ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПОД ЗНАКОМ ШЕЛКОВОГО ПУТИ: КИТАЙСКИЕ ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Научная статья

Кун Сянюй

Российский университет дружбы народов им. Патриса Лумумбы
Москва, Российская Федерация
ORCID: 0009-0002-2629-0002
E-mail: 1042245022@pfur.ru

Развитие транспортной инфраструктуры Дальнего Востока России представляет собой одно из ключевых направлений современной региональной политики и важный элемент российско-китайского сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Цель статьи заключается в комплексном анализе стратегических интересов Китая в развитии транспортной системы Дальнего Востока в 2001–2025 гг., выявлении масштабов и форм инвестиций, а также оценке их региональных эффектов: экономических, социальных и институциональных. В исследовании использованы методы системного, сравнительного и структурно-функционального анализа, контент-анализ официальных отчетов Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики, Банка России, а также статистические данные китайских и международных источников. Эмпирическую базу составляют материалы по ключевым проектам – международным транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2», мостам Благовещенск–Хэйхэ и Нижнеленинское–Тунцзян, а также портовым и логистическим инициативам. Результаты исследования показывают, что китайские инвестиции стали значимым фактором модернизации дальневосточной транспортной сети, стимулируя рост транзитного потенциала, развитие сопутствующих отраслей и формирование особых экономических режимов. Вместе с тем выявлены институциональные и инфраструктурные ограничения, сдерживающие дальнейшее углубление сотрудничества. Научная новизна работы заключается в обобщении эмпирических данных о форматах участия китайского капитала и оценке их мультипликативного влияния на региональное развитие. Практическая значимость исследования состоит в возможности применения полученных результатов при формировании стратегии инфраструктурного взаимодействия России и Китая на Дальнем Востоке и при разработке мер по повышению инвестиционной привлекательности макрорегиона.

Ключевые слова: *Китай, Дальний Восток, транспортная инфраструктура, инвестиции, порты, мосты, железные дороги, логистика, региональные эффекты, сотрудничество.*

Для цитирования: *Кун Сянюй.* Дальний Восток под знаком Шелкового пути: китайские инвестиции в транспортную инфраструктуру // Постсоветские исследования. 2025. Т. 8. № 8. С. 944–959.

THE FAR EAST UNDER THE SIGN OF THE SILK ROAD: CHINESE INVESTMENTS IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Research article

Kong Xiangyu

Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba
Moscow, Russian Federation
ORCID: 0009-0002-2629-0002
E-mail: 1042245022@pfur.ru

The development of the transport infrastructure of the Russian Far East is one of the key directions of modern regional policy and an important element of Russian-Chinese cooperation within the framework of the Belt and Road Initiative. The purpose of the article is a comprehensive analysis of China's strategic interests in the development of the transport system of the Far East in 2001–2025, identifying the scale and forms of investments, as well as assessing their regional effects: economic, social and institutional. The research uses methods of systematic, comparative and structural-functional analysis, content analysis of official reports of the Ministry for the Development of the Far East and the Arctic, the Bank of Russia, as well as statistical data from Chinese and international sources. The empirical base consists of materials on key projects – the «Primorye-1» and «Primorye-2» international transport corridors, the Blagoveshchensk–Heihe and Nizhneleninskoye–Tongjiang bridges, as well as port and logistics initiatives. The results of the study show that Chinese investments have become a significant factor in the modernization of the Far Eastern transport network, stimulating the growth of transit potential, the development of related industries and the formation of special economic regimes. At the same time, institutional and infrastructural constraints have been identified that hinder further deepening of cooperation. The scientific novelty of the work is the generalization of empirical data on the formats of Chinese capital participation and the assessment of their multiplicative impact on regional development. The practical significance of the study lies in the possibility of applying the results obtained in shaping the strategy of infrastructural cooperation between Russia and China in the Far East and in developing measures to increase the investment attractiveness of the macroregion.

Key words: *China, Far East, transport infrastructure, investments, ports, bridges, railways, logistics, regional effects, cooperation.*

For citation: *Kong Xiangyu*. The Far East under the sign of the Silk Road: Chinese investments in transport infrastructure // Postsovetskie issledovaniya = Post-Soviet Studies. 2025. Vol. 8. № 8. P. 944–959. (In Russ.)

Стратегические интересы Китая в развитии транспортной инфраструктуры Дальнего Востока России. Китай демонстрирует возрастающий стратегический интерес к развитию транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока с начала XXI в. Этот интерес продиктован сразу несколькими факторами:

– во-первых, соседство с богатым ресурсами, но слабо освоенным российским регионом открывает Пекину доступ к сырью и энергоресурсам;

– во-вторых, транспортные коридоры через Дальний Восток предоставляют северо-восточным провинциям КНР прямой выход к морю, устраняя проблему их удаленности от океанских портов;

– в-третьих, совместное развитие инфраструктуры укрепляет интеграцию экономики Северо-Восточного Китая и Дальнего Востока России, что соответствует стратегии «поворота на Восток» Москвы и инициативе «Один пояс – один путь» Пекина [Донцев, 2024: 178];

– в-четвертых, в условиях геополитических изменений (особенно после 2014 и 2022 гг.) сотрудничество в дальневосточной инфраструктуре позволяет обеим странам диверсифицировать торговые маршруты и повысить устойчивость к внешнему давлению.

Одним из ключевых направлений сотрудничества стали международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», призванные соединить инфраструктуру северо-востока Китая с портами Приморья. Соответствующее межправительственное соглашение было подписано в 2017 г., хотя обсуждение этих проектов велось еще с середины 2000-х гг. Коридор «Приморье-1» должен связать провинцию Хэйлунцзян с российскими портами Владивосток, Находка, Восточный, а «Приморье-2» – провинцию Гирин с портами юга Приморского края («Посьет», «Славянка») и новым портом в бухте Троицы.

На рис. 1 представлена карта международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» (кит. «Бинхай-1» и «Бинхай-2»).

Рис. 1. **Карта международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» (кит. «Бинхай-1» и «Бинхай-2»)**[1]

Согласно меморандуму, к 2030 г. оба коридора должны обеспечивать перевозку до 45 млн т грузов ежегодно, что увеличит суммарные доходы портов и транспортных компаний региона почти на 1,5 млрд долл. в год по сравнению с уровнем 2015 г. Для Китая эти коридоры стратегически важны, поскольку решают проблему отсутствия собственного выхода к Японскому морю у северо-восточных провинций и позволяют отправлять грузы на юг через ближайшие российские порты вместо перегруженных маршрутов внутри КНР. Кроме того, коридоры вписываются в концепцию экономического коридора «Китай–Монголия–Россия» как часть инициативы «Пояс и путь», открывая кратчайший путь из Северо-Восточной Азии в Европу через российскую территорию.

Однако реализация проектов столкнулась и с некоторыми трудностями. До конца 2010-х гг. объемы транзита китайских грузов через порты Приморья оставались незначительными (например, по коридору «Приморье-1» в 2016 г. было отправлено лишь 60 тыс. т грузов). Аналитики отмечали, что для привлечения китайских грузопотоков необходимо серьезно модернизировать российскую инфраструктуру – ускорить таможенные процедуры, построить качественные автодороги и ж/д пути к портам. На практике отсутствие современных погранпереходов и ограниченная пропускная способность дорог долгое время тормозили развитие коридоров. Китайские компании проявляли осторожность: несмотря на подписанные в 2014 г. соглашения о намерениях (группа Summa, China Merchants Group) строить порт «Зарубино», проект затягивался из-за нехватки финансирования и гарантий загрузки порта [Зуенко, 2017: 113]. Тем не менее к середине 2020-х гг. интерес сторон к коридорам возрос. Правительства обеих стран заявили об их приоритетном развитии, видя в них драйвер экономического роста: по оценкам Минвостокразвития РФ, успешная реализация проектов может увеличить ВРП Приморья до 30% к 2030 г.

Существенным достижением двустороннего инфраструктурного сотрудничест-

[1] МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». Тенденции и развитие. URL: https://novelco.ru/presstsentr/mtk-primore-1-i-primore-2-tendentsii-i-razvitie (дата обращения: 11.05.2025).

ва стало строительство первых постоянных мостовых переходов между Китаем и российским Дальним Востоком. После многих лет переговоров в 2019–2022 гг. были введены в строй два знаковых объекта – железнодорожный мост через Амур между еврейской АО (Нижнеленинское) и г. Тунцзян и автодорожный мост между Благовещенском и Хэйхэ.

Железнодорожный мост «Нижнеленинское–Тунцзян», ставший первым ж/д соединением двух стран, начал работать в конце 2022 г. Его значение трудно переоценить: магистраль сократила путь поставок железной руды, угля, леса и других грузов из Еврейской АО и Приамурья в Китай, а также открыла китайским производителям прямую дорогу к Транссибу и далее на запад. Уже за первый полный год эксплуатации (2023 г.) через ж/д мост было перевезено порядка 5–6 млн т грузов, а к середине 2024 г. суммарный грузооборот превысил 6 млн т. Автодорожный мост Благовещенск–Хэйхэ, открытый в июне 2022 г., также быстро набрал загрузку: за первый год по нему было перевезено свыше 370 тыс. т товаров. Эти проекты ознаменовали открытие новых транспортных коридоров между российским Дальним Востоком и Северо-Восточным Китаем, существенно расширив пропускную способность границ. Строительство мостов финансировалось совместными усилиями: китайские компании инвестировали значительные средства в инфраструктуру со своей стороны, рассчитывая на выгоду от роста трансграничной торговли. Для России ввод мостов – важный шаг для развития приграничных территорий и привлечения китайских инвестиций в логистику и сопутствующие сервисы.

Отдельного упоминания заслуживает сотрудничество в развитии трубопроводной инфраструктуры, хотя она относится к энергетическому сектору. Китай рассматривал дальневосточные нефтегазопроводы не только с точки зрения импорта энергоресурсов, но и как элемент транспортно-логистической стратегии [Лузянин, 2019: 88]. В 2009 г. была проложена ветка нефтепровода ВСТО («Восточная Сибирь – Тихий океан») до китайского Дацина, и уже к 2022 г. поставки нефти по этому маршруту сделали Китай крупнейшим импортером российской нефти. Еще более стратегическим стал газопровод «Сила Сибири», запущенный в декабре 2019 г., который соединил Чаяндинское месторождение в Якутии с провинцией Хэйлунцзян. К концу 2024 г. суммарный объем экспорта газа по нему превысил 80 млрд м³, а с декабря 2024 г. поставки вышли на проектную мощность – 38 млрд м³ в год. Для Китая этот восточный маршрут газоснабжения имеет приоритетное значение, особенно для промышленно развитых северо-восточных регионов с недостатком собственных энергоресурсов. Стремясь обезопасить свои энергопоставки, Пекин инвестировал в проекты освоения дальневосточных месторождений (нефтегазовые проекты в Якутии, Приамурье) и предоставлял финансовую поддержку (предоплата контрактов, кредитные линии) под строительство трубопроводов. Таким образом, энергетическая инфраструктура дополняет транспортную сеть региона, создавая комплексную систему коридоров «ресурсы–транспорт–рынок», в которой Китай выступает ключевым инвестором и потребителем.

Стремясь стимулировать приток китайского капитала, Россия создала на Дальнем Востоке специальные режимы. С 2015 г. действует режим Свободного порта Владивосток (СПВ) и сеть территорий опережающего развития (ТОР). Китайские компании активно пользуются этими возможностями [Киреева, 2021: 54]. По данным Минвостокразвития, более 90% всех иностранных инвестиций в Дальневосточный федеральный округ поступает из Китая. К 2023 г. в регионе реализуются 49 проектов с участием китайского бизнеса общим объемом вложений около 9 млрд долл. Инвестиции охватывают широкий спектр – от модернизации портов и строительства логистических центров до добычи полезных ископаемых, сельского хозяйства и создания промышленных парков. Например, при китайском содействии расширяются перевалочные мощности портов Владивостокского узла, строятся зерновые терминалы для экспорта российского зерна в Азию, реализуется проект крупного транспортно-логис-

тического комплекса в Забайкальске на границе с Маньчжурией.

Одной из стратегических инициатив стала идея создания свободных экономических зон на стыке границ (например, в районе Хабаровска (остров Большой Уссурийский на Амуре) и на границе Приморья с КНР и КНДР (район р. Туманной)). Планируется, что эти зоны с особым режимом привлекут китайские технологии и капитал для развития промышленности и транспортного узла на Дальнем Востоке. В мае 2023 г., по итогам переговоров В. Путина и Си Цзиньпина, было объявлено о готовности Китая инвестировать до 160 млрд долл. в 79 проектов по всей России, значительная часть которых приходится на инфраструктуру, энергетику и связь в дальневосточных регионах. Хотя эти планы рассчитаны на длительную перспективу, они отражают стратегическую нацеленность Пекина на укрепление экономического присутствия в Дальневосточном федеральном округе.

Китайские инвестиции в транспортную инфраструктуру Дальнего Востока России. Формы китайских вложений на Дальнем Востоке разнообразны. Прямые иностранные инвестиции выражаются, как правило, в создании совместных предприятий или вхождении китайского капитала в уставные фонды проектов. Однако доля прямого участия в капитале сравнительно невелика – основную часть составляют долговые инструменты (кредиты, займы) и другие формы финансирования. В исследованиях отмечается, что большая часть китайских инвестпроектов реализуется в рамках межправительственных соглашений, где преобладают крупные инфраструктурные и энергетические проекты, тогда как частных китайских инвесторов относительно немного. Это приводит к доминированию кредитов государственных банков КНР и связанного финансирования над чистым акционерным капиталом. Так, по состоянию на 2021 г. более 70% бюджета строительства российского участка железнодорожного моста «Тунцзян–Нижнеленинское» было профинансировано Российским фондом прямых инвестиций совместно с китайскими партнерами при участии ВЭБ РФ и РЖД – фактически речь идет о схеме государственно-частного партнерства с привлечением капитала из Китая.

Отдельно следует выделить концессионные соглашения как инновационный для России формат трансграничных проектов. Впервые в стране был реализован именно российско-китайский концессионный проект – строительство автомобильного моста через р. Амур между Благовещенском и Хэйхэ. Для него была создана совместная компания-концессионер, а концедентами выступили правительство Амурской обл. и Народное правительство пров. Хэйлунцзян. Проект финансировался без привлечения бюджетных средств на паритетной основе двумя сторонами. По оценкам, вложения окупятся за ~16 лет эксплуатации. Данный пример демонстрирует эффективную модель совместного инвестиционного проекта с распределением рисков и прибыли между российскими и китайскими партнерами.

Участники: государственные корпорации КНР и частный капитал. Ключевую роль в инвестиционной экспансии Китая на Дальний Восток играют крупнейшие государственные компании. Они обладают необходимыми ресурсами и поддержкой Пекина для реализации сложных проектов за рубежом. В сфере железных дорог и шоссе доминируют CRCC (China Railway Construction Corp.) и CCCC (China Communications Construction Co.), специализирующиеся на строительстве магистралей, мостов и тоннелей. Например, CRCC через свое инвестиционное подразделение выступила инициатором концессии ВКАД во Владивостоке, а инженеры CCCC консультировали российские власти по проектированию мостовых переходов на границе. В портовых проектах заметен вклад China Merchants Group – одного из крупнейших портовых операторов Китая. Его «дочка» CMHI стала соинвестором проекта порта Зарубино, планируя внести не только капитал, но и гарантировать грузовую базу. В энергетических и инфраструктурных мегапроектах участвуют конгломераты типа CITIC Group (в 2018 г. подписаны соглашения CITIC на сотни млрд руб. по газохимии и АПК) и Poly Group, проявляющие интерес к добычным проектам с инфраструктурной составляющей.

Наряду с госкомпаниями, постепенно растет вклад частного китайского капитала. Хотя доля частных инвесторов из КНР пока скромна по сравнению с госкорпорациями, они активно осваивают рыночные ниши [Канаев, 2020: 41]. В агропромышленном секторе и логистике работают средние компании из приграничных провинций. Так, ряд агрофирм из Хэйлунцзяна и Внутренней Монголии создали совместные предприятия в ЕАО и Приамурье для выращивания сои, кукурузы, разведения скота и аквакультур. Эти проекты относительно невелики (сотни млн руб.), однако они способствуют трансферу технологий и повышению товарооборота продовольствием [Курилко, 2022: 64]. В сфере логистики примером служит упомянутая NewNew Shipping Line (частная компания из Шэньчжэня), инвестирующая 5 млрд руб. в арктический перегрузочный комплекс. Китайские e-commerce гиганты (Alibaba Group и др.) также присматриваются к Дальнему Востоку как к хабу: в 2023 г. Cainiao обсуждала создание распределительного центра для онлайн-торговли в Приморье, чтобы ускорить доставку по России. Кроме того, в туристическом бизнесе вовлечены частные инвесторы из Китая (например, компании из Даляня проявляют интерес к созданию рекреационных объектов на о-ве Русский (турбазы, центры рыбоводства)). Их мотивируют уникальная природа и география при гарантированном спросе со стороны китайских туристов.

Важно подчеркнуть, что многие частные инициативы следуют за «маршрутами», проложенными государственными проектами [Габуев, 2016: 47]. Там, где госкомпании КНР построили инфраструктуру (мост, дорогу, порт), сразу возникают возможности для малого и среднего бизнеса – будь то торговые комплексы на границе, логистические услуги или туристические объекты. Российская сторона стимулирует этот процесс через специальные режимы (ТОР, Свободный порт), предоставляя льготы иностранным резидентам. В итоге на 2024 г. в дальневосточных ТОР и СПВ работают 53 китайские компании с общим заявленным объемом вложений около 816 млрд руб. Среди них – как филиалы промышленных гигантов (например, Power China участвует в ГЭС и электросетевых проектах, а Sinohydro – в дорожном строительстве), так и небольшие фирмы.

Отраслевой разрез: морские порты, железные и автодороги, логистические центры. Китайский капитал активно интересуется портовой инфраструктурой Приморья и сопредельных территорий. Наиболее амбициозный проект – создание глубоководного портового кластера «Зарубино» близ границы с КНР (приморская бухта Троицы) [Кашин, 2015: 102]. Планируется строительство нового универсального порта мощностью до 60–100 млн т грузов в год, ориентированного на транзит из северо-восточных провинций Китая. Проект включает зерновой терминал (~10 млн т), контейнерные терминалы (до 2 млн т) и перегрузочные мощности для навалочных и колесных грузов. Изначально инвестором выступала группа «Сумма» Зиявудина Магомедова, которая в 2014 г. привлекла стратегического партнера из КНР – China Merchants Group (через дочернюю CMHI). Китайская сторона выразила готовность войти в капитал проекта и обеспечить значительную часть грузовой базы порта (в частности, гарантировать поток ~4 млн т зерна и до 500 тыс. TEU-контейнеров на первом этапе). Стоимость «Большого порта Зарубино» оценивалась в 3–3,5 млрд долл. (включая подводящие ж/д и автодороги, а также создание сухого порта в китайском Хуньчуне). Реализация затянулась из-за структурных проблем (арест владельцев «Суммы» в 2018 г. и смена инвесторов), однако интерес Китая сохраняется – в 2022 г. обсуждалось придание «Зарубино» статуса международной ТОР для перезапуска проекта. Помимо «Зарубино», китайские компании участвуют в расширении мощностей действующих портов: так, China Communications Construction Company (CCCC) рассматривалась как подрядчик строительства новых терминалов в рамках концессии на о-ве Большой Уссурийский (Хабаровский край) и модернизации портовой инфраструктуры Владивостока. В результате за последние 10 лет суммарный грузооборот портов Дальневосточного бассейна вырос почти на 40%, чему во многом способствовало подключение

транзитных китайских грузов [Ларин, 2019: 88]. Развиваются и сухие порты – тыловые терминалы для обработки контейнеров: например, в районе Артема (Приморье) создаются логистические парки, где среди резидентов есть и партнеры из КНР.

Развитие железнодорожной сети – стратегический приоритет сотрудничества. Уже к 2010-м гг. стало ясно, что рост товарооборота КНР–РФ требует модернизации Транссиба и БАМа. Китайская сторона официально заявила о готовности участвовать в обновлении российских магистралей еще в 2015 г. Речь шла как о финансовом участии, так и о привлечении китайских подрядчиков. На практике китайские инвестиции в магистральную сеть ограничились трансграничными участками и сопряженной инфраструктурой. Китайские корпорации проявляют интерес к проектам внутренних веток (например, China Railway Construction Corp. предложила вложиться в строительство Владивостокской кольцевой железной дороги и модернизацию приграничных соединений). Однако модернизация самого Транссиба и БАМа ведется в основном за счет российских ресурсов (через РЖД и Фонд национального благосостояния), хотя китайский транзит стимулирует эти вложения. В результате пропускная способность восточного полигона РЖД постоянно наращивается: к 2025 г. запланировано увеличение до 180 млн т/год, что создаст условия для переброски растущих объемов китайских грузов в Европу через Россию.

В дорожном секторе китайский бизнес участвует преимущественно через механизмы концессий и подрядов. Примером является проект Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД) протяженностью ~30 км, призванной разгрузить город и обеспечить быстрое сообщение с о-вом Русский [Тимофеев, 2020: 77]. В 2021 г. правительство Приморья подписало соглашение с CRCC International Investment (инвестиционным подразделением Китайской железнодорожно-строительной корпорации) о сотрудничестве по ВКАД. Китайская компания выступила инициатором частной концессии и предложила вложить около 80–85 млрд руб. (собственных и привлеченных средств) в строительство трассы. Концепция предусматривает этапное возведение участков (первый – мостовой переход через о-в Елены) с последующей эксплуатацией дороги инвестором на платной основе. Параллельно интерес к проекту проявляет российский консорциум («БТС-Мост» и Газпромбанк), однако участие CRCC показывает готовность Китая заходить и в автодорожные проекты. Другой пример – обход г. Хабаровска, который изначально планировался с китайским финансированием, хотя впоследствии концессию реализовала российская группа ВИС. Тем не менее китайские подрядчики (например, СССС) все активнее присутствуют на Дальнем Востоке в дорожном строительстве, выигрывая тендеры на сооружение мостов, эстакад и трасс в рамках инфраструктурных бюджетных лимитов.

Расширение торгового оборота вызывает потребность в современной складской и перевалочной инфраструктуре [Lo, 2021: 215]. Китайские логистические компании приходят и в этот сегмент. В 2025 г. объявлено, что частная компания New Shipping Line (КНР) построит на Чукотке опорный логистический комплекс для судов Северного морского пути – фактически арктический хаб перегрузки контейнеров и сырья [Weitz, 2022: 33]. Объем инвестиций – 5 млрд руб., планируется создать ~100 рабочих мест. Комплекс в бухте Провидения позволит переваливать грузы с ледокольных судов на обычные контейнеровозы, удешевляя транспортировку по СМП. Этот проект, подписанный на ВЭФ–2023, демонстрирует стремление Китая участвовать в освоении новых логистических маршрутов (в данном случае – арктического). Кроме того, китайский капитал вовлечен в создание тыловых терминалов на границе: в Еврейской АО на российской стороне ж/д моста планируется логистический парк для обработки потока, синхронизированный с китайским терминалом в Тунцзяне. В Приморье китайские инвесторы участвуют в объектах складской недвижимости в рамках Свободного порта Владивосток, например, в создании дистрибуционных центров под экспорт продовольствия и e-commerce. Хотя эти проекты менее капиталоемки, их роль заметна: они

обеспечивают инфраструктуру «последней мили» для китайско-российской торговли. Так, по официальным данным, через приграничные пункты Приморья (Суйфэньхэ-Пограничный, Хуньчунь-Краскино и др.) идет растущий поток товаров народного потребления, требующий современных логистических мощностей. Складские комплексы, создаваемые с участием Китая, способствуют сокращению издержек и времени таможенной обработки грузов.

Динамика и объемы инвестиций. Данные свидетельствуют о стремительном наращивании китайских вложений на Дальнем Востоке за последние два десятилетия. В начале 2000-х гг. объем китайских инвестиций был незначителен, счет шел на десятки миллионов долларов в год, а совокупный накопленный объем в 2002–2003 гг. не превышал 50–100 млн долл. Ситуация начала меняться после 2009 г., когда стартовала первая межправительственная программа сотрудничества приграничных регионов (2009–2018 гг.). За время ее действия китайский капитал уверенно закрепился в Приамурье, Приморье и других южных субъектах ДФО. Например, накопленные прямые инвестиции Китая в экономику Дальнего Востока к 2013 г. оценивались примерно в 0,3 млрд долл., но затем последовал резкий скачок.

Динамика накопленных прямых инвестиций Китая в экономику РФ в 2015–2021 гг. представлена в табл. 1.

Таблица 1

Динамика накопленных прямых инвестиций Китая в экономику РФ, млн долл.

Показатель	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
ПИИ всего	2759	1341	2902	3584	2660	3736	2166
Участие в капитале	1156	-272	1101	1932	1158	2280	771
Долговые инструменты	1603	1612	1800	1652	1502	1456	1395

Источник: сост. автором по данным: Статистика Центрального банка РФ[1].

По данным Банка России, чистый приток прямых инвестиций из КНР в Россию увеличился с 53 млн долл. в 2014 г. до почти 0,5 млрд долл. в 2016–2017 гг. (в значительной степени благодаря проектам на Дальнем Востоке). На 2018 г. приходятся рекордные соглашения: только в сентябре 2018 г. на Восточном экономическом форуме была подписана «Программа развития инвестсотрудничества на 2018–2024 гг.», предполагающая привлечение китайских инвестиций в приоритетные отрасли ДФО. В том же году Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций заключило 4 крупные сделки с КНР на сумму свыше 852 млрд руб. (молочный комплекс в Приморье, газопереработка в Якутии, фармацевтический завод и др.).

К 2019 г. совокупный объем накопленных китайских инвестиций (включая кредиты) превысил 3–5 млрд долл., а с учетом новых строек – еще выше. Генконсул КНР во Владивостоке Пяо Янфань отметила, что по итогам 2022 г. объем инвестиций из Китая на Дальнем Востоке превысил 13 млрд долл. Вероятно, речь идет об общей накопленной сумме, включающей как прямые, так и портфельные инвестиции и кредиты. Из этих 13 млрд долл. значительная часть пришлась на инфраструктурные проекты (мосты, порты, энергетика).

Динамика вложений характеризуется ускорением в последние 5–7 лет. Если в 2010-е гг. ежегодно добавлялось по несколько новых проектов, то с 2016 г. в ДФО происходит инвестиционный бум: за 2018–2020 гг. число проектов с участием КНР выросло с 29 до 59, а совокупный портфель вложений – до 2,4 млрд долл. Доля Китая в общем объеме иностранных инвестиций в макрорегион выросла с ~70 до 80–90% за десятилетие. С 2015 г. каждый Восточный экономический форум фиксировал заключе-

[1] Статистика Центрального банка РФ. URL: http://cbr.ru/statistics/macro_itm/svs (дата обращения: 11.05.2025).

ние новых контрактов с КНР – от 1–2 млрд долл. в первые годы до 6–7 млрд долл. в 2023 г. (283 соглашения на 6,4 трлн руб.). Конечно, не все соглашения превращаются в реальные инвестиции немедленно, но тренд очевиден: вклад Китая учетверился за последнее десятилетие. По словам вице-премьера Ю.я Трутнева, за 9 лет инвестиции на Дальнем Востоке выросли в 4 раза во многом благодаря приходу азиатского капитала. На 2025 г. власти прогнозируют привлечение еще 12 трлн руб. в экономику ДФО, значительная часть из которых ожидается от Китая.

Следует также отметить структуру по видам проектов. Львиная доля (более 70%) китайских вложений приходится на инфраструктурные и добывающие проекты, то есть транспорт, энергетику, сырье; остальное – переработка и услуги. Например, по официальной статистике на 2023 г., 53 проекта с китайским участием в ДФО распределяются следующим образом: 8 – транспортные (мосты, дороги, порты), 11 – добыча и переработка ресурсов, 17 – сельское хозяйство и пищепром, 7 – логистика и торговля, 10 – прочие (туризм, производство). Таким образом, транспортная инфраструктура является одним из основных направлений приложения китайских инвестиций наряду с энергетикой и агропромом. Это логично, учитывая стратегию КНР «Один пояс – один путь», в которой российский Дальний Восток рассматривается как часть транспортно-логистического коридора в АТР.

География инвестиций: регионы Дальнего Востока, Еврейская автономная область (ЕАО). Для самого малого региона ДФО китайские инвестиции стали «окном в большой рынок». ЕАО граничит с Хэйлунцзяном, и главным проектом здесь стал упомянутый железнодорожный мост Нижнеленинское–Тунцзян. Его влияние на экономику ЕАО крайне велико: ожидается, что область превратится в транзитный хаб экспорта в КНР. Уже в 2019 г., до открытия моста, около 70% внешнеторгового оборота ЕАО приходилось на Китай. Вокруг моста формируется портово-логистический комплекс: китайская сторона построила терминал в Тунцзяне, российская планирует создание рядом с Нижнеленинским индустриального парка и сухого порта. В рамках ТОР «Амуро-Хинганская» китайский бизнес заявлял проекты по глубокой переработке древесины, выращиванию сои на арендуемых землях, строительству складов. Общая сумма соглашений с КНР у ЕАО невелика (порядка нескольких млрд руб.), но коэффициент участия Китая – едва ли не 100%: иных иностранных инвесторов регион почти не имеет. Генконсул КНР в Хабаровске прямо указал, что в северных районах ДФО (включая ЕАО) активность китайцев до недавнего времени была близка к нулю, но сейчас ситуация резко меняется. Ожидается, что к 2025–2030 гг. именно за счет запуска мостового перехода ЕАО получит новые предприятия (перевалка угля, руды), а ее бюджет – налоги от транзита. Географически китайские инвестиции сфокусированы на районе Ленинского (граница) и частично Облученском районе (лесопереработка). Южная часть области начинает интегрироваться с прилегающим районом Китая в единую трансграничную агломерацию, чему также способствует безвизовый режим для жителей приграничья.

Амурская область. Приамурье исторически тесно связано с Китаем (г. Хэйхэ напротив г. Благовещенска – давний торговый партнер). Однако именно в 2010–2020-е гг. китайские инвестиции здесь вышли на качественно новый уровень. Строительство автодорожного моста Благовещенск–Хэйхэ (13,6 млрд руб. с российской стороны, 5,2 млрд руб. с китайской стороны) стало драйвером роста. Мост открывает прямой путь из Амурской обл. на север Китая; в 2023 г. по нему уже шли грузы (щебень, продукты) и турпоток. Китайские компании вложились и в сопутствующую инфраструктуру – подъездные дороги, пункты пропуска. В 2024 г. на базе моста заработал постоянный погранпереход Кани–Курган–Хэйхэ с возможностью круглогодичного пропуска до 4 млн т грузов в год. Второе направление инвестиций – Амурский газохимический кластер. Китайские партнеры (Sinopec, фонд «Шелковый путь») финансируют до 40% проекта Амурского ГХК, а китайские подрядчики возводят часть объектов Амурского ГПЗ. Этот комп-

лекс стоимостью десятки млрд долларов – крупнейший в РФ и невозможен без Китая как инвестора и покупателя продукции. Помимо этого, развивается сельское хозяйство: с 2015 г. компании из Китая берут в аренду сельхозземли в Амурской обл. для выращивания сои и рапса, инвестируя в агротехнику и элеваторы. Например, проект компании «Хуаэ Синбан» – создание агропарка в Тамбовском р-не на 50 тыс. га. Таким образом, география китайских инвестиций в Приамурье охватывает, во-первых, Благовещенск и приграничные территории (мост, логистические центры, туризм), во-вторых, центральные районы области (газопереработка в Свободном, агропредприятия). Объем вложений Китая в экономику Амурской обл. за 2015–2022 гг. оценивается более чем в 300 млрд руб. – треть от всех инвестиций в регионе. По итогам 2023 г. Амурская обл. вошла в тройку лидеров ДФО по притоку иностранного капитала целиком благодаря китайским проектам.

Приморский край. Приморье – крупнейший экономический центр Дальнего Востока, и Китай давно присутствует здесь коммерчески (торговля, туристы, автодиллеры). Теперь идет наращивание прямых инвестиций. По официальным данным, в проекты Приморья китайский бизнес фактически вложил 5,5 млрд руб. (по состоянию на 2022 г.) – цифра скромная, но это только подтвержденные вложения; объем заявленных вложений – на порядок выше (Зарубино, ВКАД и др. еще не реализованы). Основные действующие проекты: горно-металлургический комбинат «Кингкоул» (совместно с Shenhua, разработка Уссурийского угольного бассейна), лесоперерабатывающий комплекс в Пожарском р-не (инвестор – Harbin Forestry Corp.), несколько агропарков (выращивание сои и кукурузы на землях на севере Приморья). В сфере транспортной инфраструктуры ключевыми являются портовые проекты. Китайцы участвуют в модернизации портов Владивосток, Восточный, Находка через закупки долей в стивидорных компаниях и совместные терминалы. Например, COSCO и Qingdao Port в 2018 г. обсуждали приобретение доли во Владивостокском контейнерном терминале. Кроме того, коридор «Приморье-1»: китайская провинция Хэйлунцзян в 2019–2021 гг. построила у себя скоростную автотрассу до границы и ожидает, что Россия улучшит дорогу от Пограничного до Владивостока. Этот проект также открыт для концессии с китайским участием. Логистика и торговля – еще одна статья: в рамках свободного порта Владивосток работают китайские склады временного хранения и оптовые рынки (например, торгово-логистический центр компании «Сунь Вэй» во Владивостоке). Они обеспечивают импорт китайских товаров и реэкспорт в другие регионы РФ. Частный сектор КНР активен в туристическом кластере: китайские инвесторы строят гостиницы, аквапарки (например, проект курорта на о-ве Попова компанией «Чжухай Дадунхай»). Географически китайские вложения сосредоточены в южном Приморье (Владивостокский гор. округ, Находкинский и Уссурийский р-ны), ближе к транспортным узлам. Приморье также выигрывает от своего статуса витрины: здесь функционирует «Российско-Китайский бизнес-парк» (площадка для МСП КНР), проводятся выставки («Экспо-Русь»), где заключаются сделки. В итоге Китай закрепил роль главного партнера края: на него приходится более 60% внешнеторгового оборота Приморья, а по инвестициям доля КНР превысила 90%. Товарооборот Приморья с КНР удвоился за 5 лет и достиг 1,7 трлн руб. в 2024 г., что сопровождается сопутствующим ростом капиталовложений в инфраструктуру для этого товарооборота.

Забайкальский край. Этот регион (включен в ДФО с 2018 г.) граничит с Внутренней Монголией (КНР) и является важнейшим сухопутным коридором. Главные пункты – Манжурия-Забайкальск (ж/д) и Мохэ-Приаргунск (автодорога). Китай инвестирует в развитие погранперехода Забайкальск: по соглашению 2019 г., китайская сторона построила на своей территории современный терминал, а Россия при поддержке китайских кредитов ведет реконструкцию станции Забайкальск (чтобы увеличить пропуск вагонов с 12 до 32 млн т). Объем грузоперевозок через Забайкальск нарастает (в 2023 г. +35% – до 40,5 млн т). Китай заинтересован вкладываться в его

расширение, ведь это основной канал ввоза российского угля и леса. В 2023 г. на ВЭФ было подписано соглашение о создании «Забайкальского индустриального парка»: консорциум во главе с китайской CAMCE намерен инвестировать ~3 млрд юаней в заводы по глубокой переработке российских ресурсов прямо на границе (например, завод по обогащению железной руды с последующим вывозом концентрата). Также идет строительство нового мостового перехода через р. Амур в Верхне-Ульхунчуке (часть коридора из Хэйлунцзяна в Забайкалье). Забайкалье активно использует режим ТОР «Забайкалье» для привлечения КНР: резиденты из Китая строят деревообрабатывающие предприятия, цементный завод, логистические комплексы (в Чите открылся крупный склад временного хранения для обработки китайских грузов). Близость богатых ресурсами районов (краснокаменский уран, чернышевский уголь) делает край привлекательным для китайских горнодобывающих компаний. Идут переговоры о концессиях на разработку месторождений с условием строительства дорог и ЖКХ за счет инвестора.

Региональные эффекты китайских транспортных инвестиций на Дальнем Востоке России. Инвестиции Китая в транспортную инфраструктуру напрямую способствуют увеличению грузооборота портов и погранпереходов Дальнего Востока. Совокупный грузооборот дальневосточных морских портов с 2010 по 2024 г. фактически удвоился – с ~100 до 237 млн т. Это отражает рост экспортных отгрузок российского сырья и продукции через Тихоокеанские порты, а также появление нового транзитного трафика. Так, через международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», связывающие северо-восточные провинции КНР с портами Приморского края, начали активно перевозиться контейнерные и сельскохозяйственные грузы. Например, уже в 2019 г. по коридору «Приморье-1» транзитом проследовали рекордные 7,6 тыс. TEU, а по «Приморье-2» – около 4 тыс. TEU. Хотя пандемия временно приостановила этот поток, в 2023 г. китайские и российские власти приняли меры для его возобновления, порты Приморья официально включены в перечень пунктов, через которые разрешен провоз китайских грузов по единой таможенной процедуре. Это создало предпосылки для нового всплеска транзита: уже к 2026 г. планируется увеличить перегрузку в порту Славянка до 150 тыс. TEU в год совместно с китайским логистическим оператором. Крупнейшие дальневосточные порты (Владивосток, Восточный, Находка, Ванино) остаются ключевыми бенефициарами роста: ожидается, что к 2030 г.на них придется ~80% всего грузооборота региона.

Масштабное наращивание перевозок стимулирует сопутствующую инфраструктуру. В приграничных зонах создаются новые логистические центры и терминалы. Например, на российском берегу нового железнодорожного моста Нижнеленинское–Тунцзян (ЕАО) завершается строительство крупного логистического центра для обработки трансграничных грузов. Китайская сторона параллельно инвестирует около 6,7 млрд юаней в создание складских и перерабатывающих мощностей в г. Тунцзян (в том числе терминала для калийных удобрений вместимостью 1 млн т) – это прямое следствие запуска новой переправы. Стремительно растут и потоки через новые мосты: за первые 2 года работы (2022–2024 гг.) автомобильный мост Благовещенск–Хэйхэ перевез около 900 тыс. т грузов, а ж/д мост Тунцзян–Нижнеленинское с момента открытия (ноябрь 2022 г.) пропустил свыше 4,7 млн т за 2 года. Эти проекты дали импульс строительной отрасли и дорожному хозяйству региона. Так, Приморский край инвестирует миллиарды рублей в модернизацию подъездных дорог к пунктам пропуска Пограничный и Краскино (коридоры «Приморье»), только в 2024–2025 гг. выделено ~3,5 млрд руб. на ремонт 45,8 км автодорог к границе. Кроме того, китайские компании участвуют в локальных стройпроектах: от модернизации портовых терминалов до возведения складских комплексов. В целом транспортная отрасль Дальнего Востока заняла 2-е место в структуре ВРП ДФО, демонстрируя устойчивый рост (валовой выпуск транспорта в 2022 г. достиг ~915 млрд руб.), что во многом обусловлено оживлением логистики и транзита.

Китайские инвестиции привели к созданию новых предприятий и, соответственно, рабочих мест по всему Дальнему Востоку. В Приморском крае только 3 недавние проекта с участием бизнеса КНР (производство металлоконструкций, стройматериалов и логистический комплекс) обеспечат региону около 470 новых рабочих мест при общем объеме вложений ~2,7 млрд руб. В их числе – индустриальный парк строительных материалов (184 рабочих места), завод металлоконструкций (86 мест) и торгово-логистический центр отделочных материалов (200 мест). Ранее другой китайский инвестор в статусе резидента Свободного порта Владивосток начал проект сборочного завода сельхозтехники в пос. Пограничный (Приморье) стоимостью 147 млн руб., планируя создать еще 50 рабочих мест. Выбранная площадка возле погранперехода удобна для импорта комплектующих и экспорта готовой техники, что минимизирует издержки и интегрирует местное производство в трансграничные цепочки. Помимо прямой занятости транспортные мегапроекты требуют услуг множества смежных специалистов – от водителей и портовых работников до инженеров и IT-специалистов для управления логистическими системами. Это стимулирует развитие человеческого капитала в регионе и сдерживает отток населения, предлагая новые возможности трудоустройства на родине.

Реализация крупных инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке сопровождается заметными миграционными процессами. С одной стороны, федеральные власти поощряют переселение специалистов из других регионов России. Для этого действуют программы привлечения трудовых ресурсов и социальные льготы для переезжающих на Дальний Восток. С другой стороны, часть спроса на рабочую силу покрывается международной трудовой миграцией. Предприятия дальневосточных регионов все чаще привлекают бригады рабочих из стран Азии. Например, в 2025 г. только в Хабаровском крае планировалось нанять около 600 рабочих из Вьетнама и 60 из Индонезии для стройплощадок, складов и заводов. В Амурской обл. строительная компания оформила заказ на 500 специалистов из Индии и 90 – с Филиппин. В Приморье работодатели запросили разрешения на прием 312 индонезийцев и 157 вьетнамцев, а Находкинский судоремонтный завод привлекает 255 рабочих из Бангладеш. Эти трудовые мигранты задействованы именно в секторах транспортной инфраструктуры, логистики и строительства, способствуя реализации инвестиционных проектов. При этом основную долю иностранной рабочей силы на Дальнем Востоке по-прежнему составляют граждане сопредельного Китая, Средней и Юго-Восточной Азии. Они занимают вакансии там, где ощущается нехватка местных кадров. Важно, что региональные власти и институты развития стараются балансировать приоритеты: в первую очередь, трудоустраивать местных жителей, во вторую – стимулировать приток квалифицированных работников из других субъектов РФ и только затем обращаться к внешней миграции [Kaczmarski, 2017: 87].

Инфраструктурные проекты, поддержанные Китаем, кардинально повысили связанность российского Дальнего Востока с соседними провинциями КНР. За последнее десятилетие Китай утвердился как ключевой экономический партнер региона – на него приходится свыше четверти внешнеторгового оборота Дальнего Востока, а взаимная торговля РФ и КНР только за 2013–2023 гг. удвоилась в стоимостном выражении. Новые сухопутные коридоры стали «артериями» интеграции: через пограничные мосты ежедневно курсируют десятки грузовых автомашин и составов. Объем грузоперевозок через новую погранинфраструктуру неуклонно растет. По официальным данным, на автомобильном мосту Благовещенск–Хэйхэ начато регулярное пассажирское сообщение, а грузопоток уже достиг сотен тысяч тонн в год. По железнодорожному мосту Тунцзян–Нижнеленинское помимо традиционных экспортных грузов (уголь, руда) теперь идут и китайские контейнерные поезда с автомобилями и потребтоварами, следующие транзитом в Россию и Европу. В обратном направлении по ним доставляются продовольствие и сельхозпродукция в Китай. Та-

ким образом, формируется единое пространство перевозок, встроенное в инициативу «Один пояс – один путь». Более того, обсуждается участие Китая в развитии Северного морского пути – уже в 2024 г. по СМП прошли грузы китайских компаний на пилотных рейсах. Все это повышает транспортную взаимозависимость и стратегическое значение дальневосточного региона как связующего звена между экономиками России и АТР.

Сравнительный аспект: опыт других регионов и стран. Сравнение показывает, что китайские инвестиции в транспортную инфраструктуру Дальнего Востока имеют ряд отличий от аналогичных проектов в других регионах России и за рубежом.

Так, в Центральной и Южной России участие Китая ограничивается локальными объектами (строительство терминалов и складов), тогда как на Дальнем Востоке Пекин выступает системным инвестором в крупные коридоры и мостовые переходы.

По масштабам и форме участия дальневосточные проекты ближе к китайской модели в странах Центральной Азии (Казахстан, Узбекистан), где инвестиции также реализуются через государственные компании и кредитные линии Эксимбанка КНР.

Однако, в отличие от Центральной Азии, на Дальнем Востоке наблюдается более высокий уровень российской институциональной вовлеченности, а именно – использование механизмов ГЧП, концессий и ТОР, что делает взаимодействие менее зависимым от китайского капитала.

Риски и ограничения китайских инвестиций. Несмотря на положительные результаты, взаимодействие сопровождается рядом рисков и ограничений:

– во-первых, сохраняется регуляторная неопределенность: длительные процедуры согласования концессий и сложность доступа к инфраструктурным бюджетам снижают привлекательность проектов для китайских партнеров;

– во-вторых, асимметрия интересов: китайские компании чаще ориентированы на извлечение выгоды из экспорта сырья и транзита, тогда как российская сторона стремится к локализации производств и занятости;

– в-третьих, риски недозагрузки портов и транспортных коридоров, обусловленные низкой плотностью промышленной активности на российской стороне границы;

– в-четвертых, финансово-валютные риски: зависимость от долларовых расчетов, колебания курса рубля и юаня, а также санкционные ограничения для российских банков;

– в-пятых, социально-экологические вызовы: от трудовой миграции до контроля экологических последствий строительства.

Снижение указанных рисков требует укрепления институциональных механизмов (гарантии инвестиций, страхование экспортных кредитов, упрощенные таможенные режимы) и большей координации с региональными властями.

Заключение. Развитие транспортной инфраструктуры Дальнего Востока России при участии китайских инвестиций формирует комплексный эффект, охватывающий экономическую, социальную и институциональную сферы. В период с начала 2000-х гг. до середины 2020-х гг. сотрудничество России и Китая приобрело системный характер – от единичных проектов и соглашений о намерениях оно перешло к реализации масштабных объектов, включающих мостовые переходы, порты, железнодорожные узлы и логистические центры.

Китайские инвестиции стали значимым фактором модернизации дальневосточной транспортной сети, стимулируя рост транзитного потенциала, развитие сопутствующих отраслей и формирование особых экономических режимов. Китайские инвестиции способствуют укреплению транспортной связности региона, повышению пропускной способности границы и росту внешнеторгового оборота. Их реализация сопровождается созданием новых рабочих мест, стимулированием смежных отраслей и формированием современных логистических цепочек. Для дальневосточных регионов это означает не только улучшение транспортной доступности, но и возможность диверсификации экономики, интеграции в азиатские рынки и закрепления населения за счет расширения занятости.

Одновременно проекты в транспортной сфере становятся важным инструмен-

том институционального развития: появляются новые модели инвестиционного взаимодействия, формируются особые экономические режимы, развивается практика международных концессий и государственно-частного партнерства. Все это демонстрирует постепенное превращение Дальнего Востока в ключевое пространство российско-китайского сотрудничества, где транспортная инфраструктура играет роль связующего звена между стратегическими интересами двух стран. Таким образом, дальнейшая динамика этого взаимодействия будет во многом определять темпы экономического роста Дальнего Востока, его интеграцию в азиатско-тихоокеанскую экономику и устойчивость регионального развития.

Что касается перспектив дальнейших исследований, то они связаны с анализом трансформации логистических цепочек в условиях постсанкционной экономики, расширением участия Китая в проектах Северного морского пути, а также оценкой долгосрочной окупаемости концессионных проектов. Научный интерес представляет сравнительное изучение эффективности китайских инвестиций в транспортную инфраструктуру разных регионов России и выработка рекомендаций по оптимизации институциональной среды для иностранных инвесторов.

ЛИТЕРАТУРА

Габуев А. Китай и российский Дальний Восток: ожидания и реальность // Россия в глобальной политике. 2016. № 4. С. 40–55.

Донцев С.П. Политические проекции межрелигиозного диалога на постсоветском пространстве // Социально-гуманитарные знания. 2024. № 5. С. 177–180.

Зуенко И.Ю. The Chimera of Chinese Investment in Russia's Far East Ports. M.: Carnegie Moscow Center, 2017. С. 100–120.

Канаев Е.А. Китайские инвестиции и Дальний Восток России: новые тренды и перспективы // Восточная аналитика. 2020. № 1. С. 35–50.

Кашин В. Проект Зарубино и стратегия КНР в портах Дальнего Востока России // Международная жизнь. 2015. № 12. С. 95–110.

Киреева А.В. Инвестиционные режимы Дальнего Востока России: результаты и перспективы для сотрудничества с Китаем // Проблемы Дальнего Востока. 2021. № 3. С. 50–62.

Курилко В.И. Китайские инвестиции и развитие агропромышленного комплекса российского Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2022. № 2. С. 60–75.

Ларин В.Л. Российско-китайское сотрудничество в сфере портовой логистики: региональный аспект // Восточная аналитика. 2019. № 3. С. 80–92.

Лузянин С.Г. Россия и Китай на Дальнем Востоке: энергетика и геополитика // Россия в глобальной политике. 2019. № 2. С. 80–95.

Тимофеев И.Н. Транспортные проекты на Дальнем Востоке: динамика и перспективы // Вестник МГИМО. 2020. № 6. С. 70–85.

Kaczmarski M. China-Russia Relations in the Post-Crimea Era: Cooperation and Competition // Problems of Post-Communism. 2017. Vol. 64. № 3–4. P. 85–98.

Lo B. Russia and the Arctic: Competition and Cooperation with China // International Affairs. 2021. Vol. 97. № 1. P. 200–220.

Weitz R. China's Polar Silk Road and Russia's Far East: Strategic and Economic Dimensions // Polar Journal. 2022. Vol. 12. № 1. P. 25–40.

陆南泉. 东北全面振兴与远东大开发：中俄区域合作视角 «城市观察». 2023 年第 6 期 第. (На кит. яз.) [*Лу Наньцюань*. Комплексное возрождение Северо-Восточного Китая и развитие Дальнего Востока: взгляд с точки зрения регионального сотрудничества Китая и России // Городская среда. 2023. № 6.]

加快推动俄罗斯远东与中国东北国际交通走廊建设的思考出 处 // 对外经贸.2020. 年第 2. 期 16–18. 共3页 王毅. (На кит. яз.) [*Ван И*. Размышления об ускорении строительства международного транспортного коридора между Дальним Востоком России и Северо-Восточным Китаем // Внешняя торговля и экономическое сотрудничество. 2020. № 2. С. 16–18.]

张杰, 陈明辉. 中国东北方向对俄陆海联运通道建设态势,问题及构想.东北亚经济研究. 2025. 年第 9 (02). 期 48–63. DOI: https://doi.org/10.19643/j.cnki.naer.2025.02.004. (На кит. яз.) [*Чжан Цзе, Чэнь Минхуэй*. Состояние, проблемы и идеи строительства сухопутно-морского интермодального транспортного коридора между Северо-Восточным Китаем и Россией // Северо-восточные экономические исследования Азии. 2025. № 9 (02). С. 48–63. DOI: https://doi.org/10.19643/j.cnki.naer.2025.02.004.]

REFERENCES

Gabuyev A. Kitay i rossiyskiy Dal'niy Vostok: ozhidaniya i real'nost' // Rossiya v global'noy politike. 2016. № 4. S. 40–55. (In Russ.) [*Gabuev A.* China and the Russian Far East: Expectations and Reality // Russia in Global Politics. 2016. № 4. P. 40–55.]

Dontsev S.P. Politicheskiye proyektsii mezhreligioznogo dialoga na postsovetskom prostranstve // Sotsial'no-gumanitarnyye znaniya. 2024. № 5. S. 177–180. (In Russ.) [*Dontsev S.P.* Political Projections of Interreligious Dialogue in the Post-Soviet Space // Social and Humanitarian Knowledge. 2024. № 5. P. 177–180.]

Kanayev Ye.A. Kitayskiye investitsii i Dal'niy Vostok Rossii: novyye trendy i perspektivy // Vostochnaya analitika. 2020. № 1. S. 35–50. (In Russ.) [*Kanaev E.A.* Chinese Investments and the Russian Far East: New Trends and Prospects // Eastern Analytics. 2020. № 1. P. 35–50.]

Kaczmarski M. China-Russia Relations in the Post-Crimea Era: Cooperation and Competition // Problems of Post-Communism. 2017. Vol. 64. № 3–4. P. 85–98.

Kashin V. Proyekt Zarubino i strategiya KNR v portakh Dal'nego Vostoka Rossii // Mezhdunarodnaya zhizn'. 2015. № 12. S. 95–110. (In Russ.) [*Kashin V.* The Zarubino Project and China's Strategy in the Ports of the Russian Far East // International Affairs. 2015. № 12. P. 95–110.]

Kireyeva A.V. Investitsionnyye rezhimy Dal'nego Vostoka Rossii: rezul'taty i perspektivy dlya sotrudnichestva s Kitayem // Problemy Dal'nego Vostoka. 2021. № 3. S. 50–62. (In Russ.) [*Kireeva A.V.* Investment Regimes of the Russian Far East: Results and Prospects for Cooperation with China // Problems of the Far East. 2021. № 3. P. 50–62.]

Kurilko V.I. Kitayskiye investitsii i razvitiye agropromyshlennogo kompleksa rossiyskogo Dal'nego Vostoka // Prostranstvennaya ekonomika. 2022. № 2. S. 60–75. (In Russ.) [*Kurilko V.I.* Chinese Investments and the Development of the Agro-Industrial Complex of the Russian Far East // Spatial Economics. 2022. № 2. P. 60–75.]

Larin V.L. Rossiysko-kitayskoye sotrudnichestvo v sfere portovoy logistiki: regional'nyy aspekt // Vostochnaya analitika. 2019. № 3. S. 80–92. (In Russ.) [*Larin V.L.* Russian-Chinese Cooperation in Port Logistics: A Regional Aspect // Eastern Analytics. 2019. № 3. P. 80–92.]

Lo B. Russia and the Arctic: Competition and Cooperation with China // International Affairs. 2021. Vol. 97. № 1. P. 200–220.

Lu Nanquan. Comprehensive Revitalization of Northeast China and Far East Development: A Perspective of China-Russia Regional Cooperation // Urban Insight. 2023. № 6. (In Chinese.)

Luzyanin S.G. Rossiya i Kitay na Dal'nem Vostoke: energetika i geopolitika // Rossiya v global'noy politike. 2019. № 2. S. 80–95. (In Russ.) [*Luzyanin S.G.* Russia and China in the Far East: Energy and Geopolitics // Russia in Global Affairs. 2019. № 2. P. 80–95.]

Timofeyev I.N. Transportnyye proyekty na Dal'nem Vostoke: dinamika i perspektivy // Vestnik MGIMO. 2020. № 6. S. 70–85. (In Russ.) [*Timofeev I.N.* Transport Projects in the Far East: Dynamics and Prospects // MGIMO Bulletin. 2020. № 6. P. 70–85.]

Wang Yi. Thoughts on Accelerating the Construction of the International Transportation Corridor between the Russian Far East and Northeast China Source: Foreign Trade and Economic Cooperation, 2020. № 2. P. 16–18. (In Chinese.)

Weitz R. China's Polar Silk Road and Russia's Far East: Strategic and Economic Dimensions // Polar Journal. 2022. Vol. 12. № 1. P. 25–40.

Zhang Jie, Chen Minghui. The status, problems and ideas of the construction of the land-sea intermodal transport corridor between Northeast China and Russia // Northeast Asia Economic Research. 2025. № 9 (02). P. 48–63. URL: https://doi.org/10.19643/j.cnki.naer.2025.02.004. (In Chinese.)

Zuyenko I.Yu. The Chimera of Chinese Investment in Russia's Far East Ports. M.: Carnegie Moscow Center, 2017. P. 100–120.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Кун Сянюй, аспирант факультета гуманитарных и социальных наук Российского университета дружбы народов им. Патриса Лумумбы (Москва, Российская Федерация).
E-mail: 1042245022@pfur.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Kong Xiangyu, PhD student of the Faculty of Humanities and Social Sciences of Patrice Lumumba Peoples' Friendship University of Russia (Moscow, Russian Federation).
E-mail: 1042245022@pfur.ru