Научная статья

УДК 911.3:339.92(470+510)

БАРЬЕРНЫЕ И КОНТАКТНЫЕ ФУНКЦИИ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ: ПРОСТРАНСТВЕННАЯ ОЦЕНКА ТРАНСГРАНИЧНОЙ ИНТЕГРАЦИИ БЛАГОВЕЩЕНСКА И ХЭЙХЭ

Воронина Юлия Сергеевна, кандидат географических наук, Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления, Россия, Улан-Удэ, voronina_iuliia@yandex.ru

Аннотация. Современная государственная граница одновременно разделяет национальные юрисдикции и организует потоки между сопредельными территориями, поэтому степень ее контактности не может быть достоверно установлена по одному показателю товарооборота, пассажиропотока либо физической пропускной способности пункта пропуска. Цель исследования состоит в выявлении изменений барьерных и контактных функций российско-китайской границы на примере трансграничной городской пары Благовещенск — Хэйхэ в 2024–2026 гг. Объектом исследования выступает приграничный узел, включающий города Благовещенск и Хэйхэ, международный автомобильный мост через Амур, смешанный пункт пропуска Благовещенск, автомобильный пункт пропуска Кани-Курган, формирующуюся мультимодальную инфраструктуру Амурского транспортно-логистического коридора и связанные с ними пассажирские, туристские и хозяйственные перемещения. Методика основана на раздельной оценке торгово-экономической, грузотранспортной, пассажирской, социально-гуманитарной и институциональной функций границы. Использованы научные публикации, материалы таможенных и транспортных органов, данные оператора пограничной инфраструктуры, сведения органов власти России и Китая, а также открытая статистика за 2024–2026 гг. Установлено, что развитие автомобильного перехода и терминальной инфраструктуры заметно усилило контактную функцию границы в сфере

грузовых перевозок: к началу августа 2026 г. через Кани-Курган прошло свыше 92 тыс. транспортных средств международной перевозки, а объем перевезенных грузов достиг 987,7 тыс. т, более чем вдвое превысив сопоставимый показатель предыдущего года. В пассажирском сегменте изменение носило иной характер. Рост числа пересечений сочетался с сохранением пограничного контроля и различиями в режимах пересечения и системах статистического учета; вместе с тем запуск регулярных автобусов по автомобильному мосту, изменение визовых условий и дальнейшее развитие транспортных связей сократили функциональную дистанцию между соседними городами. За первое полугодие 2026 г. российская сторона зарегистрировала 391,2 тыс. пассажиров, почти вдвое больше уровня аналогичного периода 2025 г.; китайская статистика фиксировала один миллион въездов и выездов через Хэйхэ уже к середине сентября 2026 г. Показано, что социальная контактность формируется избирательно - прежде всего через туризм, потребительские поездки, медицинские услуги, образовательное и научное сотрудничество. Научная новизна работы состоит в отказе от недифференцированной характеристики государственной границы как «открытой» или «закрытой» и в построении функциональной типологии, согласно которой к 2026 г. грузотранспортная и торговая функции имеют преимущественно контактный характер, пассажирская функция характеризуется выраженным усилением контактности, социальная остается селективно контактной, а институциональная совмещает облегчение перемещений с сохранением режимного контроля. Результаты показывают, что развитие приграничной инфраструктуры изменяет характер воздействия на экономику и население сопредельных территорий.

Ключевые слова: государственная граница; трансграничная интеграция; Благовещенск; Хэйхэ; барьерные функции; транспортная связность.

Original article

BARRIER AND CONTACT FUNCTIONS OF THE RUSSIAN–CHINESE STATE BORDER: A SPATIAL ASSESSMENT OF CROSS-BORDER INTEGRATION BETWEEN BLAGOVESHCHENSK AND HEIHE

Voronina Iuliia Sergeevna, Candidate of Geographical Sciences, East Siberia State University of Technology and Management, Ulan-Ude, Russia, voronina_iuliia@yandex.ru

Abstract. A contemporary state border simultaneously separates national jurisdictions and organizes flows between adjacent territories. Its contact function therefore cannot be adequately assessed through a single indicator of trade turnover, passenger traffic or the physical capacity of a border crossing. This study examines changes in the barrier and contact functions of the Russian–Chinese border using the cross-border urban pair of Blagoveshchensk and Heihe in 2024–2026. The research area comprises the two neighboring cities, the international road bridge across the Amur River, the Blagoveshchensk mixed checkpoint, the Kanikurgan road checkpoint, the emerging multimodal infrastructure of the Amur logistics corridor, and the passenger, tourism and economic flows associated with them. The methodology differentiates trade-economic, freight transport, passenger mobility, socio-humanitarian and institutional dimensions instead of reducing border permeability to a single composite indicator. The empirical base combines recent academic publications with customs and transport statistics, materials from Russian and Chinese public authorities and operators of cross-border infrastructure. The findings show a pronounced strengthening of the contact function in freight transport. By early August 2026, more than 92,000 international freight vehicles had crossed the Kanikurgan checkpoint since the beginning of the year and cargo turnover reached 987.7 thousand tonnes, more than twice the comparable level of 2025. Passenger interaction followed a different trajectory. Rising flows coexisted with border controls, differences in operating regimes and non-identical statistical accounting systems. Nevertheless,

regular bus services across the bridge, changes in visa regulations and expanding cross-border transport facilities substantially reduced the functional distance between the two cities. In the first half of 2026, the Russian side recorded 391.2 thousand passenger crossings, almost twice as many as in the corresponding period of 2025, while Chinese statistics reported one million inbound and outbound passenger trips through Heihe Port by mid-September 2026. Social connectivity remains selective and is concentrated in tourism, consumer mobility, medical services, education and research contacts. The article proposes a functional typology of the border: by 2026, trade and freight transport are predominantly contact-oriented; passenger mobility is shifting toward stronger contact; socio-humanitarian relations remain selectively contact-oriented; and institutional arrangements combine facilitation with sovereign control. The evidence demonstrates that infrastructural convergence does not eliminate the border but changes the spatial mechanism through which it structures economic activity and population mobility in neighboring territories.

Keywords: state border; cross-border integration; Blagoveshchensk; Heihe; barrier functions; transport connectivity.

Введение. Государственная граница в экономической и политической географии представляет собой не только юридически установленную линию разграничения территориального суверенитета. Для прилегающих районов она действует как пространственный регулятор: меняет стоимость перемещения, задает направления транспортных связей, концентрирует хозяйственную активность около пунктов пропуска, влияет на частоту поездок населения и формирует особую конфигурацию сервисных функций. Поэтому увеличение числа пересечений само по себе еще не означает исчезновения барьерного эффекта. Аналогичным образом наличие пограничного контроля не исключает интенсивной интеграции в отдельных видах деятельности. Именно сочетание этих двух свойств — разделения и соединения — составляет исходную проблему исследования приграничных территорий.

Такой подход особенно значим применительно к Благовещенску и Хэйхэ. Благовещенск и Хэйхэ расположены в непосредственной географической близости: их разделяет русло Амура, тогда как функциональное расстояние между ними определяется режимом пересечения государственной границы, доступными видами транспорта, продолжительностью оформления, визовыми правилами, стоимостью поездки и пропускной способностью инфраструктуры. В пространственно-географическом отношении это редкая ситуация: два городских хозяйства непосредственно соседствуют, но относятся к разным институциональным, валютным, таможенным и административным системам. Физическая близость поэтому может сочетаться как с высокой интенсивностью контактов, так и с заметными трансакционными издержками.

В 2024–2026 гг. эта территория пережила несколько изменений, существенно повлиявших на функции границы. Международный автомобильный мост, первоначально ориентированный прежде всего на грузовое движение, с 10 декабря 2024 г. стал использоваться регулярными пассажирскими автобусами. Российский и китайский перевозчики на начальном этапе получили по четыре ежедневных рейса; тем самым круглогодичный сухопутный канал пассажирского сообщения дополнил речные и сезонно зависимые способы пересечения Амура. В сентябре 2025 г. Китай ввел пробный безвизовый въезд для российских граждан с обычными заграничными паспортами на срок до 30 дней для ряда целей, а в мае 2026 г. китайская сторона продлила этот режим до конца 2027 г. В мае 2026 г. в Амурской области начал работу нулевой этап «Сухого порта Благовещенск», связавший автомобильный переход с железнодорожной инфраструктурой и тем самым изменивший транспортно-географическое положение пограничного узла.

Перечисленные события не следует механически трактовать как последовательное «стирание» границы. Пограничный режим продолжает определять доступность маршрута; увеличение грузовой мощности не тождественно росту ежедневной мобильности населения; упрощение въезда не

упраздняет таможенные и контрольные процедуры. Более того, эффект одной и той же инфраструктуры различается для разных потоков. Автомобильный мост может значительно улучшить условия перевозки грузов и одновременно оставлять пассажирскую мобильность зависимой от расписания автобусов и режима работы пунктов пропуска. Именно поэтому измерять пространственное взаимодействие одним коэффициентом открытости методологически недостаточно.

Современные исследования трансграничных территорий поддерживают многомерное понимание интеграции. A. Setti предлагает рассматривать экономическое, социальное и политико-институциональное измерения отдельно, поскольку высокий уровень взаимодействия в одной сфере не гарантирует аналогичного положения в другой [1]. Исследование Y. Zhao, L. Lyu и S. Grimes на другом пространственном материале также показывает, что непосредственная географическая близость не создает интеграцию автоматически: значение имеют характер связей, институциональная среда, взаимодополняемость хозяйственных функций и наличие общих целей [2]. Для российско-китайского приграничья этот вывод приобретает практический смысл, поскольку Благовещенск и Хэйхэ физически расположены ближе друг к другу, чем многие районы одного крупного города, но интенсивность их взаимодействия меняется вместе с работой пограничной инфраструктуры и правовыми условиями пересечения.

Российские исследования последних лет обращают внимание на возрастание значения сухопутных переходов в системе связей с КНР. А. Б. Бардаль рассматривает изменения автомобильного и железнодорожного сообщения после снятия пандемийных ограничений и показывает, что функционирование границы определяется одновременно состоянием инфраструктуры и более широкими сдвигами внешнеэкономических потоков [3]. Л. Ван, И. С. Карабулатова и Ц. Цзоу изучают российско-китайские трансграничные территории как систему взаимосвязанных социально-

экономических и демографических процессов, подчеркивая необходимость учитывать транспортные связи вместе с особенностями территориального развития приграничья [4]. На уровне Дальнего Востока воздействие новой географии внешних связей проявляется в изменении нагрузки на транспортную систему и повышении значения прямых выходов к сухопутной границе [5–7].

Вместе с тем эмпирически остается недостаточно разработанным вопрос о том, как разные функции одной государственной границы изменяются одновременно. Если грузовой поток растет, пассажирский режим упрощается, а хозяйственные связи приобретают круглогодичный характер, соблазнительно сделать общий вывод об усилении контактности. Подобное обобщение скрывает внутренние различия. Для экономической географии существенно не только установить увеличение обмена, но и понять, какие виды взаимодействия распространяются за пределы локальной зоны, где возникают новые узлы концентрации и каким образом пограничная инфраструктура перестраивает связи города с его тыловой территорией.

Цель настоящего исследования состоит в определении характера изменений барьерных и контактных функций российско-китайской государственной границы в пределах трансграничного узла Благовещенск — Хэйхэ в 2024–2026 гг. Основное внимание сосредоточено на наблюдаемой пространственной динамике грузовых и пассажирских потоков, инфраструктуры и условий пересечения. Проверяется предположение, согласно которому усиление контактности происходит не синхронно: грузотранспортная, пассажирская, социальная и институциональная функции меняются с разной скоростью и сохраняют различные формы барьерного воздействия.

Обзор литературы. За последние годы исследовательский интерес к государственным границам заметно сместился от простого противопоставления барьера и контакта к анализу различий в выраженности отдельных функций границы. В работе A. Setti [1] трансграничная интеграция трактуется как многомерный процесс. Хотя эмпирическим материалом автора служат

европейские регионы, методологически важен сам принцип: экономическая интенсивность, социальные связи и институциональное взаимодействие должны рассматриваться как самостоятельные составляющие. Полученный для одной функции результат нельзя автоматически переносить на остальные. Именно эта позиция используется в настоящей работе, однако без построения итогового агрегированного индекса, поскольку для Благовещенска и Хэйхэ доступные показатели имеют неодинаковый статистический охват.

Y. Zhao, L. Lyu и S. Grimes [2] подвергают сомнению объяснение трансграничной интеграции одной пространственной близостью. На материале региона Шэньчжэнь — Гонконг исследователи показывают, что обмен определяется сочетанием отношений между участниками, функциональной взаимодополняемости, институциональной среды и согласованности целей развития. Для Благовещенска и Хэйхэ эта постановка вопроса особенно продуктивна. Расстояние между городами мало и практически неизменно; напротив, режимы движения, устройство пункта пропуска и логистическая инфраструктура за исследуемые три года менялись заметно. Следовательно, динамика контактов дает возможность отделить эффект собственно соседства от эффекта институционально-инфраструктурной доступности.

Работы А. Б. Бардаль последовательно раскрывают транспортное измерение российско-китайского приграничья. В статье 2024 г. [3] автор показывает, как сухопутное сообщение реагировало на ограничения 2020–2022 гг. и их последующее снятие. В исследовании транспортного комплекса Дальнего Востока [6] изменения рассматриваются в более широком пространственном контексте: транспорт южной зоны макрорегиона обслуживает не только собственный региональный спрос, но и крупные транзитные потоки, поэтому развитие пограничной инфраструктуры меняет положение отдельных территорий внутри общероссийской сети. Наконец, работа 2026 г. [7] непосредственно анализирует прямые трансграничные связи РФ и КНР и показывает возрастающую роль автомобильных переходов.

И. Н. Золотухин и Ц. Сун [9] рассматривают автомобильное сообщение российско-китайского приграничья после пандемии и связывают его дальнейшие перспективы с развитием транспортно-логистической инфраструктуры. А. Б. Бардаль в другой работе 2024 г., включенной в материалы российско-китайской конференции, отдельно обращается к трансграничной транспортной инфраструктуре [9]. Эти исследования важны тем, что связывают движение через государственную границу не только с внешней торговлей, но и с географией конкретных пунктов пропуска. Библиографические сведения о работах представлены в публикации по итогам конференции, состоявшейся непосредственно на двух площадках — в Благовещенске и Хэйхэ.

Более широкий российско-китайский контекст раскрыт в докладе «Российско-китайский диалог: модель 2024» [10]. Авторы фиксируют одновременно расширение экономического сотрудничества и наличие транспортно-логистических ограничений, что важно для интерпретации региональной ситуации: высокий двусторонний товарооборот на уровне государств не означает равномерной нагрузки на все пространственные направления. S. Fortescue [5], анализируя изменение международных торговых коридоров России, также отмечает повышение значения восточного направления, включая сухопутную границу с Китаем. Его выводы дают макрогеографический фон, однако локальные эффекты этого сдвига требуют самостоятельного исследования, поскольку национальная переориентация потоков может как усиливать приграничные центры, так и превращать их прежде всего в транзитные узлы.

Методика CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring [8] предлагает оценивать пограничные переходы через фактические коммерческие перевозки, продолжительность и стоимость прохождения границы, транспортные расходы и скорость движения по коридору. Отчет 2026 г. основан на данных реальных трансграничных отправок и показывает преимущество такого подхода перед формальной оценкой наличия дороги либо пункта

пропуска. Полностью перенести набор показателей на Благовещенск — Хэйхэ пока невозможно: в открытом доступе отсутствует единый ряд индивидуального времени и стоимости оформления сопоставимых партий грузов за 2024–2026 гг. По этой причине в настоящем исследовании применяются доступные показатели физического потока, проектной и фактической пропускной способности, режима работы переходов и структурных изменений инфраструктуры. Отсутствующие параметры не заменяются расчетными предположениями.

Социальное измерение приграничной интеграции в опубликованной литературе представлено слабее транспортного. Тем не менее проведение в мае — июне 2024 г. международной конференции одновременно в Благовещенске и Хэйхэ показывает существование устойчивого научно-образовательного канала взаимодействия [11]. Авторы обзора конференции фиксируют участие российских и китайских исследователей и обсуждение политических, экономических, транспортных и гуманитарных вопросов. Этот материал не может служить количественной мерой социальной интеграции, однако подтверждает, что социальный контакт не сводится к торговым и туристским перемещениям.

Таким образом, современная литература дает достаточно оснований отказаться от характеристики приграничья через единственную шкалу «барьер — контакт». В научных публикациях хорошо разработаны общая теория многомерной интеграции, транспортная инфраструктура и макрогеография внешнеэкономических потоков, но слабее изучено их совместное проявление в конкретном российско-китайском городском узле после резкого восстановления пассажирской мобильности и расширения автомобильной инфраструктуры. Именно этот пробел определяет дальнейшую логику исследования.

Методологическая и теоретическая база исследования. Территориальные границы работы заданы так, чтобы не смешивать процессы разного пространственного уровня. Ядро исследования образуют Благовещенск и Хэйхэ, непосредственно связанные через Амур. Для анализа транспортной

функции учитываются автомобильный мост и МАПП Кани-Курган, смешанный пункт пропуска Благовещенск, речное сообщение и новая терминальная инфраструктура на российской стороне. Данные по Амурской области и провинции Хэйлунцзян привлекаются лишь тогда, когда они характеризуют более широкий хозяйственный фон. Например, товарооборот Хэйлунцзяна с Россией нельзя считать товарооборотом Хэйхэ с Благовещенском; в работе он используется только как показатель внешнеэкономической среды китайского приграничья.

В 2024 г. уже восстановилось активное движение населения после предшествующих ограничений, а в декабре начал работать регулярный пассажирский автобусный маршрут по автомобильному мосту. В сентябре 2025 г. изменилась визовая доступность Китая для российских граждан. На рубеже 2025–2026 гг. увеличилась пропускная способность Кани-Кургана, в мае 2026 г. начал работу первый этап сухого порта. Благодаря такой последовательности можно рассматривать не разовое состояние границы, а изменение способов ее функционирования.

Единицей наблюдения выступает отдельная функция. При таком подходе один и тот же пункт пропуска может демонстрировать выраженный контактный эффект в грузовом сообщении, более умеренный — в пассажирском, и одновременно сохранять сильную институциональную селективность. Многомерный принцип заимствован из современных исследований трансграничной интеграции [1, 2], однако адаптирован к российско-китайской статистике.

Таблица 1 — Система показателей для оценки функций границы в узле Благовещенск — Хэйхэ

Функция границы	Наблюдаемые показатели	Пространственный смысл	Ограничение интерпретации
Торгово-экономическая	объем и динамика грузов, товарная структура экспорта и импорта, региональный внешнеторговый фон	интенсивность хозяйственного обмена и специализация приграничного коридора	региональный товарооборот нельзя приравнивать к обороту городской пары
Грузотранспортная	число транспортных средств, тоннаж, пропускная способность КПП, режим работы, ввод терминалов	способность границы обслуживать устойчивые межрегиональные и межгосударственные потоки	физический рост потока не показывает продолжительность каждой процедуры
Пассажирская	число пересечений, темп изменения, доступные виды транспорта, регулярность сообщения	функциональная доступность соседнего города для населения	пересечение границы не тождественно миграции или маятниковой поездке
Социально-гуманитарная	туристские, медицинские, научные и образовательные поездки	устойчивость повседневных и специализированных контактов	открытая статистика охватывает лишь часть видов взаимодействия
Институциональная	визовый режим, регистрация маршрутов, режим и мощность КПП	нормативные условия, увеличивающие либо сокращающие издержки пересечения	изменение правила само по себе не доказывает причинный эффект без динамики потоков

Источник: разработано автором на основе [1–11].

Отдельное методическое решение касается интерпретации пассажирских данных. Число пересечений не используется как показатель маятниковой миграции. Открытые источники не позволяют с достаточной для статистического анализа точностью разделить пассажиропоток на лиц, регулярно пересекающих границу с трудовыми целями, туристов, покупателей, студентов.

Для оценки направленной асимметрии автомобильного грузового потока

дополнительно используется коэффициент:

$$K_d = \frac{N_{imp} - N_{exp}}{N_{imp} + N_{exp}} \quad (1)$$

где

N_{imp} - число транспортных средств в импортном направлении с позиции российской стороны;

N_{exp} - число машин в экспортном направлении.

Коэффициент нужен только для ответа на более узкий вопрос: одинаков ли поток по двум направлениям. По сведениям, опубликованным на 1 июня 2025 г., с момента запуска автомобильного перехода было зарегистрировано 102 020 транспортных средств в импортном и 59 093 в экспортном направлении; отсюда $K_d = 0{,}266$. Импортный поток машин превышал экспортный примерно в 1,73 раза.

Для сравнительной классификации функций государственной границы используются три группы признаков: изменение фактического потока, развитие инфраструктурной доступности и состояние институциональных условий пересечения границы. Контактной считается функция, по которой имеются согласованные признаки расширения взаимодействия, выраженные в увеличении соответствующего потока либо доступности при сохранении организационной возможности его реализации. Барьерной признаётся функция, для которой нормативные, инфраструктурные или организационные ограничения существенно препятствуют перемещению. Если положительные изменения одной характеристики сопровождаются сохранением ограничений по другой, функция определяется как смешанная с обязательным указанием доминирующего направления.

При формировании сравнительной базы использованы опубликованные статистические сведения о функционировании трансграничного узла Благовещенск — Хэйхэ, включая показатели пассажирского и грузового сообщения за 2024–2026 гг. При расхождениях российских и китайских данных

значения не усреднялись. Напротив, различие рассматривается как самостоятельная методическая проблема. Пограничная статистика зависит от территории учета, вида пункта пропуска, определения пассажира и временного интервала; формально близкие показатели могут описывать разные совокупности.

Результаты исследования и их обсуждение. Пространственная трансформация узла Благовещенск — Хэйхэ в исследуемый период наиболее отчетливо проявилась в изменении роли автомобильного перехода. Еще в июне 2024 г., когда с запуска грузового движения прошло два года, совокупный грузооборот моста превысил 900 тыс. т, а число прошедших транспортных средств достигло 86 тыс.; стоимость перевезенных грузов китайская сторона оценивала примерно в 25 млрд юаней. Эти цифры относятся не к одному календарному году и потому не могут использоваться как показатель годового потока. Их значение иное: за сравнительно короткий срок автомобильный мост стал постоянно используемым звеном трансграничной логистики.

К 2026 г. масштаб автомобильных перевозок заметно изменился. За первые семь месяцев через участок границы Благовещенск — Хэйхэ прошло более 92 тыс. транспортных средств международной перевозки, а грузооборот достиг 987,7 тыс. т. Оба показателя более чем вдвое превысили соответствующий уровень предыдущего года. Российская таможенная статистика одновременно раскрывает товарную специализацию: экспортное направление формировали, в частности, соевые бобы, соевое масло, изделия из древесины и продовольствие, тогда как в импорте заметное место занимали плодоовощная продукция, напитки, автомобильные запчасти и товары массового потребления.

Последняя структура важна для географической интерпретации. Контактная функция моста усиливается, однако взаимодействующие территории не становятся хозяйственно однородными. Напротив, движение опирается на различия в специализации: российская сторона выступает поставщиком части сельскохозяйственного сырья, продуктов его переработки и древесной

продукции; встречный поток содержит больше потребительских и отдельных промышленных товаров. Такая взаимодополняемость поддерживает грузообмен, но одновременно воспроизводит функциональную асимметрию. Поэтому увеличение тоннажа корректнее трактовать как усиление связанности экономических пространств, а не как выравнивание их структуры.

Общий российско-китайский контекст этому не противоречит. Переориентация части внешнеторговых потоков России на восток повысила нагрузку на транспортную систему Дальнего Востока и значимость сухопутных переходов [5–7]. Однако локальный узел развивается по собственной траектории. Его преимущество связано не только с объемом двусторонней торговли стран, но и с географическим положением: автомобильный переход способен связать приграничный участок Китая с Благовещенском, а далее — с сетью Дальнего Востока. То, насколько этот потенциал реализуется, зависит от соединения пограничного моста с внутренней железнодорожной и складской инфраструктурой.

Именно поэтому ввод нулевого этапа «Сухого порта Благовещенск» 21 мая 2026 г. имеет большее пространственное значение, чем простое появление еще одного склада. Стартовая мощность комплекса составляет 520 тыс. т в год; он может одновременно хранить 750 TEU и принимать до двух контейнерных поездов в сутки. Объект соединяет автомобильный мост Благовещенск — Хэйхэ с железнодорожной инфраструктурой станции Березовский-Восточный и входит в проект «Амурский коридор». Тем самым пограничный переход постепенно перестает быть только местом перевалки непосредственно у линии границы. Его функция распространяется вглубь территории за счет образования связки «мост — таможенно-логистический терминал — сухой порт — железная дорога».



Рисунок 1 - Изменение функциональной организации трансграничного узла Благовещенск — Хэйхэ в 2024–2026 гг.

Источник: составлено автором по [12–20].

Графическая схема показывает принципиальное изменение масштаба контактной функции. Если рассматривать только две набережные, трансграничное взаимодействие выглядит локальным обменом между соседними городами. После включения автомобильного моста в мультимодальную цепочку масштаб взаимодействия расширяется: Благовещенск начинает выполнять посредническую функцию между китайским приграничьем и более обширной российской территорией. Контактность государственной границы в таком случае выражается не только в облегчении перехода через Амур, но и в изменении направления внутренних транспортных связей.

При этом пропускная способность остается самостоятельным ограничителем. Рост грузового трафика в первом квартале 2026 г. был связан в том числе с вводом новых полос движения на Кани-Кургане в конце 2025 г. По

опубликованным данным, за первые три месяца 2026 г. через терминал прошло свыше 33 тыс. большегрузов — примерно вдвое больше, чем за тот же период предыдущего года; после реконструкции на пункте действовало 16 полос, а расчетная пропускная способность выросла до 862 транспортных средств в сутки. Фактически это свидетельствует о смене характера барьера. Сначала ограничение имело преимущественно физико-инфраструктурную форму — недостаточная мощность оформления сдерживала потенциальный поток. После расширения перехода ограничения все в большей степени связаны с режимом работы, организацией движения, таможенными процедурами и сопряжением с последующими звеньями логистической цепи.

Пассажирская функция развивалась иначе. В 2024 г. российская статистика зарегистрировала более 762 тыс. пересечений в направлении Благовещенск — Хэйхэ, почти в 2,5 раза больше, чем в 2023 г. В отдельные дни летней навигации поток превышал 5 тыс. человек. Китайские пограничные органы приводили для Хэйхэ несколько иное значение — 850 180 пересечений за 2024 г., что соответствовало росту на 127 % год к году. Эти цифры близки по порядку, но различаются более чем на 88 тыс. пересечений.

Само наличие расхождения представляет содержательный результат. Для исследования государственной границы статистический барьер возникает там, где две национальные системы по-разному описывают фактически связанный поток. Если не разделять пункты пропуска, виды транспорта и границы отчетной совокупности, можно получить ложное представление о синхронности процессов по обе стороны Амура. По этой причине в таблице 2 российские и китайские значения сохранены раздельно.

Таблица 2 — Основные показатели трансграничного взаимодействия в узле Благовещенск — Хэйхэ, 2024–2026 гг.

Период	Показатель	Зафиксированное значение	Пространственная интерпретация
2024	Пассажиропоток, российский контур учета	более 762 тыс. пересечений; почти в 2,5 раза больше 2023 г.	быстрое восстановление непосредственной мобильности между берегами Амура

2024	Пересечения через Хэйхэ, китайский контур	850 180; +127 % год к году	подтверждает рост, но статистически не идентичен российскому показателю
на 10.06.2024	Накопленный грузооборот автомоста с момента открытия	более 900 тыс. т; 86 тыс. транспортных средств	автомобильный переход закрепился как постоянный грузовой канал
10.12.2024	Регулярное пассажирское сообщение по мосту	по 4 ежедневных рейса перевозчиков каждой стороны на начальном этапе	снижение сезонной зависимости пассажирской доступности
2024	Торговля провинции Хэйлунцзян с Россией	234,12 млрд юаней; +11,2 %	широкий региональный фон; не является оборотом пары Хэйхэ — Благовещенск
2024	Туристский поток в Хэйхэ	число приграничных туристов +128 %, расходы +125 %	рост сервисной специализации китайского приграничного города
с 15.09.2025	Безвизовый въезд граждан РФ в КНР по обычным паспортам	до 30 суток для предусмотренных целей	снижение институциональных издержек поездки
на 01.06.2025	Накопленное число машин по мосту	161 113, из них 59 093 в экспортном и 102 020 в импортном направлении	устойчивая направленная асимметрия автомобильного потока
21.05.2026	«Сухой порт Благовещенск»	стартовая мощность 520 тыс. т/год	соединение пограничного перехода с внутритерриториальной железнодорожной сетью
январь–июль 2026	Грузовые транспортные средства	более 92 тыс.	примерно двукратный рост относительно сопоставимого периода 2025 г.
январь–июль 2026	Грузооборот Кани-Кургана	987,7 тыс. т	более чем двукратный рост; усиление роли прямого автомобильного коридора
I полугодие 2026	Пассажиропоток по российскому контуру	391 192 человека	почти двукратный рост к I полугодию 2025 г.
на 14.09.2026	Пассажиропоток через Хэйхэ с начала года	1 млн пересечений; +56,18 %	сохраняющееся ускорение трансграничной мобильности

Источник: составлено автором по данным [12–20, 22, 23].

Перенос регулярного автобусного сообщения на автомобильный мост в декабре 2024 г. изменил условия пассажирских перевозок. До этого физическая близость городов во многом зависела от гидрологического режима Амура и применявшегося в конкретный сезон способа перевозки. Автомобильный маршрут создал круглогодичную альтернативу, хотя на первом этапе российский

пункт пропуска работал в реверсивном режиме. Следовательно, техническая возможность круглогодичного движения появилась раньше, чем исчезли организационные ограничения. Такой временной разрыв хорошо показывает, почему инфраструктурный объект и фактическая проницаемость границы не должны отождествляться.

В 2025–2026 гг. транспортные изменения дополнились институциональными. С 15 сентября 2025 г. Китай предоставил обладателям российских обычных заграничных паспортов возможность находиться в стране без визы до 30 дней для туризма, бизнеса, посещения родственников и друзей, обменных визитов и транзита. В мае 2026 г. действие режима было продлено до 31 декабря 2027 г. Воздействие этого решения на поток нельзя изолировать от влияния транспорта, сезонности, обменного курса и туристского спроса, поэтому причинная оценка в настоящей работе не производится. По времени упрощение условий поездок совпало с ускорением роста пассажирской мобильности.

За первое полугодие 2026 г. российские таможенные органы зарегистрировали 391 192 человека, пересекших границу через пункт Благовещенск — Хэйхэ, что почти вдвое превысило уровень первой половины 2025 г. За тот же период было оформлено 10 828 грузовых автомобилей и пассажирских автобусов, в полтора раза больше год к году. На китайской стороне через Хэйхэ за первое полугодие прошло свыше 568 тыс. пассажиров, более чем на 60 % больше предыдущего года. К 14 сентября китайская статистика зафиксировала миллионное пересечение с начала года и рост на 56,18 %. Различие абсолютных российских и китайских величин вновь подтверждает необходимость анализировать каждый статистический ряд в соответствии с используемой системой учета.

Не менее показательно изменение направления туристских потоков. В первом квартале 2026 г. Благовещенск принял 36 052 туриста из Китая против 31 536 годом ранее; прирост составил около 14 %. Муниципальные власти связывали развитие туризма с увеличением оборота торговли и общественного

питания, а поступления туристического налога за три квартала 2025 г. оценивали в 20 млн руб. Эти значения важны потому, что показывают появление экономического эффекта не у оператора пограничного перехода, а внутри городской экономики.

На стороне Хэйхэ сервисная составляющая выражена еще нагляднее. По сведениям городского туристского ведомства, которые приводились китайскими источниками, число приграничных туристов в 2024 г. увеличилось на 128 %, а их суммарные расходы — на 125 %. Около 600 российских пациентов за год получили услуги в больнице традиционной китайской медицины Хэйхэ. Масштаб медицинского потока невелик по сравнению с общим числом пересечений, однако он свидетельствует о расширении форм трансграничного взаимодействия. Граница пересекается уже не только ради перевозки товара или краткой покупки, но и для получения специализированной услуги в соседнем городе.

Образовательные и научные связи образуют еще один устойчивый канал взаимодействия, менее значительный по объему. Международная конференция «Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества» в 2024 г. проходила на площадках Благовещенского государственного педагогического университета и Хэйхэского университета. Ее программа охватывала экономические, исторические, политические и транспортные вопросы, а сам двусторонний формат показывает существование институционализированного взаимодействия между организациями соседних городов [11]. В отличие от туристского потока такое сотрудничество не измеряется ежедневным числом пересечений, но создает долгосрочные связи, менее чувствительные к сезонности.

На этом материале становится заметна еще одна особенность трансграничного пространства. Контактная функция распределяется по территории неравномерно. Хэйхэ получает непосредственный эффект от российской потребительской и медицинской мобильности, тогда как Благовещенск усиливает роль транспортно-логистического узла и одновременно

развивает въездной туризм. Экономическая выгода в результате не обязана иметь одинаковую отраслевую структуру по обе стороны границы. В этом случае асимметрия не устраняется, поскольку различия между сторонами сами служат одним из мотивов пересечения границы.

Сходный вывод применим к грузовому сектору. Коэффициент направленности, рассчитанный по накопленному числу автомобилей к июню 2025 г., равен 0,266 в пользу импортного направления на российскую сторону. Однако в 2026 г. перечень перевозимых товаров показывает двустороннюю специализацию: из России через Кани-Курган шли аграрные и древесные грузы, из Китая — потребительская продукция и отдельные промышленные товары. Наличие асимметрии поэтому нельзя интерпретировать как одностороннюю зависимость без анализа стоимости, веса и добавленной стоимости товарных потоков.

Важный сдвиг наблюдается и в соотношении локальной и транзитной функций. Чем сильнее автомобильный переход соединяется с железнодорожной инфраструктурой и терминальными мощностями, тем меньше его экономическое значение ограничивается двумя соседними городами. «Сухой порт Благовещенск» может принимать контейнерные поезда и формировать дальнейшую автомобильную доставку по Амурской области. Возникает многоуровневая система: межгородской контакт Благовещенск — Хэйхэ становится частью более протяженного коридора. Для Благовещенска это означает потенциальное усиление узловой функции, но одновременно возрастает риск ситуации, при которой значительная часть грузового потока проходит транзитом и оставляет ограниченный мультипликативный эффект в городской экономике. Ответ на вопрос о фактическом размере такого эффекта потребует отдельного анализа занятости, налоговых поступлений, складских услуг и локализации сопутствующего бизнеса.

К осени 2026 г. дальнейшее развитие транспортной сети еще не завершилось. Китайская сторона сообщала о завершении основной конструкции

трансграничной канатной дороги; проектная односторонняя мощность оценивается в 2,6 млн пассажиров в год, а пересечение реки после ввода сооружения должно занимать несколько минут. На момент подготовки настоящего исследования объект еще не представлял собой действующий канал, поэтому его проектные параметры не включены в фактические показатели контактности. Такое разграничение особенно важно в исследованиях инфраструктуры: заявленная будущая мощность не должна подменять реально наблюдаемый поток.

Аналогичным образом планы испытания беспилотных грузовых автомобилей и создания «дронового моста» между Благовещенском и Хэйхэ характеризуют направление технологического развития. В августе 2026 г. сообщалось о подготовке соответствующих пилотных проектов, причем испытания беспилотных грузовиков намечались на последующий период. Их значение состоит в другом: пограничный узел постепенно становится испытательной площадкой для новых форм логистики, что может дополнительно изменить пространственное распределение транспортных издержек и сроки доставки.

Совокупность выявленных изменений дает основание говорить не о переходе государственной границы из барьерного состояния в контактное, а о функциональной дифференциации. Линия границы сохраняется, контроль не исчезает, а движение подчинено национальному праву. Одновременно инфраструктурные и институциональные изменения сделали определенные виды взаимодействия значительно менее зависимыми от прежних ограничений. Это принципиально разные процессы, и именно их сочетание определяет современное состояние трансграничной городской пары.

Таблица 3 — Типология барьерных и контактных функций границы Благовещенск — Хэйхэ по состоянию на 2026 г.

Функция	Эмпирически наблюдаемое изменение	Сохраняющийся барьер	Итоговый тип
Торгово-экономическая	рост автомобильного грузооборота, расширение номенклатуры, развитие терминальной инфраструктуры	различия национальных рынков, таможенное оформление, направленная и товарная асимметрия	преимущественно контактная
Грузотранспортная	двукратный рост ряда показателей 2026 г.; ввод 16 полос и сухого порта	режим работы КПП, пределы пропускной способности, необходимость согласования звеньев логистической цепи	контактная, чувствительная к мощности инфраструктуры
Пассажирская	восстановление и дальнейший рост потока, регулярные автобусы, снижение визового барьера	паспортный и пограничный контроль, расписания, неодинаковые режимы отдельных переходов	смешанная с выраженным усилением контактности
Социально-гуманитарная	рост туризма, медицинских поездок, научных и образовательных контактов	выборочность потоков; отсутствие общего трансграничного рынка труда и сопоставимой статистики ежедневной мобильности	селективно контактная
Институциональная	упрощение въезда, расширение пунктов пропуска, регистрация новых маршрутов	государственная граница остается режимно регулируемой и юридически дискретной	регулирующе-контактная

Источник: разработано автором.

Предлагаемая типология не ранжирует функции от «лучшей» к «худшей». Ее назначение состоит в описании различий. Торговая контактность выражается в движении товара; пассажирская — в доступности соседнего города; социальная — в устойчивости конкретных связей; институциональная — в том, насколько действующие правила облегчают взаимодействие, не отменяя государственного контроля. Благодаря такой декомпозиции исчезает

противоречие, которое возникает при попытке одновременно назвать границу и барьерной, и контактной. Она действительно обладает обоими свойствами, но проявляются они в разных сферах и с неодинаковой интенсивностью.

Полученный результат в определенной мере подтверждает подход A. Setti [1], согласно которому трансграничная интеграция имеет неоднородное внутреннее строение. Однако материал Благовещенска и Хэйхэ вносит существенное уточнение. В европейских случаях политическая и социальная интеграция может опираться на длительно действующие наднациональные институты; на российско-китайской границе контакт развивается при сохранении полноценного межгосударственного режима. Следовательно, высокая интенсивность экономических и человеческих потоков не требует исчезновения институциональной границы и может сохраняться при ее регулируемом пересечении.

Сопоставление с подходом Y. Zhao, L. Lyu и S. Grimes [2] также показывает, что одной географической близости недостаточно. Благовещенск и Хэйхэ находились напротив друг друга задолго до 2024 г.; геометрия не изменилась. Изменились мост, пункты пропуска, автобусный маршрут, визовые условия, терминальные мощности. Именно эти изменения сократили функциональное расстояние. Географическая близость выступила необходимой предпосылкой, но превращение ее в устойчивое взаимодействие зависело от институтов и инфраструктуры.

С точки зрения пространственной организации экономики наиболее существенным результатом можно считать переход от простой приграничной связанности к формированию узлового коридора. Рост числа транспортных средств и объема перевозимых грузов важен не сам по себе. Более значимо то, что новый транспортный каркас соединяет иностранный рынок с внутренней железнодорожной сетью и терминальной инфраструктурой Амурской области. Государственная граница при этом меняет экономико-географическую функцию: из места, где поток задерживается и переоформляется, она постепенно

превращается также в место его перераспределения между видами транспорта и территориальными уровнями.

Для пассажирского пространства процесс имеет другое содержание. Здесь главным результатом становится сокращение неопределенности поездки. Круглогодичный автобусный маршрут, упрощение визового режима и развитие инфраструктуры пунктов пропуска делают соседний иностранный город более доступным для получения услуг, отдыха и кратких деловых поездок. Именно в этом проявляется снижение функциональной дистанции. Оно не отменяет политическую границу, но меняет повседневную географию выбора.

Такой вывод особенно хорошо иллюстрирует медицинский туризм Хэйхэ. Шестьсот российских пациентов в одной больнице — величина небольшая на фоне сотен тысяч пересечений, однако тип поездки принципиально иной. Человек пересекает границу ради услуги, которую считает доступной или предпочтительной на другом берегу. Пространство повседневной деятельности тем самым выходит за пределы национальной городской системы. Аналогичную роль играют покупки, рестораны, культурные мероприятия и образовательные контакты, хотя их полный количественный учет остается проблематичным.

Вместе с тем нельзя утверждать, что сформировался единый трансграничный городской рынок. Для такого вывода не хватает сопоставимых данных о занятости, регулярных трудовых поездках, жилищных связях, использовании социальных услуг и долгосрочной мобильности. Публичная статистика пассажиров фиксирует факт пересечения границы, но не позволяет определить цели и частоту поездок отдельных лиц. Поэтому понятие «трансграничная агломерация», если оно применяется к Благовещенску и Хэйхэ, должно использоваться осторожно: морфологическая близость и интенсивные обмены еще не означают функционального единства всех городских подсистем.

Существует и статистическое ограничение при оценке социально-экономической асимметрии. Благовещенск, Амурская область, Хэйхэ и провинция Хэйлунцзян относятся к различным уровням административно-

территориальной и статистической иерархии; национальные системы не публикуют весь набор показателей доходов, инвестиций, занятости и отраслевой структуры в полностью сопоставимых определениях. Механическое нормирование таких рядов могло бы создать математически аккуратную, но содержательно ненадежную оценку. Поэтому в настоящей статье асимметрия определяется по реально сопоставимым трансграничным потокам и их структуре, а комплексное сравнение социально-экономического положения оставлено для исследования, основанного на специально гармонизированной базе.

Еще одно ограничение связано с тем, что наблюдаемый период короток. 2024–2026 гг. характеризуются быстрым вводом инфраструктуры и изменениями режимов поездок; высокий темп роста частично отражает эффект низкой базы и восстановление связей. Делать из трехлетней динамики вывод о необратимости тенденции преждевременно. Более надежным подтверждением структурного изменения станет сохранение потоков после выхода транспортной системы на стабильный режим, а также появление устойчивой местной экономической специализации, связанной не только с транзитом, но и с обслуживанием трансграничных функций.

Тем не менее уже имеющиеся сведения позволяют отвергнуть исходное предположение о едином направлении изменения государственной границы. В исследуемом узле не произошло ни превращения границы в жесткий барьер, ни ее равномерного перехода к свободному контакту. Сформировалась более сложная конфигурация: грузовой коридор стал значительно проницаемее; пассажирское пространство расширилось, но остается институционально регулируемым; социальные связи усилились избирательно; национальные различия продолжают создавать как ограничения, так и мотивы для обмена.

Выводы. Исследование трансграничного узла Благовещенск — Хэйхэ показывает, что государственная граница в современном приграничном регионе действует не через единственную функцию. Ее воздействие распределяется

между несколькими каналами, причем изменения в них не совпадают ни по времени, ни по масштабу. По этой причине формулировка «граница стала более открытой» недостаточна для экономико-географического анализа: она скрывает различия между движением груза, поездкой человека, доступом к услуге и институциональными условиями пересечения.

Наиболее выраженное усиление контактной функции в 2024–2026 гг. произошло в грузотранспортной сфере. Автомобильный мост превратился в устойчиво растущий канал: к началу августа 2026 г. грузооборот через Кани-Курган достиг 987,7 тыс. т с начала года, а число транспортных средств международной перевозки превысило 92 тыс. Сопоставимый рост стал возможен не только из-за увеличения спроса на перевозки, но и вследствие расширения физической мощности пункта пропуска. Ввод сухого порта придал процессу новое пространственное качество. Мост теперь соединяется с железной дорогой и терминальной сетью, что превращает пограничный узел из локального перехода в элемент более протяженного транспортного коридора.

Торгово-экономическая функция также имеет преимущественно контактный характер, однако ее развитие основано на структурной неодинаковости двух сторон. Состав грузов указывает на взаимодополняемость товарных потоков, но не на сближение хозяйственных структур. Более того, соотношение транспортных средств по направлениям к июню 2025 г. было заметно смещено в сторону импорта на российскую территорию.

Пассажирская функция за исследуемый период прошла наиболее заметную институциональную трансформацию. Регулярные автобусы по автомобильному мосту уменьшили сезонную зависимость сообщения, а визовое облегчение со стороны Китая сократило часть издержек поездки российских граждан. В первой половине 2026 г. российская статистика фиксировала почти двукратное увеличение пассажиропотока; к середине сентября китайская сторона сообщила о миллионном пересечении через Хэйхэ с начала года. Вместе с тем сохранение паспортного, таможенного и пограничного контроля означает, что речь идет не

о безграничном пространстве, а о более проницаемой и предсказуемо работающей границе.

Социальная контактность носит избирательный характер. Туристские, медицинские, образовательные и научные поездки уже формируют заметные связи между городами. Рост туристских расходов в Хэйхэ, увеличение китайского турпотока в Благовещенск и использование российскими гражданами медицинских услуг на китайской стороне показывают, что соседний иностранный город постепенно входит в пространство практического выбора части населения. Однако доступные данные не подтверждают существование общего рынка труда или массовой маятниковой миграции, поэтому расширять вывод за пределы наблюдаемых форм мобильности оснований нет.

Институциональная функция границы изменилась в сторону управляемого облегчения контактов. Государства сохранили контроль над пересечением, одновременно увеличив число способов перемещения и снизив отдельные административные препятствия. В этом состоит принципиальное отличие между ослаблением барьерной функции и устранением государственной границы. Благовещенск и Хэйхэ остаются частями разных национальных территориальных систем, но стоимость пространственного взаимодействия между ними по ряду направлений снижается.

Научный результат работы состоит в предложенной типологии, где торговая и грузотранспортная функции определяются как преимущественно контактные, пассажирская — как смешанная с быстрым усилением контактности, социальная — как селективно контактная, институциональная — как регулирующе-контактная. Такая схема точнее описывает фактическую территориальную ситуацию, чем единый показатель барьерности. Она также объясняет, почему статистически наблюдаемый рост трансграничных перевозок может сосуществовать с жестко оформленной государственной границей.

Для пространственного развития Амурской области наибольшее значение имеет не само увеличение потока, а способность территории преобразовать

транзит в локальные хозяйственные эффекты. Если новая логистика ограничится проездом грузов через Кани-Курган, влияние на местную экономику останется ниже потенциального. Если же вокруг сухого порта, терминалов и трансграничной инфраструктуры будут развиваться хранение, переработка, распределительные услуги, ремонт транспорта, деловой сервис и связанная занятость, контактная функция границы станет фактором более глубокого изменения территориальной структуры. Именно этот вопрос представляется наиболее содержательным продолжением исследования.

Дальнейшая работа требует гармонизации российской и китайской статистики на уровне конкретных пунктов пропуска, раздельного учета целей поездок, формирования сопоставимых рядов времени и стоимости пересечения границы и оценки местных экономических эффектов новых транспортных объектов. Особенно значимым будет сопоставление фактической загрузки сухого порта и Кани-Кургана после выхода инфраструктуры на устойчивый режим, а также анализ пассажирской мобильности после ввода новых видов сообщения. Только более длительный временной ряд позволит отличить краткосрочный восстановительный рост от устойчивого изменения пространственной организации российско-китайского приграничья.

Список литературы

1. Setti A. No Fences, Good Neighbors: Measuring and Explaining Integration in European Cross-Border Regions // Journal of European Integration. 2025. Vol. 47, No. 5. P. 753–774. DOI: 10.1080/07036337.2024.2418293.

2. Бардаль А. Б. Россия и Китай: взаимодействия в сфере наземного транспорта на современном этапе // Регионалистика. 2024. Т. 11. № 2. С. 59–73. DOI: 10.14530/reg.2024.2.59.

3. Zhao Y., Lyu L., Grimes S. An Analytical Framework for Cross-Border Regional Innovation Ecosystems: The Case of Shenzhen–Hong Kong Cross-Border Region // Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie. 2024. Vol. 115, No. 3. P. 402–417. DOI: 10.1111/tesg.12617.

4. Ван Л., Карабулатова И. С., Цзоу Ц. Моделирование социально-экономического и демографического развития трансграничных регионов (на примере российско-китайского приграничья) // ДЕМИС. Демографические исследования. 2024. Т. 4. № 4. С. 26–51. DOI: 10.19181/demis.2024.4.4.2.

5. Fortescue S. The Reorientation of Russia's Trade Corridors Since the Invasion of Ukraine // Post-Communist Economies. 2024. Vol. 36, No. 4. P. 405–431. DOI: 10.1080/14631377.2024.2324223.

6. Бардаль А. Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: структурные изменения на фоне общеэкономической динамики и геополитических шоков // Пространственная экономика. 2025. Т. 21. № 2. С. 78–113. DOI: 10.14530/se.2025.2.078-113.

7. Bardal A. B. Cross-Border Transport Interactions between the Russian Federation and China in New Geopolitical Conditions // ЭКО. 2026. Т. 56. № 1. С. 178–194. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2026-1-178-194.

8. CAREC Institute. CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2024. CAREC Program, 2026.

9. Золотухин И. Н., Сун Ц. Автомобильное сообщение в транспортно-логистической инфраструктуре российско-китайского приграничья в постпандемийный период: состояние и перспективы // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества. 2024. № 14. С. 451–458.

10. Российско-китайский диалог: модель 2024: доклад № 94 / К. В. Бабаев, Ли Цзяньминь, Ю. Ю. Мельникова и др.; под ред. С. М. Гавриловой и др. М.: Российский совет по международным делам, 2024. 98 с. ISBN 978-5-6051642-2-7.

11. Oleynikov I. V., Nechaeva V. S. The Results of the 14th International Scientific and Practical Conference "Russia and China: The History and Prospects of Cooperation" (Blagoveshchensk — Heihe, May 30 — June 2, 2024) // Russian and Chinese Studies. 2024. Vol. 8, No. 4. P. 356–364. DOI: 10.17150/2587-7445.2024.8(4).356-364.

12. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. Открыт регулярный пассажирский маршрут Благовещенск — Хэйхэ, проходящий по автомобильному мосту через реку Амур.

13. Дальневосточное таможенное управление. В 2,5 раза вырос пассажиропоток в пункте пропуска Благовещенск — Хэйхэ в 2024 году // Альта-Софт. 15.01.2025.

14. Xinhua. China–Russia Border Cities Thrive on Trade, Tourism // State Council Information Office of the People's Republic of China. 2025.

15. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. Foreign Ministry Spokesperson Guo Jiakun's Regular Press Conference on September 2, 2025. Visa-Free Policy for Ordinary Passport Holders from Russia. 2025.

16. Министерство транспорта Российской Федерации. Один из крупнейших на Дальнем Востоке логистических терминалов — «Сухой порт Благовещенск» — введен в работу на ТОР «Амурская». 21.05.2026.

17. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. Foreign Ministry Spokesperson Guo Jiakun's Regular Press Conference on May 20, 2026: Extension of Visa-Free Policy for Russian Citizens to December 31, 2027. 2026.

18. Хабаровская таможня. Количество транспортных средств на границе Благовещенск — Хэйхэ выросло вдвое до 92 тысяч с начала года // Альта-Софт. 03.08.2026.

19. Xinhua. Cross-Border Passenger Trips through Heihe Port Hit 1M Since Beginning of 2026. 15.09.2026.

20. Дальневосточное таможенное управление. Пассажиропоток в пункте пропуска Благовещенск увеличился в два раза // РБК Приморье. 26.07.2026.

21. Reuters. Russia's Far East to Test Drones and Unmanned Trucks for Trade with China. 17.08.2026.

22. Грузооборот моста Благовещенск — Хэйхэ составил 900 тыс. т за два года // РБК Приморье. 14.06.2024.

23. Василий Орлов: «Благовещенск станет центром сотрудничества России и

Китая» // Аргументы и факты — Хабаровск. 2025.

References

1. Setti A. No Fences, Good Neighbors: Measuring and Explaining Integration in European Cross-Border Regions // Journal of European Integration. 2025. Vol. 47, No. 5. P. 753–774. DOI: 10.1080/07036337.2024.2418293.

2. Bardal` A. B. Rossiya i Kitaj: vzaimodejstviya v sfere nazemnogo transporta na sovremennom e`tape // Regionalistika. 2024. T. 11. № 2. S. 59–73. DOI: 10.14530/reg.2024.2.59.

3. Zhao Y., Lyu L., Grimes S. An Analytical Framework for Cross-Border Regional Innovation Ecosystems: The Case of Shenzhen–Hong Kong Cross-Border Region // Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie. 2024. Vol. 115, No. 3. P. 402–417. DOI: 10.1111/tesg.12617.

4. Van L., Karabulatova I. S., Czzou Cz. Modelirovanie social`no-e`konomicheskogo i demograficheskogo razvitiya transgranichny`x regionov (na primere rossijsko-kitajskogo prigranich`ya) // DEMIS. Demograficheskie issledovaniya. 2024. T. 4. № 4. S. 26–51. DOI: 10.19181/demis.2024.4.4.2.

5. Fortescue S. The Reorientation of Russia’s Trade Corridors Since the Invasion of Ukraine // Post-Communist Economies. 2024. Vol. 36, No. 4. P. 405–431. DOI: 10.1080/14631377.2024.2324223.

6. Bardal` A. B. Transportny`j kompleks Dal`nego Vostoka: strukturny`e izmeneniya na fone obshhee`konomicheskoj dinamiki i geopoliticheskix shokov // Prostranstvennaya e`konomika. 2025. T. 21. № 2. S. 78–113. DOI: 10.14530/se.2025.2.078-113.

7. Bardal A. B. Cross-Border Transport Interactions between the Russian Federation and China in New Geopolitical Conditions // ЭКО. 2026. Т. 56. № 1. С. 178–194. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2026-1-178-194.

8. CAREC Institute. CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2024. CAREC Program, 2026.

9. Zolotuxin I. N., Sun Cz. Avtomobil`noe soobshhenie v transportno-logisticheskoj

infrastrukture rossijsko-kitajskogo prigranich`ya v postpandemijny`j period: sostoyanie i perspektivy` // Rossiya i Kitaj: istoriya i perspektivy` sotrudnichestva. 2024. № 14. S. 451–458.

10. Rossijsko-kitajskij dialog: model` 2024: doklad № 94 / K. V. Babaev, Li Czzyan`min`, Yu. Yu. Mel`nikova i dr.; pod red. S. M. Gavrilovoj i dr. M.: Rossijskij sovet po mezhdunarodny`m delam, 2024. 98 s. ISBN 978-5-6051642-2-7.

11. Oleynikov I. V., Nechaeva V. S. The Results of the 14th International Scientific and Practical Conference “Russia and China: The History and Prospects of Cooperation” (Blagoveshchensk — Heihe, May 30 — June 2, 2024) // Russian and Chinese Studies. 2024. Vol. 8, No. 4. P. 356–364. DOI: 10.17150/2587-7445.2024.8(4).356-364.

12. Associaciya mezhdunarodny`x avtomobil`ny`x perevozchikov. Otkry`t regulyarny`j passazhirskij marshrut Blagoveshhensk — Xe`jxe`, proxodyashhij po avtomobil`nomu mostu cherez reku Amur.

13. Dal`nevostochnoe tamozhennoe upravlenie. V 2,5 raza vy`ros passazhiropotok v punkte propuska Blagoveshhensk — Xe`jxe` v 2024 godu // Al`ta-Soft. 15.01.2025.

14. Xinhua. China–Russia Border Cities Thrive on Trade, Tourism // State Council Information Office of the People’s Republic of China. 2025.

15. Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. Foreign Ministry Spokesperson Guo Jiakun’s Regular Press Conference on September 2, 2025. Visa-Free Policy for Ordinary Passport Holders from Russia. 2025.

16. Ministerstvo transporta Rossijskoj Federacii. Odin iz krupnejshix na Dal`nem Vostoke logisticheskix terminalov — «Suxoj port Blagoveshhensk» — vveden v rabotu na TOR «Amurskaya». 21.05.2026.

17. Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. Foreign Ministry Spokesperson Guo Jiakun’s Regular Press Conference on May 20, 2026: Extension of Visa-Free Policy for Russian Citizens to December 31, 2027. 2026.

18. Xabarovskaya tamozhnya. Kolichestvo transportny`x sredstv na granice Blagoveshhensk — Xe`jxe` vy`roslo vdvoe do 92 ty`syach s nachala goda // Al`ta-Soft.

03.08.2026.

19. Xinhua. Cross-Border Passenger Trips through Heihe Port Hit 1M Since Beginning of 2026. 15.09.2026.

20. Dal`nevostochnoe tamozhennoe upravlenie. Passazhiropotok v punkte propuska Blagoveshhensk uvelichilsya v dva raza // RBK Primor`e. 26.07.2026.

21. Reuters. Russia's Far East to Test Drones and Unmanned Trucks for Trade with China. 17.08.2026.

22. Gruzooborot mosta Blagoveshhensk — Xe`jxe` sostavil 900 ty`s. t za dva goda // RBK Primor`e. 14.06.2024.

23. Vasilij Orlov: «Blagoveshhensk stanet centrom sotrudnichestva Rossii i Kitaya» // Argumenty` i fakty` — Xabarovsk. 2025.

Статья поступила в редакцию 19.05.2026; одобрена после рецензирования 25.07.2026; принята к публикации 12.10.2026.

The article was submitted 19.05.2026; approved after peer review 25.07.2026; accepted for publication 12.10.2026.