

*М.В. Александрова*

## ТОРГОВОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПРОВИНЦИИ ХЭЙЛУНЦЗЯН С РОССИЕЙ И РОЛЬ В НЕМ КРУПНЕЙШИХ ПОГРАНПЕРЕХОДОВ

**Аннотация.** Китай и Россия имеют долгую историю приграничной торговли, и провинция Хэйлунцзян является ключевым «игроком» в китайско-российской коммерции благодаря своему экономико-географическому положению. Несмотря на удачную локацию, доля Хэйлунцзяна в торговле с Российской Федерацией в общем двустороннем товарообороте за последнее 10-летие снижается. Для провинции характерно отрицательное сальдо торгового баланса с Россией. Но на Хэйлунцзян возложена задача по углублению сотрудничества с РФ, чему способствует наличие 15 переходов на китайско-российской границе.

В период коронавирусной пандемии (2020—2022 гг.) китайская сторона ввела свой особый вид упаковки на каждом из погранпереходов, о чем не были предупреждены ни экспортеры из РФ, ни покупатели в Китае. Несмотря на наличие большого количества погранпереходов на нашей границе, лишь три вносят существенный вклад в двустороннюю торговлю, и они являются для провинции Хэйлунцзян точками экономического роста.

2022 год ознаменовался открытием двух мостов между Россией и провинцией Хэйлунцзян: автомобильного Благовещенск—Хэйхэ и железнодорожного Нижнеленинское—Тунцзян, что долгое время замалчивалось китайскими СМИ. С одной стороны, власти Хэйлунцзяна постоянно подчеркивают необходимость наращивания торгово-экономического сотрудничества с Россией, а с другой — крайне

опасаются вторичных санкций со стороны Запада, если сотрудничество станет слишком заметным.

**Ключевые слова:** товарооборот, сальдо торговли, локдаун, Северо-Восток, погранпереход, мост, вторичные санкции.

**Автор:** *Александрова Мария Викторовна*, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра «Россия, Китай, мир», Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0001-7257-5573.

E-mail: alexandrova@iccaras.ru

**Конфликт интересов.** Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

**Финансирование.** Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации в Институте Китая и современной Азии РАН.

*M. V. Alexandrova*

## Trade cooperation between Heilongjiang province and Russia and the role of the largest border crossings

**Abstract.** China and Russia have a long history of cross-border trade, and Heilongjiang is a key actor in this process due to its economic-geographical location. Despite its favorable position, the share of Heilongjiang in trade with the Russian Federation in the total bilateral trade turnover has been declining over the past decade. The province's trade is characterized by a negative balance with the Russian Federation. Heilongjiang is tasked with deepening cooperation with Russia, which is facilitated by the presence of 15 border crossings.

During the Covid-19 period (2020—2022), the Chinese side introduced its own special type of packaging at each of the border crossings, about which neither exporters from the Russian Federation nor buyers in China were warned. 2022 was marked by the opening of two bridges between Russia and the province of Heilongjiang: the Blagoveshchensk-Heihe automobile bridge and the Nizhneleninskoye-Tongjiang railway bridge, what was hushed up by the Chinese media for a long time. On the one side, the Heilongjiang authorities constantly emphasize the need to increase trade and economic cooperation with Russia, and on the other, they are extremely afraid of secondary sanctions by the West if cooperation becomes too obvious.

**Keywords:** trade, trade balance, lockdown, North-East, border crossing, bridge, secondary sanctions.

**Author:** Maria V. ALEXANDROVA, Ph.D (Economics), Leading Research Fellow, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997,

Russian Federation). ORCID: 0000-0001-7257-5573.

E-mail: alexandrova@iccaras.ru

**Conflict of interests.** The author declares the absence of the conflict of interests.

**Support.** The article was prepared at the Institute of China and Contemporary Asia of the RAS within the framework of the State assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation.

Китай и Россия имеют многолетнюю историю трансграничной торговли, а провинция Хэйлунцзян является ключевым актором этого процесса в силу своего эконом-географического положения (ЭГП). Несмотря на удобное ЭГП, доля Хэйлунцзяна в торговле с РФ в суммарном двустороннем товарообороте в последнее 10-летие снижается, что связано с непростой экономической ситуацией в провинции Хэйлунцзян, а также всего Северо-Востока страны.

6-ой пленум ЦК КПК 19-го созыва (с 8 по 11 ноября 2021 г.) указал, что в период 14-й пятилетки Северо-Восточный регион (Дунбэй) должен добиться новых прорывов в деле активизации экономики, ускорить построение новой модели развития в рамках «двойной циркуляции», всесторонне оптимизировать производственную структуру и проделать значительную работу по стыковке и сотрудничеству связанных производственных цепочек, а также реализовать оптимизацию и модернизацию промышленной структуры. Для Дунбэя суть состоит в том, чтобы еще больше углубить производственные цепочки, цепочки поставок и цепочки создания стоимости с Россией.

Являясь важной торговой территорией, Хэйлунцзян должен в полной мере использовать преимущества своего местоположения во взаимодействии с РФ. В будущем Хэйлунцзянская зона свободной торговли должна укреплять производственное сотрудничество с Россией, создать новые возможности для торгово-экономического диалога и повышения международного разделения труда в провинции Хэйлунцзян [Xu Yongji; Chen Hong, 2023].

В продолжение темы улучшения положения провинции Хэйлунцзян в марте 2023 г. был одобрен «План строительства приграничных городов и поселков провинции Хэйлунцзян в характерном стиле» (黑龙江省边境城镇特色风貌建设规划). Проект, представленный 18 ведомствами региона, включая Управление жилищного строительства провинции Хэйлунцзян, планируется реализовать до 2035 г.

Данный проект ориентирован на «полную реализацию открытия приграничных регионов северным территориям», «стимулирование экологических ресурсов приграничной полосы и координацию с раз-

витием городов и уездов», «выделение отличительных черт китайской традиционной культуры и специфики местных национальностей», «модернизацию городской и сельской среды», улучшение базовой инфраструктуры в приграничных регионах «ради чувства удовлетворения, счастья и гордости проживающего в приграничных регионах провинции Хэйлунцзян населения». Проект предполагает, что к 2025 г. в граничащих с РФ районах провинции будет завершено строительство «пояса производственных мощностей для сотрудничества с Россией и странами Северо-Восточной Азии», «туристического ландшафтного пояса», «пояса специфики приграничных городов», «пояса специфики китайско-российской культуры» и «пояса стабильности, процветания и безопасности». К 2035 г. будет завершена реализация «комплексного пояса гармонии, зеленой безопасности, красоты и жизненной силы, богатства и конкурентоспособности, а также устойчивого развития приграничных регионов»<sup>1</sup>.

Подобные усилия провинции неслучайны: в последние 6—7 лет доля Хэйлунцзяна в суммарной российско-китайской торговле постоянно снижалась, о чем наглядно свидетельствуют данные табл. 1.

*Таблица 1. Доля Хэйлунцзяна в суммарном российско-китайском товарообороте\**

| Год  | Доля Хэйлунцзяна в суммарном<br>российско-китайском товарообороте (%) |
|------|-----------------------------------------------------------------------|
| 2008 | 19,4                                                                  |
| 2009 | 14,4                                                                  |
| 2010 | 13,5                                                                  |
| 2011 | 24,0                                                                  |
| 2012 | 24,2                                                                  |
| 2013 | 25,1                                                                  |
| 2014 | 24,4                                                                  |
| 2015 | 16,0                                                                  |
| 2016 | 13,2                                                                  |
| 2017 | 13,0                                                                  |

<sup>1</sup> Провинция Хэйлунцзян обнародовала план модернизации приграничных с РФ территорий до 2035 г. URL: <https://biang.ru/ru/politics/provincziya-xejlunczzyan-obnarodovala-plan-modernizaczii-prigranichnyix-s-rf-territorij-do-2035-goda.html> (дата обращения: 24.04.2023).

Окончание табл. 1

| Год  | Доля Хэйлунцзяна в суммарном<br>российско-китайском товарообороте (%) |
|------|-----------------------------------------------------------------------|
| 2018 | 17,2                                                                  |
| 2019 | 16,6                                                                  |
| 2020 | 13,0                                                                  |
| 2021 | 13,8                                                                  |
| 2022 | 14,5                                                                  |

\* Рассчитано на основе: Чжунго тунцзи няньцзянь (Статистический ежегодник Китая) за 2009—2022 гг., Хэйлунцзян шану няньцзянь. 2009—2022 гг. (Статистический ежегодник торговли Хэйлунцзяна. 2009—2022).

Снижение доли Хэйлунцзяна в суммарной торговле — объективный фактор, который связан с рядом причин: во-первых, застойное положение экономики провинции и прежде всего — ее промышленности (предприятия провинции не могут предложить российской стороне необходимое машино-техническое оборудование и иную высокотехнологичную продукцию), во-вторых, снижение уровня жизни населения приграничных российских регионов и, как следствие, — резкое падение покупательной способности на фоне роста курса доллара; а также логистические проблемы, связанные с низкой пропускной способностью погранпереходов. В связи с этими причинами, после 2008 г. экспорт провинции в РФ стал стремительно падать, а в дальнейшем, после ввода нефтепровода Сковородино—Мохэ в 2010 г., сальдо товарооборота Хэйлунцзяна с РФ стало стабильно отрицательным (табл. 2).

Таблица 2. Сальдо торгового баланса провинции Хэйлунцзян с Россией\*

| Год  | Сальдо (млрд долл.) |
|------|---------------------|
| 2008 | +4,88               |
| 2009 | +0,96               |
| 2010 | +1,10               |
| 2011 | -10,29              |
| 2012 | -10,99              |
| 2013 | -9,27               |

Окончание табл. 2

| Год  | Сальдо (млрд долл.) |
|------|---------------------|
| 2014 | -5,28               |
| 2015 | -6,14               |
| 2016 | -5,79               |
| 2017 | -7,76               |
| 2018 | -16,21              |
| 2019 | -15,52              |
| 2020 | -11,35              |
| 2021 | -10,99              |
| 2022 | -15,09              |

\* Рассчитано на основе: Хэйлунцзян шану няньцзянь за 2009—2022 гг. (Статистический ежегодник торговли Хэйлунцзяна. 2009—2022).

Отрицательное сальдо торговли провинции с РФ в 2022 г. достигло 15 млрд долл. 90 % импорта провинции из РФ составляют сырая нефть, природный газ и железные руды. Экспорт в Россию в основном представлен продукцией электромеханической и легкой промышленности, сельхозпродукцией, товарами народного потребления.

Несмотря на отрицательное сальдо торговли, наша страна остается для Хэйлунцзяна торговым партнером номер один, что связано с наличием протяженной границы и ее особым положением как «моста» между прибрежным развитым Китаем и Россией (табл. 3).

Таблица 3. Доля России в товарообороте провинции Хэйлунцзян\*

| Год  | Доля РФ во ВТО Хэйлунцзяна (%)** |
|------|----------------------------------|
| 2008 | 48,3                             |
| 2009 | 34,4                             |
| 2010 | 29,3                             |
| 2011 | 49,3                             |
| 2012 | 56,3                             |
| 2013 | 57,5                             |

*Окончание табл. 3*

| Год  | Доля РФ во ВТО Хэйлунцзяна (%)** |
|------|----------------------------------|
| 2014 | 60,0                             |
| 2015 | 51,7                             |
| 2016 | 55,6                             |
| 2017 | 58,0                             |
| 2018 | 70,0                             |
| 2019 | 68,0                             |
| 2020 | 63,0                             |
| 2021 | 65,8                             |

\* Рассчитано на основе: Хэйлунцзян шану няньцзянь за 2009—2022 гг. (Статистический ежегодник торговли Хэйлунцзяна. 2009—2022).

\*\* ВТО — внешнеторговый оборот.

Доля России в суммарном товарообороте провинции нестабильна. Так, с начала 2023 г. наблюдается ее снижение: в первом квартале она была 71,3 % всего внешнего товарооборота<sup>1</sup>, а по показателям 4 месяцев 2023 г. доля нашей страны снизилась до 69,3 %<sup>2</sup>.

Разразившийся в 2020 г. COVID-19 стал «проверкой» для трансграничной торговли наших стран. Постоянно вводимые китайской стороной локдауны и немыслимые требования к экспортируемым грузам, следующим через российско-китайскую границу, поставили под удар не только российских экспортеров, но и китайские импортирующие фирмы, расположенные в приграничных городах. Это не могло способствовать выполнению задач, поставленных перед Хэйлунцзяном, по созданию производственных цепочек и цепочек стоимости с РФ. Для формирования подобных цепочек требуется развитая приграничная инфраструктура, включающая погранпереходы. Имеющиеся на границе с РФ в провинции Хэйлунцзян 15

<sup>1</sup> Товарооборот провинции Хэйлунцзян с РФ за первый квартал 2023 г. вырос на 24,5 %. URL: <https://biang.ru/ru/economics/tovarooborot-provinczii-xejlunczzyan-s-rf-zapervyj-kvartal-2023-goda-vyiros-na-24,5.html> (дата обращения: 10.05.2023).

<sup>2</sup> Товарооборот провинции Хэйлунцзян с РФ за четыре месяца 2023 г. вырос на 18,9 %. URL: <https://biang.ru/ru/economics/tovarooborot-provinczii-xejlunczzyan-s-rf-zachetyre-mesyacza-2023-goda-vyiros-na-18,9.html> (дата обращения: 18.05.2023).

погранпереходов, в том числе водные, сухопутные (железнодорожные и автомобильные), не справляются с растущими объемами товарооборота.

Наибольший грузооборот приходится на железнодорожный переход Суйфэньхэ, а по товарообороту лидирует Дуннин. В период COVID-19 работа некоторых погранпереходов была почти полностью остановлена, а крупнейшие из функционирующих пропускали грузы в неопределенном режиме и выставляли немислимые требования к упаковке импортируемых из России товаров [Александрова, 2022].

Обеспечение стабильного функционирования погранпереходов на российско-китайской границе является одним из важных компонентов в российско-китайском сотрудничестве. Рассмотрим крупнейшие из погранпереходов.

Переход Суйфэньхэ и Дуннин расположены в городе Муданьцзян. Около 80 % товарооборота здесь приходится на РФ.

По динамике роста импорта и экспорта Дуннин лидирует среди погранпереходов Хэйлунцзяна. Внешнеторговый оборот граничащего с Приморским краем китайского города по итогам минувшего 2022 г. составил 16,72 млрд юаней (2,48 млрд долл.), что на 225,7 % больше, чем в 2021 г. Благодаря автомобильному пункту пропуска Дуннин—Полтавка, за последние 4 года внешнеторгового оборот превышал здесь 10 млрд юаней<sup>1</sup>.

Небывалые темпы роста ранее малоизвестного погранперехода Дуннин—Полтавка поражают: за первый квартал 2023 г. товарооборот составил 4,58 млрд юаней, что на 226,8 % больше, чем годом ранее. На Россию пришлось 91,1 % всего внешнего товарооборота погранпропуска. Главной экспортной позицией стали электромеханические товары, на долю которых пришлось 45 %; вторая позиция — сельхозпродукция с долей в экспорте в 4,3 %. Импорт из РФ представлен в основном углем и сельхозпродукцией, при этом импорт угля по сравнению с 1 кварталом 2022 г. возрос на 2422,2 %<sup>2</sup>.

Основной сухопутный грузооборот Хэйлунцзяна с РФ приходится на железнодорожный переход Суйфэньхэ—Гродеково и автомобильный Суйфэньхэ—Пограничный. Более 100 лет прошло с зарождения двухсторонней торговли в Суйфэньхэ, и большая часть ее исто-

---

<sup>1</sup> По динамике роста импорта и экспорта Дуннин лидирует среди пограничных с РФ городов провинции Хэйлунцзян. URL: <https://biang.ru/ru/economics/vneshnetorgovyij-oborot-dunnina-za-2022-god-vyiros-na-rekordnyie-225,7.html> (дата обращения: 04.04.2023).

<sup>2</sup> Товарооборот пункта пропуска Дуннин с РФ в первом квартале вырос на 226,8 %. URL: <https://biang.ru/ru/economics/tovarooborot-punkta-propuska-dunnin-s-rf-v-pervom-kvartale-vyiros-na-226,8.html> (дата обращения: 05.05.2023).

рии связана с экономическим взаимодействием с Россией. На город приходится 80 % суммарного грузооборота погранпереходов Хэйлунцзяна и четверть товарооборота провинции с Россией<sup>1</sup> (табл. 4).

**Таблица 4. Доля России во внешнеторговом товарообороте Суйфэньхэ\***

| Год  | Доля РФ в ВТО города (%) |
|------|--------------------------|
| 2008 | 60,8                     |
| 2009 | 53,6                     |
| 2010 | 43,8                     |
| 2011 | 45,4                     |
| 2012 | 47,9                     |
| 2013 | 48,1                     |
| 2014 | 45,1                     |
| 2015 | 47,2                     |
| 2016 | 56,7                     |
| 2017 | 69,5                     |
| 2018 | 86,3                     |
| 2019 | 81,7                     |
| 2020 | 79,5                     |
| 2021 | 85,3                     |
| 2022 | 85,8                     |

\* Рассчитано на основании: [Meng Fanqian, Liu Enmei, Li Nan, p. 4—11]; Suifenhe shi guomin jingji he shehui fazhan tongji gongbao за 2019—2022 гг. (Статистический бюллетень социально-экономического развития города Суйфэньхэ).

По данным Управления коммерции Суйфэньхэ, с 2012 по 2021 г. товарооборот Суйфэньхэ с РФ составил 146,2 млрд юаней, а грузооборот — 96,44 млн т. Из этого объема 50 млн т пришлось на древесину, 20 млн т составила железная руда, 10 млн т — уголь, 8 млн т — минеральные удобрения, а 2 млн т составило продовольствие. Погран-

<sup>1</sup> Chanye fazhan (Развитие промышленности). // *Suifenhe shi renmin zhengfu* (Сайт народного правительства города Суйфэньхэ). URL: <https://www.suifenhe.gov.cn/channels/4297.html> (дата обращения: 13.04.2023).

переходы в Суйфэньхэ по объемам суммарного грузооборота занимают 3-е место в КНР<sup>1</sup>. Только за период 2018—2022 гг. через данный КПП было импортировано из РФ 18,95 млн куб. м древесины. Для ее переработки в городе функционировало 369 деревообрабатывающих предприятий с годовой мощностью 1,2 млн куб. м [Zhang Chengli; Wang Yunpeng, 2022].

Железнодорожная станция Суйфэньхэ стала «окном» не только в Россию, но и в Европу. С августа 2018 г., когда через Суйфэньхэ были пущены китайские контейнерные поезда «Китай—Европа», и по 30 апреля 2023 г. границу в Суйфэньхэ пересекло 2049 китайских контейнерных грузовых составов. В общей сложности было перевезено 188 528 контейнеров TEU<sup>2</sup>. В августе 2018 г., когда контейнерные поезда «Китай—Европа» только начали ходить через Суйфэньхэ, через пограничную станцию следовало от силы два состава в месяц. Почти пять лет спустя ежемесячно через пограничную с РФ станцию в обе стороны в среднем проезжает 70 таких составов<sup>3</sup>. За 2022 г. прошло 884 грузовых контейнерных состава, это на 61 % больше чем в 2021 г.<sup>4</sup> За период с января по апрель 2023 г. через граничащую с Приморским краем РФ китайскую станцию Суйфэньхэ проследовало 265 китайских контейнерных состава «Китай—Европа»<sup>5</sup>.

В 2018 г. контейнерными поездами «Китай—Европа» перевозились в основном пиломатериалы. В настоящее время данными контейнерными поездами транспортируются минеральные удобрения, льняное семя, соя, каучук и гофрированная бумага.

Китайские грузовые составы следуют в Россию, Польшу, Германию, Бельгию, поставляя в эти страны товары повседневного спроса,

---

<sup>1</sup> Погранпереходы в Суйфэньхэ по объемам суммарного грузооборота занимают 3-е место в КНР. URL: <https://biang.ru/ru/economics/%E5%AF%B9%E5%A4%96%E8%B4%B8%E6%98%93-%E6%88%90%E7%BB%A9%E5%96%9C%E4%BA%BA.html> (дата обращения: 08.04.2023).

<sup>2</sup> За 4 месяца 2023 г. через станцию Суйфэньхэ проехало 265 грузовых контейнерных состава «Китай—Европа». URL: <https://biang.ru/ru/economics/za-4-mesyacza-2023-goda-cherez-stancziyu-sujfenxe-proexalo-265-gruzovyix-kontejnernyx-sostava-%C2%ABkita-j-evropa> (дата обращения: 11.05.2023).

<sup>3</sup> Количество контейнерных поездов Китай—Европа, проехавших через Суйфэньхэ с 2018 г., превысило 2000. URL: <https://biang.ru/ru/economics/kolichestvo-kontejnernyx-poezdov-kitaj-evropa,-proexavshix-cherez-sujfenxe-s-2018-goda-prevyisilo-2000.html> (дата обращения: 11.05.2023).

<sup>4</sup> За 2022 год через станцию Суйфэньхэ проехало 884 контейнерных состава «Китай—Европа». URL: <https://biang.ru/ru/economics/za-2022-god-cherez-stancziyu-sujfenxe-proexalo-884-kontejnernyx-sostava-%C2%ABkitaj-evropa%C2%BB.html> (дата обращения: 11.05.2023).

<sup>5</sup> За 4 месяца 2023 г. через станцию Суйфэньхэ проехало...

электротовары, промышленное оборудование, изделия из металла, а также сельскохозяйственную продукцию<sup>1</sup>. Подобная транспортировка грузов совершенно не выгодна российской стороне. Как ранее поясняло Торгпредство РФ в КНР, в контексте распространения пандемии COVID-19 Китай активно стимулирует доставку грузов контейнерными поездами «Китай—Европа» в ущерб другим видам транспорта — в том числе и логистическим продуктам, предлагаемым российской стороной<sup>2</sup>.

Наряду с Суйфэньхэ и Дуннином погранпереход Хэйхэ может стать одним из важных логистических узлов на российско-китайской границе. История перехода началась в XIX в., после подписания Айгуньского договора, и активно продолжалась до вторжения японцев в 1931 г. на территорию Северо-Востока КНР. После образования КНР мелкая торговля на китайско-советской границе началась в 1957 г., но снова была прервана в период «культурной революции».

В январе 1982 г. Госсовет КНР одобрил восстановление порта Хэйхэ, а в марте 1983 г. правительства Китая и Советского Союза обменялись подтверждающими документами<sup>3</sup>. 10 сентября 1985 г. была официально учреждена таможня в г. Хэйхэ. Местные власти Хэйхэ составили план превращения города в центр внешнеторгового развития, и в 1986 г. Госсовет КНР официально присвоил г. Хэйхэ статус международного порта первой категории. Летом через Амур товары доставлялись речным транспортом в Благовещенск, а зимой начинала действовать ледовая переправа для грузовых машин. За счет поставок из КНР власти Амурской области решали проблему товарного дефицита. Так, к примеру, в 1986 г. по просьбе Амурского облисполкома в КНР были закуплены следующие товары: 1 тыс. т свинины, кеды на 300 тыс. руб., полотенца на 100 тыс. руб., детский бельевой трикотаж на 100 тыс. руб., платки носовые на 50 тыс. руб., мужское белье, платья, халаты, детская обувь, эмалированная посуда и термосы [Datsyshen V.G.; Lu Chunyue, 2020].

Из вышеприведенных фактов становится очевидным, что уже в последние годы существования СССР приграничная торговля между

---

<sup>1</sup> Количество контейнерных поездов Китай—Европа, проехавших через Суйфэньхэ с 2018 г. превысило 2000. URL: <https://biang.ru/ru/economics/kolichestvo-kontejnernyix-poezdov-kitaj-evropa,-proexavshix-cherez-sujfenxe-s-2018-goda-prevyisilo-2000.html> (дата обращения: 11.05.2023).

<sup>2</sup> Железнодорожная станция Суйфэньхэ снова принимает только контейнерные поезда из России — соцсети. URL: <https://www.newsvl.ru/society/2022/02/11/206550/> (дата обращения: 11.05.2023).

<sup>3</sup> Heihe kouan (Погранпереход Хэйхэ). URL: [https://www.baikie.com/wikiid/545620051201734351?view\\_id=lcvtzkfbrcl000](https://www.baikie.com/wikiid/545620051201734351?view_id=lcvtzkfbrcl000) (дата обращения: 02.05.2023).

Хэйхэ и российским Дальним Востоком была достаточно активна. При этом данный погранпереход был сугубо речным, и это являлось сдерживающим фактором увеличения его грузооборота.

Далее (табл. 5) приведены данные по грузообороту крупнейших российско-китайских погранпереходов, среди которых Хэйхэ выглядит крайне «скромно»: его показатель в 58 раз меньше чем у Маньчжурии, и в 17 раз ниже показателя Суйфэньхэ. Главной причиной низких показателей грузооборота было отсутствие моста через р. Амур.

**Таблица 5. Грузооборот крупнейших российско-китайских погранпереходов, млн т\***

| Год  | Хуньчунь | Суйфэньхэ | Хэйхэ | Маньчжурия |
|------|----------|-----------|-------|------------|
| 2009 | 0,29     | 7,01      | 0,21  | 24,21      |
| 2010 | 0,24     | 7,44      | 0,23  | 26,11      |
| 2011 | 0,28     | 6,89      | 0,27  | 26,59      |
| 2012 | 0,29     | 8,64      | 0,38  | 28,17      |
| 2013 | 0,34     | 9,61      | 0,28  | 30,06      |
| 2014 | 0,97     | 7,88      | 0,26  | 30,10      |
| 2015 | 1,64     | 8,29      | 0,31  | 30,14      |
| 2016 | 2,85     | 9,35      | 0,32  | 30,51      |
| 2017 | 3,30     | 11,37     | 0,38  | 31,09      |
| 2018 | 3,31     | 10,53     | 0,58  | 31,92      |
| 2019 | 2,04     | 11,70     | 0,68  | 32,59      |
| 2020 | 2,8      | 10,21     | 0,60  | 34,93      |

\* *Источники:* [Zhang Chengli; Wang Yunpeng, 2022]; Грузооборот пункта пропуска Хэйхэ в 2020 году составил 601.000 т. URL: <https://biang.ru/ru/politics/gruzooborot-punkta-propuska-xejxe-v-2020-godu-sostavil-601.000-tonn.html> (дата обращения 14.04.2023); Heihe: dazao yi chuang, jianshe si qu goujian quan fangwei duiwai kaifang xin geju (Хэйхэ: создать одно окно, построить четыре района, создать новую архитектуру всесторонней внешнеэкономической открытости). URL: <http://finance.people.com.cn/n1/2019/1203/c1004-31487785.html> (дата обращения: 06.05.2023); Bainian kouan Suifenhe — cong tongdao zhi cheng dao shangpin jisanji // Jingji ribao. 23.07.2021; Грузооборот МАПП Маньчжурия в 2022 году не превысит показатели 2021 г. URL: <https://biang.ru/ru/economics/gruzooborot-mappp-manchzhuriya-v-2022-godu-ne-prevyisit-pokazateli-2021-goda.html> (дата обращения: 05.05.2023); Грузооборот ЖДПП Хуньчунь в 2021 году вырос на 11 %. URL: <https://biang.ru/ru/economics/gruzooborot-zhdpp-xunchun-v-2021-godu-vyiros-na-11.html> (дата обращения: 08.05.2023).

Но даже несмотря на небольшой грузооборот, для Хэйхэ сотрудничество с нашей страной на протяжении последних десятилетий было крайне важно. Так, к примеру, в 2016 и 2017 гг., на Россию приходилось 93—95 % внешнеторгового оборота Хэйхэ [Meng Fanqian; Liu Enmei; Li Nan, 2021].

2022 год стал крайне важным для Хэйхэ: по объему экспортно-импортных операций город занял 4-е место в Хэйлунцзяне, а по росту экспортно-импортных операций — 2-е место. По итогам 2022 г., товарооборот составил 237 млн долл. (на долю РФ пришлось 90 %), увеличившись на рекордные 135,8 % по сравнению с 2021 г.<sup>1</sup>

Стоит отметить некую «зависимость» прошлых лет: чем больше торговых партнеров появлялось у Хэйхэ, тем быстрее рос товарооборот и тем стремительнее снижалась в нем доля России. Так, в 2013 г. ВТО Хэйхэ достиг максимальной отметки в 4,19 млрд долл., а доля нашей страны снизилась до 52 % [Meng Fanqian; Liu Enmei; Li Nan, 2021]. Это факт подчеркивает тупиковый путь развития простых форм торговли между Хэйлунцзяном и РФ.

В структуре импорта России через данный переход доминирует электромеханическая продукция, на которую приходится порядка 90 %.

С середины 2022 г. автомобили, подъемные краны, автобусы и прочая техника вывозятся в Россию своим ходом по автомобильному мосту через Амур. За 11 месяцев 2022 г. экспорт самоходной техники через пункты пропуска Хэйхэ составил 4395 единиц (включая экспорт шасси), что в 11,6 раз больше, чем за аналогичный период в 2021 г.<sup>2</sup>

2022 год ознаменовался открытием двух мостов между Россией и провинцией Хэйлунцзян: автомобильного моста Благовещенск—Хэйхэ<sup>3</sup> и железнодорожного моста Нижнеленинское—Тунцзян.

---

<sup>1</sup> Внешний товарооборот Хэйхэ по итогам 2022 г. вырос на рекордные 135,8 %. URL: <https://biang.ru/ru/economics/vneshnij-tovarooborot-hejxe-po-itogam-2022-goda-vyiros-na-rekordnyie-135,8.html> (дата обращения: 12.04.2023).

<sup>2</sup> Экспорт самоходной техники через Хэйхэ за 11 месяцев вырос в 11,6 раз. URL: <https://biang.ru/ru/economics/eksport-samoxodnoj-tehniki-cherez-hejxe-za-11-mesyacev-v-yiros-11,6-raz.html> (дата обращения: 21.04.2023).

<sup>3</sup> Общая площадь мостового перехода на территории России и Китая составляет более 160 га, общая протяженность с подъездными дорогами — 20 км, длина основной конструкции моста через русло Амура — 1080 м (ровно по 540 м с российской и китайской сторон). Общий объем инвестиций в строительство мостового перехода составил 20 млрд руб., он построен по механизму концессии, поэтому плата за проезд предусмотрена в течение всего срока концессии — 19 лет (Тонкости пограничного перехода. 28.06.2022. URL: <https://www.eastrussia.ru/material/tonkosti-pogranichnogo-perekhoda/> (дата обращения: 03.03.2023)).

От момента появления идеи о строительстве автомобильного моста от Благовещенска в сторону КНР до запуска проекта прошло почти 60 лет. По расчетам специалистов, грузооборот должен увеличиться в 8 раз. Китайская сторона два десятилетия «давила» на Россию по вопросу реализации этого проекта, но когда мост был открыт... в китайских СМИ практически не упомянули это значимое событие.

По всей видимости, подобная реакция китайской стороны была связана не только с COVID-19, но с проблемами на западных рубежах России, а точнее — опасением Китая вторичных санкций со стороны США. В итоге, с июня по август 2022 г. в китайских СМИ об открытии трансграничного моста не было никаких упоминаний<sup>1</sup>. Затем с августа 2022 г., когда через автомобильный пункт пропуска Хэйхэ на экспорт пошла строительная техника и грузовые автомобили, в печати появилось упоминание об автомобильном пункте пропуска в Хэйхэ. Но только в новогоднем поздравлении горкома КПК Хэйхэ, то есть спустя 6 месяцев после знаменательного события, было объявлено о пуске движения по мосту.

Аналогичная ситуация сложилась и по открытию железнодорожного моста через Амур—Нижнеленинское—Тунцзян. В Управлении Дальневосточной железной дороги прогнозировали, что в 2023 г. через мостовой переход может быть перевезено порядка 1,3 млн т грузов. В руководстве Еврейской автономной области с этой цифрой не согласились: там надеются, что перевозки достигнут 9 млн т<sup>2</sup>. Имеются расчеты, что после ввода в эксплуатацию всех объектов годовой грузооборот способен достичь 24 млн т<sup>3</sup>.

В перспективе данный мостовой переход может стать серьезным инфраструктурным объектом и одним из крупнейших по грузообороту погранпереходов на границе наших стран. Но и о его открытии телевидение Цзямусы (город, в состав которого входит погранпереход Тунцзян) сообщило с опозданием в 1,5 месяца. С одной стороны, вла-

---

<sup>1</sup> Народное правительство Хэйхэ впервые с июня 2022 г. упомянуло об открытии автомобильного моста через Амур. URL: <https://biang.ru/ru/politics/narodnoe-pravitelstv-o-xejhe-vpervyye-s-iyunya-2022-goda-upomyanulo-ob-otkrytii-avtomobilnogo-mosta-cherez-amur.html> (дата обращения: 21.04.2023).

<sup>2</sup> Через мостовой переход Нижнеленинское — Тунцзян постепенно увеличиваются перевозки в Китай. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/cherez-mosto-voyu-perekhod-nizhneleninskoe-tuntszyan-postepenno-uvlechivayutsya-perevozki-v-kitay/> (дата обращения: 05.04.2023).

<sup>3</sup> На Амуре завершили самый масштабный долгострой. Россия достроила свою часть железнодорожного моста в Китай. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/04/27/920079-na-amure-zavershili> (дата обращения: 14.04.2023).

сти Хэйлунцзяна постоянно подчеркивают необходимость наращивания торгово-экономического сотрудничества с Россией, а с другой — китайцы крайне опасаются вторичных санкций Запада, если сотрудничество станет слишком заметным.

В настоящее время китайско-российское приграничное экономическое сотрудничество стремительно расширяется, но его будущее развитие по-прежнему в основном зависит от изменений международной ситуации, внутривластного и экономического развития двух стран, действий правительств. Несмотря на позитивные подвижки в двусторонней трансграничной торговле, имеют место и проблемы:

- объемы сотрудничества скромные, структура товарооборота иррациональна;
- за более чем 30-летний период взаимодействия с Россией преимущества экономико-географического положения Хэйлунцзяна не дали стимула развитию экономики отсталых трансграничных территорий, примыкающих ко многим погранпереходам (за исключением Муданьцзяна и Хэйхэ);
- погранпереходы на границе с РФ обладают несовершенной инфраструктурой, не способствующей увеличению грузооборота.

\* \* \*

В заключение следует отметить следующее.

Во-первых, благодаря своим уникальным географическим преимуществам провинция Хэйлунцзян играет важную роль в торговле с Россией, и наблюдается определенная торговая взаимодополняемость двух граничащих сторон.

Существует множество факторов, влияющих на торговлю Хэйлунцзяна с Россией, включая размер рынка страны/региона, общий и подушевой ВВП. Последний связан с размерами доходов и покупательной способностью населения и зависит от обеспеченности ресурсами, технологического состояния производства и структуры промышленности страны или региона. Теория коммерческой взаимодополняемости занимает ключевое место в планировании международной торговли, поэтому при рассмотрении взаимодополняемости двусторонней торговли необходимо также повышать конкурентоспособность сотрудничества.

Во-вторых, исходя из анализа показателей торговли между провинцией Хэйлунцзян, в целом Китаем и Россией, становится понятно, что Хэйлунцзян имеет очевидные сравнительные преимущества в

экспорте трудоемкой продукции, но находится в невыгодном положении в поставках высокотехнологичных товаров.

В будущем, на фоне развития курса на «двойную циркуляцию» в Китае, возникнет необходимость ускорить развитие именно внутреннего цикла и улучшить функционирование внутренних факторов производства, чтобы дать новый импульс повышению качества внешней торговли. По этой причине провинция Хэйлунцзян также должна внимательно следить за национальной политикой и корректировать структуру промышленности, а именно: энергично развивать торговлю технологиями и торговлю услугами, шире внедрять «цифру» в экономику традиционных прибыльных отраслей провинции, таким образом расширяя возможности этих отраслей, и стремиться модернизировать традиционную промышленную структуру.

В-третьих, в контексте внешнеэкономических связей Хэйлунцзяна с Россией, до сих пор преобладает обычная торговля, о серьезных инвестиционных проектах пока нет речи. И, хотя и увеличилось число новых направлений сотрудничества, включая трансграничную электронную коммерцию, торговлю сельскохозяйственной продукцией, трансграничное финансирование, туризм и другие отрасли, однако их масштаб все еще невелик.

### *Библиографический список*

Александрова М.В. COVID-19 и новые реалии российского аграрнопищевого экспорта в КНР // Восточная Азия: факты и аналитика. 2022. № 1. С. 28—38. DOI: 10.24412/2686-7702-2022-1-28-38.

Дацышен В.Р., Лу Чуньюе. Хэйхэ и приграничные торгово-экономические отношения между СССР и Китаем : научное издание // Общество и государство в Китае. 2020. Т. 50-1. № 34. С. 807—826.

### *References*

Alexandrova, M.V. (2022). COVID-19 i novye realii rossiyskogo agrarno-pishchevogo eksporta v KNR [COVID-19 and new realities of Russian agricultural and food exports to China], *Vostochnaya Aziya: fakty i analitika [East Asia: Facts and Analytics]*, 1: 28—38. DOI: 10.24412/2686-7702-2022-1-28-38 (In Russian).

Datsyshen, V.G., Lu Chunyue (2020). Hejhe i prigranichnye torgovo- ekonomicheskie otnosheniya mezhdz SSSR i Kitaem [Heihe in the System of Near-Border Trade-Economic Relations Between the USSR and the PRC], *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae [Society and State in China]*, Vol. 34: 807—826. (In Russian).

\* \* \*

Meng Fanqian, Liu Enmei, Li Nan (2021). Heilongjiang sheng dui E bianjing kouan jianshe pinggu ji fazhan yanjiu [Research on the Evaluation and Development of Heilongjiang Border Port Construction with Russia], *Chanye chuangxin yanjiu [Industrial Innovation]*:11: 4—7 (In Chinese).

Xu Yongji, Chen Hong (2023). Xin fazhan geju xia Heilongjiang sheng dui E maoyi jigou youhua yanjiu [Research on the Optimization of Heilongjiang Province's Trade Structure with Russia under the New Development Pattern], *Shangye jingji [Business & Economy]*:3: 14—15, 147. (In Chinese).

Zhang Chengli, Wang Yunpeng (2022a). Suifenhe kouan yu woguo zhuyao yanbian kouan maoyi duibi yanjiu [A comparative study of foreign trade between Suifenhe Port and my country's main border ports], *Beifang jingmao [Northern Economic and Trade]*:1: 12—16 (In Chinese).

Zhang Chengli, Wang Yunpeng (2022b). Zhong E pilin diqu shenhua chanye hezuo de duice yanjiu — yi Heilongjiang sheng Suifenhe shi wei li [Research on Countermeasures of Deepening Industrial Cooperation in Adjacent Areas of China and Russia — Taking Suifenhe City, Heilongjiang Province as an Example], *Duiwai maoyi [Foreign Economics and Trade]*:3: 46—49 (In Chinese).