примостовых территорий: двум — вокруг уже построенных мостов Благовещенск — Хэйхэ и Нижнеленинское — Тунцзян, одной — перспективной, связанной с соединением двух построенных мостов на о. Большой Уссурийский, и, наконец, ещё одной — потенциальной, связанной с реализацией намеченных планов по строительству моста Джалинда — Мохэ. Выводы, практические рекомендации и прогнозы относительно развития ситуации вокруг примостовых территорий на российско-китайской границе содержатся в заключении.

### МОСТ БЛАГОВЕЩЕНСК — ХЭЙХЭ

Построенный в 2020—2022 гг. мост Благовещенск — Хэйхэ (также Амурский мост, кит. *Хэйлунцзян-дацяо* 黑龙江大桥), без всяких сомнений, является знаковым проектом для всего дальневосточного приграничного развития, в истории которого уместились все «приметы места и времени».

Впервые о необходимости построить мост через Амур в районе г. Благовещенск и г. Хэйхэ всерьёз заговорили на рубеже 1980—1990-х гг. 26 июня 1995 г. было заключено соответствующее соглашение между правительствами России и КНР, однако дело с мёртвой точки не сдвинулось.

Все 1990-е и 2000-е гг. продолжалась активная общественная дискуссия на тему, нужен ли этот мост. Только в 2015 г. были внесены поправки к межправительственному соглашению 20-летней давности, уточнившие и конкретизировавшие условия его строительства<sup>1</sup>. Наконец-то появилась ясность, что и как делать. Важнейшим подспорьем для этого стала

<sup>1</sup> См.: Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о совместном строительстве моста через р. Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск — Хэйхэ (с изменениями на 3 сентября 2015 г.). URL: <https://docs.cntd.ru/document/901903611> (дата обращения: 15.04.2024).

деятельность созданного в 2012 г. Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока<sup>2</sup>, которое пролоббировало включение проекта в государственную программу «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона»<sup>3</sup>. Соответственно, в 2016 г. начались строительные работы и уже де-факто к 29 ноября 2019 г. мост был готов. Официально строительство было завершено в 2020 г. Однако, несмотря на готовность, мост ещё два года не могли открыть из-за того, что в период 2020—2022 гг. в КНР действовали различные ограничения, связанные с контролем распространения коронавируса. И только 10 июня 2022 г. мост торжественно открылся.

Что же собой представляет этот долгожданный инфраструктурный объект?

Во-первых, соединяет он не Благовещенск и Хэйхэ, а населённые пункты-спутники: российское с. Каникурган Благовещенского района Амурской области и китайскую дер. Чанфа волости Синфу района Айгунь городского округа Хэйхэ. Мост находится довольно далеко от Благовещенска и значительно ближе к городской черте Хэйхэ. Возможно, это не очень удобно для горожан, зато подходит для доставки грузов с точки зрения близости к федеральной трассе. Фактически мост сделан именно для грузового транспорта. Движение на пассажирских автобусах, а возможно и на личном автотранспорте, ожидается лишь в перспективе.

Во-вторых, по состоянию на момент открытия была готова к работе только временная схема, предполагающая движение исключительно грузовых автомобилей. Фактически на российской стороне не было постоянного здания погранперехода, стояли лишь временные строения для пограничников, таможенников и специалистов фитосанитарного контроля. Тем не менее с 3 января 2023 г. международный погранпереход Каникурган начал работать круглосуточно, что позволяет пропускать до 190 единиц техники в сутки<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> В 2019 г. переименовано в Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики.

<sup>3</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 г. № 308 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации „Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа“». URL: <http://government.ru/docs/all/91152/> (дата обращения: 15.04.2024).

<sup>4</sup> За неделю через международный мост Благовещенск — Хэйхэ проехало больше 900 машин. URL: <https://ampravda.ru/2023/01/10/0118593.html> (дата обращения: 15.04.2024).

Следует отметить, что в рамках реализации проекта российской стороне пришлось сделать в два раза больший объём работ в плане строительства подъездных путей и развязок. Из 20 км общей длины перехода на Россию приходится 14 км (в том числе 300 м — мост через протоку Каникурганскую). Из 19 млрд руб. итоговой сметы 14 млрд пришлось на российскую часть<sup>5</sup>. Сам мост строился независимо с двух сторон, разными заказчиками и подрядчиками.

Власти Амурской области создали совместную российско-китайскую компанию со штаб-квартирой в Хэйхэ и филиалом в Благовещенске, который были отданы в концессию строительство и эксплуатация моста сроком на 16 лет. Для того, чтобы выплатить взятый для реализации проекта китайский кредит, взимается плата за проезд (средняя стоимость проезда грузового автомобиля по состоянию на момент открытия составляла 8700 руб.). После окончания срока концессии мостовой переход перейдёт в собственность местных властей (так, российская часть моста перейдёт в собственность Амурской области).

Первым объектом на примостовой территории стал открытый в мае 2023 г. таможенно-логистический терминал (ТЛТ) «Каникурган». Терминал, принадлежащий частному капиталу, используется для накопления грузов, их формирования и последующей отправки по территории России или Китая. Прямо на терминале расположен таможенный пункт, что позволяет грузоотправителям получить соответствующие таможенные услуги.

Мост уже стал «флагманским проектом» региональных властей и Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики РФ, своего рода «витриной» российско-китайского регионального сотрудничества. В этом смысле его значение переоценить невозможно.

Однако в настоящий момент прорабатывается проект, способный сделать эффект, обусловленный появлением моста, поистине мультипликативным для региональной экономики. Он связан с созданием на примостовой территории близ с. Каникурган первой в России «международной территории опережающего развития» (МТОР).

Следует отметить, что дискуссия о характере подобной «особой» ТОР ведётся последние шесть лет. Ещё 8 февраля 2018 г. вице-премьер правительства России и «куратор» всей дальневосточной политики Ю.П. Трутнев впервые публично

<sup>5</sup> В Благовещенске открыли первый автомобильный мост в Китай. URL: <https://www.vedomosti.ru/society/news/2022/06/10/926007-blagoveschenske-avtomobilnii-most> (дата обращения: 15.04.2024).

заявил<sup>6</sup> о планах по созданию «трансграничной территории опережающего развития» (на тот момент в качестве локации были указаны приграничные территории, примыкающие к российскому пос. Пограничный и китайскому г. Суйфэнхэ, что позволяло предположить реинкарнацию реализуемой в 2001—2008 гг. и позднее заброшенной идеи «Приграничного торгово-экономического комплекса» с особым режимом пересечения границы, см.: [6]).

Позднее «трансграничная ТОР» долгое время не упоминалась в выступлениях Ю.П. Трутнева, однако вскоре рамочное соглашение о создании «трансграничной зоны торгово-экономического сотрудничества» между Пограничным и Суйфэнхэ было подписано (цит. по: [14, с. 139]). Власти Хэйлунцзяна, заинтересованные в появлении зон экономического развития по периметру границы с Россией, что позволило бы им отчитаться о продвижении стратегии «Пояса и пути» (реализуется с 2014 г.), инициировали переговоры о создании таких зон в Хэйхэ, Тунцзяне, Фуюане и Дуннине [14, с. 140—142]. В результате в марте 2018 г. была опубликована информация о начале разработки китайской стороной проектного обоснования трансграничной зоны «Благовещенск—Хэйхэ»<sup>7</sup>, однако контуры этой зоны были по-прежнему неясны, а в «Программу развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционной сферах на Дальнем Востоке России на 2018—2024 годы», принятую в сентябре 2018 г. на Восточном экономическом форуме (ВЭФ), она не вошла.

Год спустя, на ВЭФ-2019, заместитель министра по развитию Дальнего Востока А.В. Крутиков впервые заявил об идее создания особых зон экономического развития в привязке к строящимся мостовым переходам через р. Амур, однако использовал уже другой термин («трансграничные логистические зоны»<sup>8</sup>), а позднее эту идею больше не высказывал.

На ВЭФ-2022 в риторике федерального руководства Дальневосточного региона вновь был зафиксирован термин «трансграничные территории опережающего развития». Ю.П. Трутнев

<sup>6</sup> Трансграничная ТОР может быть создана в районе Пограничный—Суйфэнхэ. URL: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/transgranichnaya-tor-mozhet-byt-sozdana-v-rayone-pogranichnyu-suyfenkhe-12642/> (дата обращения: 15.04.2024).

<sup>7</sup> Создаётся трансграничная экономическая зона. URL: <https://toz.su/novosti-kheyluntszyanskoj-ekonomiki/sozdayetsyatransgranichnaya-ekonomicheskaya-zona/> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>8</sup> ВЭФ-2019. Сессия «Россия—Китай». URL: <https://roscongress.org/sessions/eef-2019-rossiya-kitay-/discussion/> (дата обращения: 01.04.2024).

заявил: «Совершенно очевидно, что мы будем совершенствовать режимы и принципы в отношении с дружественными странами. Такое предложение уже сделали Владимиру Владимировичу Путину. Он его поддержал. Надеюсь, что мы сразу после Форума постараемся детализировать наше предложение (о создании трансграничных ТОР.— И.З.), чтобы режимы взаимодействия были максимально дружественными»<sup>9</sup>.

Однако на мероприятиях Амурского торгово-инвестиционного форума («АмурЭкспо-2023») в мае 2023 г. в Благовещенске, где обсуждению создания таких зон была посвящена отдельная секция под председательством генерального директора Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики Н.О. Запрягаева, определение *трансграничный* полностью уступило место определению *международный*. Таким образом, в настоящий момент говорится о создании «международных территорий опережающего развития» и именно в привязке к развитию примостовых территорий<sup>10</sup>. Причём мост Благовещенск — Хэйхэ должен сыграть роль тестовой площадки для нового преференциального режима.

При этом знакомство с наработками на данную тему, представленными в Благовещенске, показывает, что относительно МТОР речь идёт о реализации именно «приграничного» (а не трансграничного, т.е. предполагающего особый порядок пересечения границы) режима. В существующей сейчас концепции такие территории напоминают несколько скорректированную версию преференциального режима ТОР (своеобразный формат «ТОР-2.0»), который может быть реализован в любом регионе Дальнего Востока, в том числе вдали от границы. Соответственно, заложенный в концепцию изначально принцип «трансграничности» теряется полностью.

В плане преференций в случае с МТОР речь идёт о предоставлении иностранному инвестору, желающему развивать наукоёмкое и высокотехнологичное производство, ряда льгот, аналогичных или даже более привлекательных, чем в ТОР (обнуление налогов, режим свободного ввоза продукции, статус «единственного поставщика», возможность привлечения

<sup>9</sup> Трутнев: Путин поддержал запуск трансграничных территорий опережающего развития. URL: <https://rg.ru/2022/09/06/trutnev-putin-podderzhal-zapusk-transgranichnyh-territorij-operezhaiushchego-razvitiia.html> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>10</sup> Создание на Дальнем Востоке международной ТОР для иностранных инвесторов обсудили на выездной сессии ВЭФ-2023 в Благовещенске. URL: [https://minvr.gov.ru/press-center/news/sozdanie\\_na\\_dalnem\\_vostoke\\_mezhdunarodnoy\\_tor\\_dlya\\_inostrannykh\\_investorov\\_obsudili\\_na\\_vyezdnoy\\_sess/](https://minvr.gov.ru/press-center/news/sozdanie_na_dalnem_vostoke_mezhdunarodnoy_tor_dlya_inostrannykh_investorov_obsudili_na_vyezdnoy_sess/) (дата обращения: 01.04.2024).

иностранной рабочей силы вне квот и без страховых взносов). При этом, помимо иностранного происхождения капитала, оговаривается и другое условие — объём инвестиций в новое производство должен быть не менее 500 млн руб.<sup>11</sup>

В декабре 2023 г. в Госдуму был внесён законопроект о создании МТОР (путём внесения изменений в законы «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» и «О территориях опережающего развития в РФ»). Согласно данному законопроекту, МТОР можно создать на территории Дальневосточного федерального округа одним из двух способов: по решению правительства или на основании международного договора РФ. Площадь МТОР не может превышать 20 кв. км, что достаточно для размещения 10—20 промышленных комплексов. В рамках МТОР возможно применение процедуры свободной таможенной зоны. Резидентом МТОР может стать новое российское юридическое лицо без ограничений по наличию в нём иностранных юридических и физических лиц. Как предполагается, это правило позволит привлечь капитал иностранных инвесторов из дружественных стран для реализации инвестпроектов. При этом предусматривается возможность закрытия публичного доступа к информации о них<sup>12</sup>, что следует оценивать как способ защиты компаний из дружественных стран, опасющихся попадания под вторичные санкции со стороны Запада.

В феврале 2024 г. законопроект был принят Госдумой в первом чтении. Можно ожидать, что к ВЭФ-2024 завершится организационная работа и на представительном международном форуме будут представлены её результаты. Оценить же эффекты реализации концепции МТОР можно будет не раньше конца текущего десятилетия. При этом говорить о том, как именно будет работать новый преференциальный режим и насколько он получится действительно международным (в отличие от обычных ТОР, а также режима «свободного порта Владивосток», которые привлекают в основном отечественный капитал [5; 8]), пока преждевременно.

Любопытно, что смелая идея «трансграничности», уже отсутствующая в риторике федеральных чиновников применительно к МТОР, была обнаружена в презентационных материалах мэрии Благовещенска, представленных на том же Амурском форуме 2023 г. Согласно этим данным, планируется создать

<sup>11</sup> ГД приняла в I чтении законопроект о создании международных ТОР на Дальнем Востоке. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19995903> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>12</sup> Юрий Трутнев и Алексей Чекунов создают «налоговые офшоры» для китайцев. URL: <https://versia.ru/yurij-trutnev-i-aleksej-chekunkov-sozdayut-nalogovye-ofshory-dlya-kitajcev> (дата обращения: 01.04.2024).

так называемый беспоплинный коридор, который бы соединял китайскую «Экспериментальную зону свободной торговли» (площадь — 20 кв. км) в Хэйхэ и ТОР «Амурская» (площадь — 65 кв. км), расположенную в районе Каникургана. Соединение двух частей должен обеспечить мостовой переход через Амур. В одном материале из представленных благовещенскими чиновниками указано, что на базе ТОР «Амурская» «планируется международная ТОР», однако в другом эта же территория отмечена как «территория, предлагаемая под трансграничную свободную экономическую зону» (указан также китайский термин 跨境自由经济区区域).

Кроме того, в ходе АЭФ-2023 прозвучала идея создания безвизового коридора для граждан России и Китая, который бы соединял аэропорты Благовещенска и Хэйхэ. Это позволило бы россиянину, например, прилететь в Благовещенск, без визы на экспресс-шаттле попасть в аэропорт Хэйхэ и вылететь далее. Впрочем, учитывая нынешнее количество рейсов в Хэйхэ, вылет возможен только в крупные китайские города, где виза всё равно потребуется, а значит, что, кроме удобства перемещения между аэропортами, других смыслов данная концепция не несёт. Однако сама идея того, что новый мостовой переход можно использовать не только для грузовых перевозок, но и для проектов, предполагающих большую вовлечённость жителей соседних регионов, является весьма конструктивной.

Завершая тему трансграничной инфраструктуры между Благовещенском и Хэйхэ, отметим также, что для быстрого и удобного сообщения между центрами городов с 2019 г. реализуется проект строительства трансграничной канатной дороги. Общая протяжённость «канатки» составит чуть меньше километра. Время перемещения между конечными пунктами будет всего 5 мин. Интервал движения двух кабин вместимостью 110 чел. планируется сделать всего 12—15 мин. Строительство дороги было приостановлено в 2022 г. в связи с санкционными ограничениями, которые наложила на поставку в Россию своего оборудования французская компания, ранее выигравшая тендер. В 2023 г. работы возобновились, и ожидается, что к 2025 г. они будут завершены<sup>13</sup>. Первая в мире международная канатная дорога окончательно снимет проблему перемещения между Благовещенском и Хэйхэ.

<sup>13</sup> Строители возводят второй этаж терминала канатной дороги Благовещенск — Хэйхэ. URL: <https://ampravda.ru/2024/01/17/stroiteli-pristupili-k-vozvedeniyu-vtorigo-ehnazha-terminala-kanatnoj-dorogi-blagoveshchensk--khehjjkkeh> (дата обращения: 01.04.2024).

## МОСТ НИЖНЕЛЕНИНСКОЕ — ТУНЦЗЯН

В отличие от автомобильного моста Благовещенск — Хэйхэ, железнодорожный мост между Нижнеленинским и Тунцзяном ниже по течению Амура не являлся предметом активных общественных дискуссий. Инициатива по созданию этого мостового перехода принадлежала частной компании (ГК «Петропавловск»), которая была заинтересована в организации бесперебойного и дешёвого коридора по вывозу своей продукции, производимой на Кимкано-Сутарском горнообогатительном комбинате-месторождении (железородный концентрат), в Китае<sup>14</sup>.

Строительство ГОКа началось в 2007 г. Тогда же появилось первое заявление о готовности построить такой мост, причём сделано оно было на уровне заместителя председателя правительства Еврейской автономной области. Однако соглашение о строительстве моста была заключено лишь в 2013 г., тогда же на полях Петербургского международного экономического форума было подписано межправительственное соглашение о создании нового пункта погранпропуска Нижнеленинское.

В феврале 2014 г. с российской и китайской стороны были проведены церемонии закладки камней в основание нового моста, а летом предполагалось начать строительные работы. Планировалось, что с российской стороны проект будет реализовывать ООО «Рубикон» («дочка» группы компаний «Петропавловск»), а с китайской — Тунцзянская железная дорога, входящая в Китайскую железнодорожную корпорацию. Мост предполагалось строить на условиях государственно-частного партнёрства, причём частные инвестиции в объёме 6 млрд руб. должны были быть разделены поровну между российской и китайской сторонами, а ещё 1,7 млрд руб. (на строительство погранпропуска) должен был выделить федеральный бюджет<sup>15</sup>.

Китайцы начали строительные работы без промедления. Причём, как и в случае с мостом Благовещенск — Хэйхэ, их скорому завершению способствовала относительная простота задач — с китайской стороны русло Амура гораздо менее глубокое, без тенденции к подмыванию берега. С российской же стороны почти сразу начались проблемы, вызванные нехваткой

<sup>14</sup> Мостовой переход Нижнеленинское — Тунцзян. URL: <https://www.petropravlovsk-io.ru/rus/projects/Bridge/> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>15</sup> Россия начнёт строить железнодорожный мост через Амур в Китай. URL: [https://finance.rambler.ru/economics/30002036/?utm\\_content=finance\\_media&utm\\_medium=read\\_more&utm\\_source=copylink](https://finance.rambler.ru/economics/30002036/?utm_content=finance_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink) (дата обращения: 01.04.2024).

средств у инициатора проекта (ГК «Петропавловск»), а затем и потерей к нему интереса в связи с изменением конъюнктуры цен на железорудный концентрат на мировом рынке. В ноябре 2014 г. «Петропавловск» вышел из проекта, продав компанию «Рубикон» Российскому фонду прямых инвестиций. При этом в 2015 г. Кимкано-Сутарский ГОК начал свою работу, а к 2018 г. вышел на проектные мощности. Доля продукции, поставляемой российским потребителям («Евраз», «Мечел»), оказалась больше, чем предполагалось изначально (около трети), но всё равно продукция в основном идёт на экспорт<sup>16</sup>. Правда, вопросом организации быстрой и бесперебойной перевозки товара в Китай посредством железнодорожного транспорта вынуждено было заниматься уже государство.

Реальные строительные работы с российской стороны моста начались только в 2016 г. — к тому моменту китайцы уже завершили возведение своей части, которая была более продолжительной по расстоянию (1,9 км из 2,2 км общей протяжённости), но меньшей по сложности конструкций (при виде моста это заметно невооружённым взглядом: конструкции на российской части намного выше и массивнее). К 2018 г. китайские строители окончили все работы по прокладке рельсов и соединению моста с прибрежной инфраструктурой<sup>17</sup>.

На российской же стороне работы продвигались с многочисленными задержками и «переигровками». Кроме того, строительство самого мостового перехода оказалось не самым сложным; со всей серьёзностью встали проблемы соединения моста с национальной железнодорожной системой: модернизация железной дороги Биробиджан — Ленинск, строительство пункта пропуска со всей необходимой инфраструктурой (в том числе для проживания и бытового обслуживания пограничников, таможенников и железнодорожников), организация перехода с «китайской» на «российскую» колею. В марте 2019 г. была произведена стыковка двух частей моста, однако решение вышеуказанных вопросов затянулось ещё на несколько лет. Это потребовало увеличения сметы проекта, а с учётом того, что он реализовывался за государственный счёт (56,25% РФПИ,

<sup>16</sup> В ходе осмотра предприятия генеральный директор ООО «КС ГОК» Юрий Макаров ознакомил губернатора области с текущим состоянием дел на предприятии. URL: [https://www.petropavlovsk-io.ru/rus/news/news/2018/06/06/news\\_517.html](https://www.petropavlovsk-io.ru/rus/news/news/2018/06/06/news_517.html) (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>17</sup> 中俄首座跨界河铁路大桥中方段主体工程完成 = Строительство китайской части первого российско-китайского трансграничного речного железнодорожного моста завершено. URL: [https://www.gov.cn/xinwen/2018-10/13/content\\_5330353.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2018-10/13/content_5330353.htm) (дата обращения: 01.04.2024).

25% РЖД, 18,75% ВЭБ), данный факт стал причиной длительных согласований, проведения экспертизы и т.д. Размер сметы в результате достиг 12 млрд руб.<sup>18</sup>

На протяжении 2019—2022 гг. сроки сдачи проекта неоднократно сдвигались. Наконец, 27 апреля 2022 г., спустя восемь лет после церемонии начала строительства, мост Нижнеленинское — Тунцзян был открыт. В сутки его пропускная способность составила восемь пар поездов длиной состава 72 вагона (это позволяет рассчитывать на перевозку 5,2 млн т груза в год с перспективой увеличения до 20 млн т)<sup>19</sup>.

При этом неготовность обеспечивающей инфраструктуры к началу движения привела к тому, что в момент открытия мост работал только в одном направлении — на вывоз из России в Китай. Лишь 28 июля 2023 г. он впервые был использован для перевозки груза не из России в Китай, как ранее, но и в обратном направлении. Что характерно, в Россию ввезли не что-либо иное, а 55 контейнеров с автокомплектуемыми с пунктом назначения в Московской области, где из них сделают новые автомобили<sup>20</sup>. Это свидетельствует о том, что в связи с переориентацией всей внешнеэкономической активности России на восток и ростом объёмов российско-китайской торговли мост, по поводу востребованности которого опрошенные в ходе полевых исследований эксперты зачастую высказывались скептически, оказался весьма кстати.

Развитие мостового перехода утыкается в проблемы прилегающих территорий. Наиболее явный фактор — неразвитость железнодорожной ветки Тунцзян — Цзямусы протяжённостью 270 км с китайской стороны. Это по-прежнему однопутная дорога на тепловозной тяге, а её реконструкция пока находится лишь в планах<sup>21</sup>, причём приоритет отдаётся другому

<sup>18</sup> На Амуре завершили самый масштабный долгострой. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/04/27/920079-na-amure-zavershili> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>19</sup> В ЕАО летом запустят трансграничный железнодорожный мост из России в Китай. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=202602> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>20</sup> Мост через Амур в ЕАО впервые использовали для ввоза грузов из Китая. URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/64c6e95c9a79475f1d8b264e> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>21</sup> Предприниматели поставили под сомнение конкурентоспособность доставки грузов по мосту Тунцзян — Нижнеленинское. URL: <https://biang.ru/ru/economics/predprinimateli-postavili-pod-somnenie-konkurentosposobnost-dostavki-gruzov-po-mostu-tunczyan-nizhneleninskoe.html> (дата обращения: 01.04.2024).

направлению внутри пров. Хэйлунцзян (ветке Бэйань — Хэйхэ)<sup>22</sup>. Это ограничивает количество грузов, которые можно провести по мосту, и делает его неконкурентоспособным по сравнению с другими трансграничными направлениями (перевозкой по железной дороге через Суйфэньхэ или Маньчжурию, перевозкой по новому автомобильному мосту через Хэйхэ).

Однако для местных властей (Еврейская автономная область и городской округ Цзямусы пров. Хэйлунцзян) мостовой переход является объектом приоритетного внимания с точки зрения развития международной активности. Кроме того, завершение его строительства — объективно один из наиболее заметных, «флагманских» результатов работы чиновников по развитию российско-китайского сотрудничества, поэтому мост регулярно появляется в списке проектов, рекомендованных для дальнейшего развития. Так, в декабре 2023 г. площадка «Нижнеленинское» вошла в число четырёх площадок, где предполагается создать МТОР<sup>23</sup>. А в марте 2024 г. с китайской стороны открылась Китайско-российская зона приграничной торговли (впрочем, размещённая не возле железнодорожного, а возле речно-го пункта пропуска Тунцзян)<sup>24</sup>.

В целом размещение здесь МТОР выглядит менее перспективным, чем в окрестностях Благовещенска. Главным фактором этого является отсутствие в непосредственной близости от примостовой территории крупных населённых пунктов (для сравнения: совокупное население Благовещенска, Хэйхэ и их пригородов — 450 тыс. чел., население Ленинского района и пос. Тунцзян — 20 тыс. чел.), оторванность от федеральных трасс и отдалённость аэропортов.

Так, отметим, что ранее в непосредственной близости к мостовому переходу, у пос. Ленинское, уже была создана одна из площадок — ТОР «Амуро-Хинганская», предназначенная как раз для привлечения китайского капитала в такие сферы, как переработка соевых бобов, древесины, строительство гостиничного комплекса. В 2016 г. было учреждено ООО «Амурпром»,

<sup>22</sup> По состоянию на конец 2023 г. запущена в тестовую эксплуатацию: 黑河新闻联播2023年11月21日 = Новости телевидения Хэйхэ за 21.11.2023. URL: [https://mp.weixin.qq.com/s/XCG7-l0TErtN\\_cNiBi07EQ](https://mp.weixin.qq.com/s/XCG7-l0TErtN_cNiBi07EQ) (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>23</sup> Определены четыре площадки для международной ТОР на Дальнем Востоке. URL: <https://digital.gov.ru/ru/events/48864/> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>24</sup> 同江中俄水运边民互市贸易区正式开启运营 = Официально открылась Китайско-российская зона приграничной торговли. URL: <https://mp.weixin.qq.com/s/Rawysw-Mjp-u9WVsjbyrlQ> (дата обращения: 01.04.2024).

инвестором которого с китайской стороны стала крупная госкорпорация из пров. Хэйлунцзян «Лунсин». В 2021 г. компания была упомянута Корпорацией развития Дальнего Востока в разделе «Истории успеха»<sup>25</sup>, однако, как показал опыт полевых исследований, проведённых в Еврейской автономной области, до реализации планов, декларируемых китайской компанией, пока очень далеко.

## РАЗВИТИЕ ОСТРОВА БОЛЬШОЙ УССУРИЙСКИЙ

Создание инфраструктурных проектов на о. Большой Уссурийский (кит. *Хэйсяцзыдао* 黑瞎子岛, т.е. «Остров чёрного гималайского медведя»), крупнейшем из островов, находящихся в районе слияния р. Амур и Уссури вблизи г. Хабаровска, в так называемом фуюаньском треугольнике, часто упоминается в одном ряду с мостами Благовещенск — Хэйхэ и Нижнеленинское — Тунцзян.

В китайской публицистике даже используется такая формула для обозначения трансграничных инфраструктурных проектов между Дальним Востоком России и Северо-Восточным Китаем: «три моста, один остров»<sup>26</sup>; иногда также говорят «три моста, один остров, один путь и один порт»<sup>27</sup>, где «один путь» — это международный транспортный коридор «Приморье — 1» (идущий из пров. Хэйлунцзян к портам Приморья), «один порт» — это преференциальный режим «свободный порт Владивосток», а ещё один мост — мост через небольшую р. Гранитную (Хубутухэ) в районе погранперехода Полтавка — Дуннин<sup>28</sup>. Между тем ситуация на «одном острове», т.е. на Большом

<sup>25</sup> ООО «Амурпром». URL: <https://erdc.ru/stories/ooo-amurprom/> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>26</sup> 黑龙江省人大常委会视察“三桥一岛”建设情况 = Постоянный комитет СНП провинции Хэйлунцзян рассмотрит ситуацию с созданием «трёх мостов, одного острова». URL: <https://hlj.cri.cn/chinanews/20170713/ca7d31b4-cb0d-db42-7a38-1062f7bcd49.html> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>27</sup> 三桥一岛一道一港多点对接 龙江大通道建设构筑对外开放大平台 = Провинция Хэйлунцзян строит платформу для открытости внешнему миру на основе концепции «Три моста, один остров, один путь, один порт». URL: <https://hlj.sina.cn/news/hlj/2016-12-28/detail-ifxyxusa5637997.d.html> (дата обращения: 01.04.2024).

<sup>28</sup> Здесь существует мост, построенный в 1993 г., в настоящий момент обветшавший и требующий реконструкции. Однако для того чтобы произвести её и при этом сохранить движение через погранпереход, требуется строительство рядом нового моста. Решение об этом было принято ещё в 2018 г., причём китайская сторона свою часть работ выполнила. С российской же стороны камнем преткновения стали

Уссурийском, принципиально отличается. Этот остров — единственный крупный участок суши, который находится посреди водного пространства и делится странами пополам. Соответственно, он сам является своего рода «мостом» между странами, а необходимость его совместного освоения очевидна. Однако до сих пор не получено значимых результатов этой деятельности.

Остров оказался в совместном владении двух стран в результате завершения демаркации границы, которая была начата ещё в 1960-х гг. Переговоры, прерванные в 1964 г., возобновились в 1987 г. и на начальном этапе «забуксовали» из-за различного понимания сторонами прохождения границы в «фуюаньском треугольнике». Если советская (а потом и российская) сторона исходила из того, что Уссури впадает в Амур в районе с. Казакевичево, сливаясь с Казакевичевой протокой Амура и образуя Амурскую протоку, т.е. весь о. Большой Уссурийский омывается водами основного течения и проток Амура, то китайская сторона считала (и считает до сих пор), что Уссури впадает в Амур в районе Хабаровского утёса — соответственно, Амурская протока является нижней частью р. Уссури, а о. Большой Уссурийский омывается с севера основным течением Амура, с юго-запада — одной из проток Амура, а с юго-востока — якобы р. Уссури (см. также: [1; 3]).

На рубеже 1980—1990-х гг. сложные вопросы отложили в сторону и сконцентрировались на тех участках, где договориться было легче. Только в 1998 г. возобновились переговоры по спорным участкам границы: к их числу относились не только острова в «фуюаньском треугольнике», но и о. Большой на р. Аргунь. Завершению переговоров способствовало усиление в России федерального центра, постепенно ставившего под свой контроль региональные элиты, до этого выступавшие с алармистских позиций. 14 октября 2004 г. в Пекине главами России и Китая было подписано «Дополнительное соглашение между РФ и КНР о российско-китайской

---

длительные согласования по линии Министерства транспорта и дефицит бюджетных средств. По состоянию на середину 2023 г. дублирующий мост построен не был. А сильный паводок в результате тайфуна в августе 2023 г. вызвал обрушение «старого моста». Таким образом, движение через погранпереход Полтавка — Дуннин прекратилось, и соответствующий грузо- и пассажиропоток был перенаправлен на соседние пункты пропуска (Пограничный — Суйфэньхэ и Турий Рог — Мишань). Движение было восстановлено в январе 2024 г., но только через отремонтированный «старый мост».

государственной границе на её восточной части», определявшее прохождение границы на двух спорных участках<sup>29</sup>.

Соглашение предусматривало решение пограничных вопросов на двух участках в соответствии с «принципами взаимопонимания и взаимной уступчивости, взаимоприемлемости и сбалансированности, равноправия сторон». Попросту говоря, спорные участки (общей площадью 375 кв. км) было решено поделить примерно пополам, что представляло собой компромисс как с российской, так и с китайской стороны. С 2005 г. на о. Большой Уссурийский начались работы по демаркации. В 2007 г. пограничники установили столбы, 21 июля 2008 г. главы МИД РФ и Китая подписали «Дополнительный протокол — описание линии российско-китайской госграницы на её восточной части», и, наконец, в октябре 2008 г. была официально завершена демаркация новой линии российско-китайской границы. Остров сейчас даже визуально, с высоты самолёта, выглядит как поделённый пограничной линией на две примерно равные части.

Началась новая эпоха в жизни острова, который стал восприниматься иначе: не как форпост на границе, а, во-первых, как символ сотрудничества двух стран, их готовности идти на взаимные уступки, во-вторых, как витрина своей страны в глазах соседей.

Так, с китайской стороны уже к десятилетию установления фактического контроля над островом в 2018 г. был построен туристический комплекс «Восточный полюс Китая» 华夏东极景区, знаменующий тот факт, что здесь, как считается, находится самая восточная точка КНР. Примечательно, что эта территория провозглашена «восточным полюсом», хотя она была бы таковой только в случае передачи всего острова — сейчас же формально наиболее восточной точкой в КНР является болотистый берег р. Уссури напротив с. Кукелево Вяземского района Хабаровского края, расположенный на 1,5 км восточнее и на 60 км южнее<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> Следует отметить, что соглашение также определяло принадлежность более мелких островов вблизи Большого Уссурийского и Тарабарова. А именно: о-ва Корейский, Виноградный, Ромашкин были определены как территория КНР, тогда как о-ва Парные, Коровий, Казакевичевский, Сосновый, Осиновый, Красный, Сазаний, Дачный и т.д. определены как территория РФ.

<sup>30</sup> Никаких туристических объектов там нет. Как по причине труднодоступности, так и по причине нежелания властей привлекать внимание общественности к «утрате» части своей территории, связанной с размежеванием с Россией.

В комплекс вошли так называемая площадь Солнца (прогулочно-общественное пространство), гостиница, «этнографическая деревня», в которую специально переселили несколько семей хэчжэ (нанайцев). Отдельного внимания заслуживает строительство 9-этажной Пагоды восточного полюса, которая благодаря своей высоте просматривается с российской территории и служит своего рода символом китайского присутствия на острове (т.е. в данном случае мы имеем дело с ответным жестом на появление часовни Святого Виктора Дамасского, которая была построена в непосредственной близости от китайского берега ещё в начале 2000-х гг.).

В рамках реализации пунктов «Программы сотрудничества восточных регионов России и Северо-Восточного Китая в 2009—2018 гг.» уже в первые годы после раздела острова, в 2010—2012 гг., с китайской стороны был построен автомобильный мост к площади Солнца. А в 2011—2013 гг. аналогичный мост появился и с российской стороны. При этом, что характерно, между двумя частями острова нет прямой дороги и погранперехода, т.е. построенные мосты ведут буквально в «никуда», а сообщение между Хабаровском и Фуюанем осуществляется не через о. Большой Уссурийский, а исключительно по реке: летом на катерах, зимой по льду.

Погранпереход посреди острова должен был появиться ещё в 2015 г., но коррективы внесло катастрофическое наводнение 2013 г. Забегая вперёд, отметим, что в январе 2024 г. президент России В.В. Путин во время визита в Хабаровск поручил ускорить процесс создания погранперехода<sup>31</sup>, что позволяет рассчитывать на определённый прогресс в этой области.

Наличие мостов на остров позволяет говорить о нём как о целостной, единой «примостовой территории», и это делает его одной из потенциальных «точек роста» в российско-китайском приграничье. Дефицита в различных проектах развития острова не наблюдается (подробнее см.: [9]).

Так, ещё в 2015 г. властями Хабаровского края был разработан проект ТОР «Большой Уссурийский», которая должна развиваться как международная туристическая зона, принимающая от 54 до 224 тыс. чел. в зависимости от сезона. В планах была заявлена реализация проектов международного сотрудничества, таких как международный экспоцентр, конгресс-центр,

<sup>31</sup> Стройку погранперехода на Большом Уссурийском острове поручил ускорить Владимир Путин. URL: <https://todaykhv.ru/news/economics-and-business/71375/> (дата обращения: 15.04.2024).

международный конноспортивный центр, дворец боевых искусств, международный молодёжный лагерь, Институт Амура; проектов национальной идентичности, таких как духовно-просветительский центр, поселение с традиционным русским укладом, экологический агропарк, тематический парк, сафари-парк, планетарный сад (подробнее см.: [10]).

Кроме того, хабаровскими экспертами активно продвигалась идея использования о. Большого Уссурийского как звена международного транспортного коридора из Харбина к портам Хабаровского края (Ванино, Советская Гавань). Создание подобного коридора даже увязывалось с реализацией китайской инициативы «Пояса и пути» [12].

Также остров неоднократно становился объектом обсуждения в контексте возможного создания на нём международной зоны торгово-экономического сотрудничества в том или ином формате. Так, выше уже упоминалось выступление на ВЭФ-2019 А.В. Крутикова, в котором он заявил об идее создания «трансграничных логистических зон» возле мостовых переходов через р. Амур, назвав в их числе и о. Большой Уссурийский, фактически являющийся «сухопутным мостом». А в ходе VII Восточного экономического форума, проведённого во Владивостоке 5—8 сентября 2022 г., министром по развитию Дальнего Востока и Арктики А.О. Чекуновым был презентован отдельный проект по созданию трансграничной зоны торгово-экономического сотрудничества России и Китая именно на о. Большой Уссурийский. В частности, министр заявил: «Пожалуй, одним из интересных амбициозных проектов является идея создания на острове Большой Уссурийский нового пограничного кластера, который мог бы стать зоной свободной торговли между Россией и Китаем, зоной обмена товарами, таким международным ТОРом, наподобие китайско-казахстанского центра приграничного сотрудничества „Хоргос“». Большой Уссурийский для этого прекрасно подходит»<sup>32</sup>. Инициатива Чекунова не осталась незамеченной и была названа в числе наиболее важных итогов форума в программной статье китайского информагентства Global Times, посвящённой ВЭФ [15]. Остров также был отнесён к одной из четырёх перспективных точек для размещения пилотных МТОР в декабре 2023 г.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Глава Минвостока заявил о идее создания с КНР новой зоны свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20220831/zst-1813312630.html> (дата обращения: 01.04.2022).

<sup>33</sup> Определены четыре площадки... (см. выше).

В то же время при планировании хозяйственной деятельности на Большом Уссурийском следует учитывать важное обстоятельство. Остров расположен в природной зоне с муссонным климатом, для которого характерны обильные осадки в летний период. Его большая часть занята водно-болотистыми угодьями, которые не подходят для хозяйственного освоения (примечательно, что 75% китайской территории занимает природоохранный заказник). Остро стоит проблема подтопления, поскольку он находится на стыке двух рек с высокой паводковой опасностью. Каждый год в ходе сезонных наводнений значительная часть Большого Уссурийского подтапливается, а во время наводнения 2013 г. были затоплены все хозяйственные объекты, находящиеся на острове. После этого на государственном уровне были приняты решения, запрещающие любое капитальное строительство в зоне потенциального подтопления без сооружения защитных дамб<sup>34</sup>, что затруднило развитие территории и потребовало координации действий государства и бизнеса.

Всё это вкупе с общественным отношением к острову как к территории, которая была «наполовину утрачена» (эти настроения фиксируются как с российской, так и с китайской стороны, подробнее см.: [3]), обуславливает довольно осторожную оценку перспектив развития Большого Уссурийского. Оно возможно, но только при условии значительных капиталовложений в инфраструктуру защиты острова от паводков, причём в тесной координации с китайской стороной.

### МОСТ ДЖАЛИНДА — МОХЭ

Наиболее перспективным направлением создания новой трансграничной железнодорожной инфраструктуры является строительство логистического коридора Джалинда (Амурская

---

<sup>34</sup> Так, в указе президента РФ от 31 августа 2013 г. было рекомендовано органам государственной власти и органам местного самоуправления Хабаровского края принять исчерпывающие меры, в том числе нормативно-правового и административного характера, исключающие строительство нового жилья, объектов производственного и социального назначения, транспортной и энергетической инфраструктуры в зонах, подверженных риску наводнения. Поскольку предельный уровень Амура превысил расчётный для дамбы польдера на 168 см, то в затопляемые территории попал весь Большой Уссурийский [9, с. 24].

область РФ) — Мохэ (пров. Хэйлунцзян КНР). Ключевым объектом коридора должен стать трансграничный мост через р. Амур. На данный момент обсуждается как чисто железнодорожный, так и смешанный, железнодорожно-автомобильный, вариант инженерного решения мостового перехода. Кроме того, необходимо создать соответствующую инфраструктуру для осуществления пограничного и таможенного сопровождения, модернизировать имеющуюся, но закрытую из-за плохого состояния железнодорожную ветку Сковородино (Транссиб) — Рейново (станция близ пос. Джалинда) и построить с нуля железнодорожную ветку на китайской территории протяжённостью 94 км.

Ранее, в 1990-х гг., работал водно-автомобильный пункт пропуска Джалинда — Мохэ, в настоящий момент закрытый из-за недостаточности грузовой базы. Его восстановление возможно уже в ближайшее время, однако нужно понимать, что создание нового транспортного коридора потребует строительства практически по всем направлениям полностью новых объектов, в том числе жилой инфраструктуры для строителей, работников эксплуатации объектов, пограничников, таможенников и т.д.

Впервые о коридоре активно заговорили на Восточном экономическом форуме 2022 г., когда в качестве лоббистов проекта выступило руководство Амурской области<sup>35</sup>. Также создание коридора отвечает интересам РЖД и Республики Саха (Якутия), поскольку ожидается, что в основном проект будет использоваться для экспорта в Китай ископаемых природных ресурсов (в основном якутского, а в перспективе также сибирского угля). Проект предполагает перевозку примерно 20—40 млн т груза без создания дополнительной нагрузки на Транссиб, БАМ и портовые мощности.

В качестве партнёров с китайской стороны предполагаются народные правительства округа Большой Хинган и г. Мохэ. В качестве финансовых институтов, готовых подключиться к финансированию проекта, в разное время назывались ВЭБ.рф и «Газпромбанк». Общее время строительства моста Джалинда — Мохэ с момента запуска проекта может занять около двух лет.

<sup>35</sup> Амурская область на ВЭФ-2022 подписала 18 соглашений на 30 миллиардов рублей. URL: <https://invest.amurobl.ru/media/news/amurskaya-oblast-na-vef-2022-podpisala-18-soglasheniy-na-30-milliardov-rublej/> (дата обращения: 01.04.2022).

Судя по материалам прессы<sup>36</sup>, предварительное ТЭО строительства моста было выполнено китайскими партнёрами (народное правительство г. Мохэ) в апреле 2023 г. Огромный интерес регионального руководства к реализации проекта был подтверждён на Амурском торгово-инвестиционном форуме в Благовещенске в мае того же года. Можно ожидать, что к ВЭФ-2024 будут созданы условия для перехода идеи от концепции к конкретике. В частности, можно предположить, что к этому времени будет подготовлена и презентована финансовая модель реализации проекта.

На данный момент конкретика по поводу такой модели отсутствует. Если ориентироваться на заявления российских чиновников, будет реализована модель государственно-частного партнёрства с созданием концессии по образцу моста Благовещенск — Хэйхэ. Данная схема представляется перспективной в условиях дефицита бюджетных средств и целесообразности их перенаправления на модернизацию восточного полигона РЖД. В то же время она имеет и свои изъяны, поскольку строительство трансграничного железнодорожного моста — проект гораздо более сложный и требующий серьёзного финансового и административного ресурса, которого у частной компании может не хватать. Опыт строительства железнодорожного моста Нижнеленинское — Тунцзян показывает, что интерес частных инвесторов в проекте в значительной степени зависит от конъюнктуры цен на мировых рынках на тот или иной товар, который должен стать основой грузопотока через новый логистический коридор. Потеря такого интереса стала причиной многочисленных проволочек со строительством этого моста, что больно ударило по имиджу российско-китайского регионального сотрудничества.

В указанной связи следовало бы увеличить в данном проекте роль государственных структур и к минимуму свести влияние частных. Также следует говорить о целесообразности форсирования реализации проекта, так как в текущих условиях пропускной способности дальневосточной транспортной инфраструктуры явно недостаточно для обеспечения потребностей российских экспортёров и китайских импортёров. Открытие логистического коридора Джалинда — Мохэ в этом плане интересно, прежде всего, ввиду того что оно позволит примерно

---

<sup>36</sup> Углю запланировали выход, URL: <https://1520international.com/content/2023/april-2023/an-exit-is-planned-for-coal> (дата обращения: 01.04.2022).

на 20 млн т разгрузить подъездные пути к дальневосточным портам, освободить их от необходимости перевалки угля и даст возможность заниматься более перспективными и коммерчески выгодными сборными грузами.

Говоря о других перспективных проектах, можно выдвинуть идею строительства мостовых переходов через р. Уссури в районе Покровка — Жаохэ (близ российского г. Бикин) и р. Сунгача в районе Марково — Хулинь (близ Лесозаводска). Впрочем, реализация этой идеи возможна только в отдалённой перспективе и только в случае успешного развития «примостовых территорий», примыкающих к уже построенным мостовым переходам.

## ВЫВОДЫ

Таким образом, можно констатировать, что будущее развития трансграничной инфраструктуры на основе мостовых переходов через пограничные реки зависит от дальнейшего использования примостовых территорий. В случае, если здесь будут созданы анонсированные «международные ТОР» и им действительно удастся за счёт уникальных преимуществ по сравнению с другими преференциальными режимами, а также координации с находящимися на китайской стороне специальными экономическими зонами привлечь зарубежные инвестиции и технологии, то эта «история успеха» мотивирует власти и бизнес на дальнейшее развитие инфраструктуры посредством строительства новых мостов.

Как минимум, применительно к примостовой территории в районе Благовещенск — Хэйхэ эта идея действительно выглядит весьма перспективно, и идущее вслед за открытием моста создание новых проектов (ТЛТ «Каникурган») тому лучшее подтверждение. В то же время развитие территорий у моста Нижнеленинское — Тунцзян, о. Большой Уссурийский и тем более у моста Джалинда — Мохэ, строительство которого пока даже не начато, в силу различных факторов видится в менее радужных тонах прямо сейчас, однако в будущем именно эти территории могут стать опорными «точками роста» для прилегающих районов.

Также следует отметить, что и строительство новых мостов между Россией и Китаем с учётом уже имеющегося опыта должно в обязательном порядке увязываться с планами

по комплексному развитию примостовых территорий. В том числе в формате создания международных зон экономического развития, предполагающих (в перспективе) и введение на них особого режима въезда туристов и ввоза товаров.

#### ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Анисимов А.Л., Костюченко А.П. Проблема демаркации российско-китайской границы в районе «фуюаньского треугольника» в 1928—2008 гг. // Чтения памяти профессора А.А. Сидоренко. 2018. № 5. С. 12—38.
2. Зуенко И.Ю. Логистика как фактор восточной политики России. 21.09.2022. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/logistika-kak-faktor-vostochnoy-politiki-rossii/> (дата обращения: 15.04.2024).
3. Зуенко И.Ю. Перспективы и проблемы совместного российско-китайского освоения острова Большой Уссурийский // Современные востоковедческие исследования. 2023. Т. 5. № 4. С. 147—165.
4. Зуенко И.Ю. Перспективы создания российско-китайской трансграничной зоны экономического сотрудничества между Благовещенском и Хэйхэ // Российско-китайские исследования. 2023. Т. 7. № 3. С. 283—293.
5. Зуенко И.Ю., Иванов С.А., Савченко А.Е. Китайские инвестиции на российском Дальнем Востоке // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63. № 11. С. 105—113.
6. Зуенко И.Ю., Чубаров И.Г. Возможная урбанизация периферийных территорий (на примере российско-китайской границы) // Азия и Африка сегодня. 2019. № 3. С. 10—17.
7. Комарова Т.М., Калинина И.В., Фетисов Д.М., Соловченко С.А. Возможности развития трансграничного взаимодействия при строительстве мостового железнодорожного перехода Нижнеленинское—Тунцзян // Трансграничные территории Востока России: факторы, возможности и барьеры развития: Материалы международной научно-практической конференции, Улан-Удэ, 6—8 сентября 2021 г. Улан-Удэ: Бурятский государственный университет им. Доржи Банзарова, 2021. С. 87—91.
8. Кутелева А.В., Сальникова П.О., Чернилевская К.Е., Шевчук Е.И. Свободный порт Владивосток: тенденции и перспективы развития // Россия и АТР. 2021. № 1. С. 104—124.
9. Леонкин А.Д. Остров Большой Уссурийский: различия между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой в подходах к развитию территории // Учёные записки Худжандского государственного университета им. академика Б. Гафурова. Серия гуманитарно-общественных наук. 2022. № 1. С. 22—28.
10. Петрунина Ж.В. Россия на берегах Амура: к вопросу о развитии острова Большой Уссурийский в Хабаровском крае // Общество: философия, история, культура. 2018. № 5. С. 48—51.

11. Пехтерев Ф.С. Перспективы развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона сети ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог. 2015. № 2. С. 60—65.
12. Подгорнов А.К., Балалаев А.С. Организация грузовых и пассажирских перевозок в рамках создания транспортно-логистического кластера на острове «Большой Уссурийский» // Тенденции развития науки и образования. 2017. № 1. С. 47—51.
13. Савченко А.Е., Зуенко И.Ю. Движущие силы российского поворота на Восток // Сравнительная политика. 2020. № 1. С. 111—125.
14. Цзоу С. Российско-китайские зоны приграничного сотрудничества: перспективы взаимодействия РФ и КНР // Россия и АТР. 2020. № 3. С. 134—150.
15. Chu Daye, Chen Qingqing. Russia, China Seek Closer Trade Ties at Key Economic Forum in Russia's Far East amid US Hegemony. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274707.shtml> (дата обращения: 15.04.2024).
16. Voronenko A.K. Regional Logistics of Russian Far East in Crisis Environment // Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education. 2024. Vol. 14. No. 1. P. 4—16.

## REFERENCES

1. Anisimov A.L., Kostyuchenko A.P. Problema demarkatsii rossiysko-kitayskoy granitsy v rayone «fuyuan'skogo treugol'nika» v 1928—2008 gg. [The Problem of Demarcation of the Russian-Chinese Border in the Region of the “Fuyuan Triangle” in 1928—2008]. *Chteniya pamyati professora A.A. Sidorenko* [Readings in Memory of Professor A.A. Sidorenko], 2018, no. 5, pp. 12—38. (In Russ.)
2. Zuenko I.Yu. *Logistika kak faktor vostochnoy politiki Rossii* [Logistics as a Factor of Russia's Eastern Policy]. 21.09.2022. Available at: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/logistika-kak-faktor-vostochnoy-politiki-rossii/> (accessed 15.04.2024). (In Russ.)
3. Zuenko I.Yu. Perspektivy i problemy sovместnogo rossiysko-kitayskogo osvoeniya ostrova Bol'shoy Ussuriyskiy [Prospects and Problems of Russian-Chinese Mutual Development of Bolshoy Ussuriyskiy Island]. *Sovremennye vostokovedcheskie issledovaniya*, 2023, vol. 5, no. 4, pp. 147—165. (In Russ.)
4. Zuenko I.Yu. Perspektivy sozdaniya rossiysko-kitayskoy transgranichnoy zony ekonomicheskogo sotrudnichestva mezhdru Blagoveshchenskom i Kheykhe [Prospects for the Creation of the Russian-Chinese Cross-Border Zone of Economic Cooperation between Blagoveshchensk and Heihe]. *Rossiysko-kitayskie issledovaniya*, 2023, vol. 7, no. 3, pp. 283—293. (In Russ.)
5. Zuenko I.Yu., Ivanov S.A., Savchenko A.E. Kitayskie investitsii na rossiyskom Dal'nem Vostoke [Chinese Investment in the Russian Far East]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, 2019, vol. 63, no. 11, pp. 105—113. (In Russ.)
6. Zuenko I.Yu., Chubarov I.G. Vozmozhnaya urbanizatsiya periferiynykh territoriy (na primere rossiysko-kitayskoy granitsy) [Possible Urbanization of Periphery Territories (The Case Study of the Russian-Chinese Border)]. *Aziya i Afrika segodnya*, 2019, no. 3, pp. 10—17. (In Russ.)
7. Komarova T.M., Kalinina I.V., Fetisov D.M., Solovchenko S.A. Vozmozhnosti razvitiya transgranichnogo vzaimodeystviya pri stroitel'stve mostovogo

- zheleznodorozhnogo perekhoda Nizhneleninskoe — Tuntszyan [Prospects for the Development of Cross-Border Cooperation during the Construction of the Railroad Bridge Nizhneleninskoe — Tongjiang]. *Transgranichnyye territorii Vostoka Rossii: faktory, vozmozhnosti i bar'ery razvitiya*: Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Ulan-Ude, 6—8 sentyabrya 2021 g. [Cross-Border Territories of the Russian Far East: Factors, Possibilities and Barriers for Development. Proceedings of the International Applied Science Conference, Ulan-Ude, 6—8 September 2021]. Ulan-Ude, Buryatskiy gosudarstvennyy universitet im. Dorzhi Banzarova Publ., 2021, pp. 87—91. (In Russ.)
8. Kuteleva A.V., Sal'nikova P.O., Chernilevskaya K.E., Shevchuk E.I. Svobodnyy port Vladivostok: tendentsii i perspektivy razvitiya [The Free Port of Vladivostok: Trends and Prospects for Development]. *Rossiya i ATR*, 2021, no. 1, pp. 104—124. (In Russ.)
  9. Leonkin A.D. Ostrov Bol'shoy Ussuriyskiy: razlichiya mezhdru Rossiyskoy Federatsiyey i Kitayskoy Narodnoy Respublikoy v podkhodakh k razvitiyu territorii [Bolshoy Ussuriyskiy Island: Differences between Development Approaches between Russia and China]. *Uchenye zapiski Khudzhandskogo gosudarstvennogo universiteta im. akademika B. Gafurova. Seriya gumanitarno-obshchestvennykh nauk*, 2022, no. 1, pp. 22—28. (In Russ.)
  10. Petrunina Zh.V. Rossiya na beregakh Amura: k voprosu o razvitiy ostrova Bol'shoy Ussuriyskiy v Khabarovskom krae [Russia on the Amur River Banks: The Development of Bolshoy Ussuriyskiy Island in the Khabarovsk Region]. *Obshchestvo: filosofiya, istoriya, kul'tura*, 2018, no. 5, pp. 48—51. (In Russ.)
  11. Pekhterev F.S. Perspektivy razvitiya zheleznodorozhnoy infrastruktury Vostochnogo poligona seti OAO «RZhD» [Prospects for the Development of the Railroad Infrastructure of the Eastern Polygon of Russian Railways]. *Ekonomika zheleznykh dorog*, 2015, no. 2, pp. 60—65. (In Russ.)
  12. Podgornov A.K., Balalaev A.S. Organizatsiya gruzovykh i passazhirskikh perevozok v ramkakh sozdaniya transportno-logisticheskogo klastera na ostrove «Bol'shoy Ussuriyskiy» [Organization of Cargo and Passenger Transportation in the Framework of the Logistics Cluster on Bolshoy Ussuriyskiy Island]. *Tendentsii razvitiya nauki i obrazovaniya*, 2017, no. 1, pp. 47—51. (In Russ.)
  13. Savchenko A.E., Zuenko I.Yu. Dvizhushchie sily rossiyskogo povorota na Vostok [Driving Forces of Russia's Pivot to the East]. *Sravnitel'naya politika*, 2020, no. 1, pp. 111—125. (In Russ.)
  14. Zou X. Rossiysko-kitayskie zony prigranichnogo sotrudnichestva: perspektivy vzaimodeystviya RF i KNR [Russian-Chinese Zones of Cross-Border Cooperation: Prospects for Interaction between Russia and China]. *Rossiya i ATR*, 2020, no. 3, pp. 134—150. (In Russ.)
  15. Chu Daye, Chen Qingqing. *Russia, China Seek Closer Trade Ties at Key Economic Forum in Russia's Far East amid US Hegemony*. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1274707.shtml> (accessed 15.04.2024). (In Eng.)
  16. Voronenko A.K. Regional Logistics of Russian Far East in Crisis Environment. *Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education*, 2024, vol. 14, no. 1, pp. 4—16. (In Eng.)