

А.В. Лаврентьев

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
Владивосток. Россия

## Российско-китайские транспортные коммуникации на дальневосточных рубежах в начале XXI века: обзор основных тенденций и перспектив

Исследуются условия и характер развития российско-китайских транспортных сообщений на Дальнем Востоке России. Проанализированы планы и мероприятия по их общей интенсификации, созданию современной инфраструктуры для эффективного осуществления международных коммуникаций.

**Ключевые слова и словосочетания:** транспорт, Дальний Восток, международные отношения.

A.V. Lavrentyev

Vladivostok State University of Economics and Service  
Vladivostok. Russia

## Russian-Chinese transport communications in the Far Eastern borders at the beginning of the XXI century: an overview of the main trends and prospects

The conditions and nature of the development of Russian-Chinese transport communications in the Far East of Russia. Analyzed the plans and activities of their overall intensification, creation of a modern infrastructure for the effective implementation of international communications.

**Keywords:** transport, the Far East, international relations.

Протяженная и разнообразная по своему характеру российско-китайская граница в разное время становилась объектом не только территориальных споров, но и неизбежного экономического сотрудничества. Амплитуда и плодотворность связей зависела от различных исторических обстоятельств, внутренней и внешней политики обеих стран. «Перестройка» народного хозяйства, объявленная в СССР во второй половине 1980-х годов, и начатые несколько раньше руководством КНР мероприятия по модернизации страны способствовали снижению существовавшей напряженности после пограничного конфликта конца 1960-х годов, привели к постепенной нормализации отношений.

---

Лаврентьев Александр Валентинович – канд. ист. наук, доцент кафедры государственного и муниципального управления и права Института права; e-mail: lavrist@list.ru.

Одной из ведущих основ возобновившегося сотрудничества стало развитие транспортных контактов. В 1990-е годы были заключены важные договоренности о пограничных пунктах пропусках. Кроме восстановления и расширения железнодорожных и водных маршрутов, появился новый вид – автомобильные коммуникации. Однако их формирование и использование сдерживалось как внутренней нестабильностью и противоречивым курсом российского правительства, так и формально-правовыми недостатками нового этапа отношений с зарубежными странами. Стратегические планы развития сообщений находились под влиянием во многом хаотичных антикризисных мероприятий. Отдельные совместные перспективные проекты (строительство мостовых переходов, прокладка участков железнодорожных путей и т.д.) сворачивались ввиду слабости российского бюджета и неблагоприятного инвестиционного климата.

Следствием неустоявшихся способов регулирования внешнеэкономических процессов становились колебания в масштабах приграничных транспортных контактов с Китаем. Усложнившиеся с 1993–1994 гг. правила посещения китайских территорий, повышение тарифов на импорт резко отразились на «челночном» туристическом бизнесе дальневосточников и общих объемах перевозок. В частности, железнодорожный импорт из КНР в 1994 г. снизился по сравнению с 1989 г. на 172 т. [6. С. 106]. Резкий спад произошел и в период российского дефолта 1998 г. Курс рубля по отношению к юаню сократился примерно в три раза, вследствие чего отсутствовал всякий смысл для малых предпринимателей пересекать границу с целью приобретения китайских товаров.

Некоторые дипломатические шаги по вопросам приграничного размежевания сформировали потенциальные угрозы национальной безопасности России, ограничивали реализацию ее транспортных возможностей. В частности, проведение демаркации в постсоветский период породило массу затруднений для судоходства по пограничным рекам.

Вместе с тем, транспортные связи с КНР при всех сопутствующих недостатках сыграли важную роль на этапе становления международных отношений в новейшей российской истории. Помимо функции снабжения населения в условиях кризиса они открыли возможности свободного туристического и делового перемещения, содействовали установлению контактов в различных сферах.

К началу XXI в., несмотря на происходивший количественный и отчасти однообразный рост коммуникаций Дальнего Востока с провинциями соседней страны, сохранялось множество препятствий для их расширения и совершенствования. Для преодоления сложившейся ситуации актуальным становился переход на другой, более качественный уровень российского политического и экономического присутствия в АТР. В ходе относительной стабилизации и замедления темпов хозяйственной стагнации в очередной раз предпринимаются меры по усилению внешнеэкономической направленности государственной политики. Более пристальное внимание начинает уделяться региональным аспектам международных связей.

С учетом предполагаемой интенсификации международных контактов вносились корректировки в продлеваемую по срокам дальневосточную федеральную целевую программу (сначала до 2010, а затем и до 2013 г.). Однако предполагаемые изменения основывались на признании того, что в ближайшее время Россия не сможет на равных конкурировать со странами Азиатско-Тихоокеанского региона в высокотехнологичных сферах. Поэтому основное внимание намечалось уделять добыче и переработке природных ресурсов на обновленных условиях государственно-частного партнерства.

Разработки месторождений инициировали проекты сооружения трубопроводов, портов и железнодорожных путей, ориентированных на внешние рынки. Как следствие, одним из государственных приоритетов наряду с освоением природных богатств выдвигалось всестороннее использование транспортных возможностей региона. Они предусматривали как развитие двухсторонних сообщений, так и полноценную реализацию дальневосточного транзитного потенциала.

Состоялся пуск первой очереди нефтепровода «Восточная Сибирь–Тихий Океан» (ВСТО) с веткой на Китай и годовой мощностью в 30 млн тонн. В рамках проекта был выстроен нефтеналивной терминал Козьмино в Приморском крае. С учетом предполагаемой интенсификации международных контактов расширялся диалог с представителями транспортных структур КНР о необходимости совместного развития объектов приграничной инфраструктуры. Она была прежде всего ориентирована на транспортировку в китайские провинции сырья и его последующий реэкспорт в дальневосточные районы. Ряд мер предусматривал создание оптимального доступа к китайским курортным зонам российских туристов. Возобновлялись переговоры с представителями профильных ведомств КНР о необходимости строительства автомобильных и железнодорожных мостовых переходов через реки Гранитная, Уссури, Амур в пограничных пунктах пропуска Полтавка–Дунин; Покровка–Жаохэ; на участках российско-китайской границы в районе населенных пунктов Нижнеленинское–Тунцзян; Благовещенск–Хэйхэ.

На дальневосточных территориях планировалось совершенствование евроазиатского транспортного коридора «Транссиб» и развитие устойчивых транзитных линий для перевозки китайского экспорта, условно названных «Приморье-1» (Харбин–Суйфэньхэ–Гродеково–Владивосток, Находка, Восточный–страны АТР) и «Приморье-2» (Чаньчунь–Хуньчунь–Камышовая–Посъет–Зарубино–страны АТР). Все эти направления, несмотря на разницу в их протяженности, при формировании привлекательного имиджа для предпринимательского сектора стран АТР предполагали успешное дополнение друг друга и в перспективе формирование единого межрегионального коммуникационного пространства.

Наметилась поступательная динамика роста объемов российско-китайских автотранспортных перевозок. Не повлек за собой длительного спада в этом сегменте сотрудничества мировой экономической кризис. Так, общий объем перемещенных

автомобильным транспортом грузов между Россией и Китаем в 2010 г. по сравнению с 2009 г. увеличился на 8,4%. За 5 месяцев 2011 г. перевозки увеличились по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. уже на 33% [7. С. 24].

В августе 2013 г. возобновил работу пограничный пункт пропуска Махалино–Хуньчунь, который долгое время не функционировал из-за имущественных споров между ОАО «РЖД» и частной компанией «Золотое звено». В 2014 г. через него стали осуществляться перевозки каменного угля и минеральной воды. Объем перевозок через основной железнодорожный переход Гродеково–Суйфэньхэ в 2015 г. достиг 7,8 млн тонн, превысив почти на 5% показатели предыдущего года [8].

Особое место в структуре масштабных совместных проектов в последнее время занимает китайская концепция «Один пояс и один путь», которая была инициирована в 2013 г. Председателем КНР Си Цзиньпином и вызвала интерес у руководства России. В настоящее время происходит поиск наиболее оптимальной сопряженности проектов Евразийского экономического союза и «шелкового пути», где ведущую роль должна сыграть транспортная инфраструктура.

Появились возможности подключения дальневосточных тихоокеанских территорий, которые граничат с северо-восточными китайскими провинциями, к масштабному азиатскому транспортному коридору, ранее не предполагавшему даже их косвенного участия. В официальном документе, утвержденном Госсоветом КНР в марте 2015 г., наряду с планами активного продвижения Евразийского высокоскоростного транспортного коридора «Москва–Пекин», говорится о необходимости «улучшить железнодорожное сообщение Хэйлуцзяна с Россией, а также сотрудничество Хэйлуцзяна, Цилиня, Ляонина с Дальним Востоком РФ в области комбинированной сухопутной и морской транспортировки» [10. С. 267].

В декабре 2015 г. в Пекине был подписан Меморандум о взаимопонимании по укреплению российско-китайского регионального, производственного и инвестиционного сотрудничества на Дальнем Востоке между Минвостокразвития России и Государственным комитетом по развитию и реформе КНР. Достигнута договоренность о координации усилий по развитию международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» и о создании совместной межправительственной рабочей группы [11].

В контексте этой политики партнерства предполагается открытие нового международного транспортного коридора «Приморье-3» (Владивосток–Песчаный–Барабаш–Фэньшуйлин–Хуньчунь). Составной его частью должна стать Владивостокская кольцевая автодорога, возведение которой весьма актуально и для повышения экономической привлекательности транспортно-логистического узла в связи с принятием закона о режиме «порто-франко» на территории Приморья. На основе партнерства с Китаем ведется строительство трансграничного железнодорожного мостового перехода через реку Амур «Нижнеленинское–Тунцзян». Заключены очередные соглашения о реализации аналогичного объекта в районе российско-китайского соприкосновения «Благовещенск–Хэйхэ».

Большой интерес Китай проявляет к использованию восточного участка Северного морского пути, возрождаемого Россией. Существуют предварительные договоренности о создании совместного российско-китайского предприятия для перевозки коммерческих грузов. Восточный коридор вследствие менее сложной ледовой обстановки имеет преимущества по сравнению с западным, пролегающим по водам Канады и США. По данным официальных китайских источников, он сокращает расстояние, затрачиваемое в ходе использования нынешних транзитных схем на 25–55% из портов восточного побережья КНР в порты Западной Европы, Северного и Балтийского морей [13. С. 55].

Однако развитие перспективных направлений по-прежнему связано с рядом существенных геостратегических противоречий, административно-правовых и организационных препятствий. Многие из них оформились еще в период активизации российско-китайских двусторонних отношений в конце прошлого столетия.

По-прежнему из-за таможенного бюрократизма, несовершенной тарифной политики российские пограничные переходы остаются непривлекательными для предпринимателей. Использование механизмов государственно-частного партнерства в сфере организации и совершенствования международных коммуникаций замедляется из-за отсутствия четких правовых гарантий для потенциальных инвесторов. Соответствующие сборы, устанавливаемые за пересечение границы, не имеют ясных критериев взимания. Они не учитывают в полной мере конъюнктуру международных перевозок, продолжая к тому же уходить часто не по назначению.

Резкое снижение централизованных бюджетных возможностей в обстановке антироссийских санкций и общемировых экономических колебаний последних лет серьезно сдерживают пуск запланированных объектов, обеспечивающих оптимальные приграничные связи. Более того, по причинам финансовой несогласованности и бюрократических проволочек непаритетными оказываются темпы сооружения некоторых совместных взаимовыгодных транспортных объектов за счет прямых государственных средств. Ярким примером является создание мостового железнодорожного перехода через реку Амур в районе «Нижнеленинское–Тунцзян», где планируется формирование территории опережающего социально-экономического развития «Амуро-Хинганская». С китайской стороны возведены 17 опор, установлены 16 пролётов, в целом общая протяжённость объекта в настоящий момент составляет 1755 метров. Однако с российской стороны несколько лет проводятся только подготовительные работы, хотя ее часть включает в себя: 4 опоры и 3 пролёта, а длина моста составит около 310 метров [14].

В июне 2015 г. российские и китайские ученые решили провести на общественных началах первую международную экспедицию по оценке приграничного сотрудничества, в ходе которой специальным объектом изучения стали пограничные переходы. Была разработана единая шкала критериев анализа их состояния. Она применялась в ходе обследования пунктов пропуска с каждой стороны. Исполь-

зовались методы скрининг-дискуссии, анкетирования, опроса с представителями региональных и муниципальных властей, таможенной службы, предпринимателями, туристами, непосредственно пересекающими границу.

В качестве предварительного итога исследований, завершившихся в январе 2016 г., можно привести краткое резюме руководителя российской группы профессора, доктора экономических наук А.П. Латкина. В интервью «Российской газете» он отметил, что большая часть имеющихся проблем «...происходит из-за путаницы с собственностью. В 1990-е годы часть инфраструктуры создавали за свои деньги предприниматели, но потом государство взяло объекты в аренду. Наводить порядок должны собственники, но они сетуют, что арендных платежей не хватает. В общем, у переходов нет хозяев, которые несли бы за них ответственность» [1].

Вместе с тем, по данным Минвостокразвития, при исключении административно-организационных рисков инфраструктура транспортных коридоров представляет серьезный инвестиционный интерес. Согласно нынешним расчетам минимальная рентабельность на вложенный капитал может составлять 10% годовых [12].

В начале 2016 г. в целях де бюрократизации и противодействия коррупции было принято решение о ликвидации специальной структуры «Росграница», созданной восемь лет назад для развития приграничной инфраструктуры. Хищения бюджетных средств, отпущенных на строительство дальневосточных пунктов пропуска, по данным компетентных органов по вине ряда представителей этого ведомства составили порядка 300 млн рублей [2]. В настоящее время функции упомянутой структуры перешли напрямую к Министерству транспорта РФ.

Неоднозначными для России являются перспективы осуществления «сопряженности» с китайскими планами по созданию разветвленного «шелкового пути». Во многом обоснованная изначальная осмотрительность по поводу участия в этом проекте при одновременно активном стремлении соседних держав (в том числе и российских партнеров по Евразийскому экономическому союзу) присоединиться к нему порождает для нашей страны риски неэффективной вовлеченности.

Оправданные, но отчасти запоздалые попытки России диктовать собственные транзитные интересы на евразийском пространстве помимо предложений партнерства заставляют амбициозный Китай демонстрировать потенциально альтернативные пути расширения своего транспортного присутствия в этом регионе. В частности, апробацию проходит т.н. транскаспийский маршрут в обход России через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию. Другим вариантом является трансиранская транзитная линия «Нового шелкового пути», также минующая российские территории. Учитывая напряженную ситуацию в отношениях России и Украины, КНР выражает официальную готовность задействовать украинские порты для своих грузопотоков, скорректировав тем самым транскаспийский маршрут.

Некоторая обеспокоенность высказывается аналитиками даже в случае полной реализации транспортного коридора «Москва – Пекин», который не затронет Дальний Восток. В этой ситуации, по мнению отдельных экспертов, возможна

существенная угроза окончательной утраты привлекательности восточной части Транссиба, мероприятия по возрождению которого осуществляются уже не первое десятилетие [5].

Наиболее осязаемые выгоды и потенциально быстрый эффект для Дальнего Востока России и китайских прилегающих территорий содержит организация т.н. малого субрегионального транзита. Однако грузопотоки северо-восточных провинций КНР, предназначенные для южных территорий страны, которые максимально удобно осуществлять через дальневосточные российские порты, не обрели устойчивого характера.

Для полноценной работы транспортного коридора «Приморье-2» необходимо строительство железнодорожной ветки, автодороги, а также портовой инфраструктуры, которые предполагают изыскание около 170 млрд рублей. Поэтому самый оптимистичный прогноз ввода в строй указанного коридора, озвученный Полномочным представителем Президента РФ по ДФО, это 2020 г. Несмотря на колоссальную заинтересованность в налаживании стабильного транзита через этот коридор, осторожные китайские партнеры на предложения о соучастии в его совершенствовании пока ограничиваются заключением декларативных актов. В частности, был подписан меморандум о намерении учредить совместное предприятие для создания транспортной инфраструктуры в рамках реализации проекта «Большой порт Зарубино» [3].

Помимо инфраструктурного несовершенства препятствием является система организации перевозок через российские дальневосточные порты. В настоящее время контейнер, отправленный из города Муданьцзян в Шанхай через китайский порт Далянь, проходит этот путь всего за 85 часов, стоимость транспортировки составляет 1185 долларов США. Транспортное плечо до порта Владивосток короче в три раза, чем до Даляня. Вместе с тем срок доставки растягивается минимум до 220 часов, а ее стоимость вырастает от 5 до 15 %. При этом основная задержка по времени происходит на таможне, где груз обычно находится не менее 100 часов [11].

На интенсификацию международных (в том числе и российско-китайских) сообщений нацелен ряд адресных правовых актов и стратегических документов, принятых в последнее время и запланированных для утверждения в самом ближайшем будущем. В частности, ускорителем работы транзитных коридоров в рамках реализации закона о свободном порте Владивосток должно стать введение с 1 октября 2016 г. круглосуточного режима работы пунктов пропуска, системы «одного окна» при прохождении контроля на границе, предварительного механизма электронного декларирования товаров, режима свободной таможенной зоны для резидентов и т.д. Кроме того, подготовлены поправки в вышеуказанный закон, в соответствии с которыми режим «порто-франко» предполагается распространить на другие порты Дальнего Востока.

Особенности статуса приграничной местности и перспективы их соответствующей коммуникационной обеспеченности нашли частичное отражение в «Концеп-

ции развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа», утвержденной российским Правительством в октябре 2015 г. [9]. В ходе ее реализации планируется создание трансграничных объектов транспортной инфраструктуры в целях увеличения скорости и объемов транспортного сообщения с сопредельными государствами и развития транзитного потенциала дальневосточных приграничных территорий. Однако чтобы получить реальный экономический эффект от введения предполагаемых преференций, потребуются серьезные расчеты. Ослабление режимов налогообложения и таможни должно сопровождаться ускоренной технической модернизацией транспортной инфраструктуры и оптимизацией процесса управления перевозками.

Пробелы в международном законодательстве сдерживают организацию прямых маршрутов к крупным деловым и культурным центрам сопредельных провинций КНР. В договоренностях между Россией и Китаем изначально не раскрывалось понятие «приграничное сообщение». В связи с этим неопределенной остается глубина проезда для иностранного транспорта по территории КНР. По причине сформировавшейся зависимости от китайских товаров и необходимости сбыта сырья вышеуказанная проблема негативно сказывается на интересах дальневосточной предпринимательской среды и продолжает являться конкурентным преимуществом для китайцев. В связи с этим среди отдельных российских специалистов, занимающихся рынком международных перевозок, бытует мнение о поспешности создания некоторых непаритетных переходов на российско-китайской границе, неоправданности затрат на их содержание при постоянном дефиците средств и непрозрачности их распределения.

Долгое время транспортировка из КНР остается довольно хлопотным делом также по причине неучастия Китая в международной таможенной конвенции по автомобильным перевозкам (МДП), которая предусматривает единое документационное обеспечение процесса передвижения. Поэтому, несмотря на видимое преобладание в общей структуре приграничных сообщений отечественных перевозчиков, большую часть материально-организационных издержек и разного рода рисков несет российская сторона. Ограниченность проезда и длительные таможенные процедуры вынуждают привлекать два транспортных средства: одно доставляет товар или пассажиров к пограничной зоне, а другое (после очередной перегрузки) – уже на российский Дальний Восток. Китайская логистическая политика состоит в максимальном использовании своей территории, своего транспорта и складского хозяйства при перевозке грузов внешней торговли.

Вместе с тем, процесс приобщения КНР к упомянутой конвенции не стоит на месте. В марте 2016 г. были завершены все процедуры внутреннего согласования в Госсовете для последующего обращения в ООН с просьбой о присоединении страны к международному соглашению по перевозкам. В результате окончательного вхождения КНР и ряда других стран АТР в конвенцию МДП предполагается, что



в течение ближайших пяти лет произойдет сокращение расходов на транзит товаров государствами региона на сумму, равную примерно 35 млрд долл. США [4].

Позитивные изменения в российско-китайских транспортных взаимодействиях, кроме влияния общемировой и региональной политико-экономической конъюнктуры, в большей степени будут зависеть от нахождения разумного баланса интересов и формирования атмосферы взаимной ответственности сторон за принятые обязательства. Использование конкурентных географических преимуществ не может оставаться единственным аргументом российского Дальнего Востока в борьбе за паритетное участие в системе международных транспортных сообщений с КНР. Усиление эффективности двусторонних коммуникаций и полноценное включение России в транзитные схемы перемещений АТР возможны лишь путем диверсификации дальневосточной транспортной системы, сопровождаемой инновационными формами экономических отношений.

Кроме организационно-технического и правового усовершенствования работы транспортных пунктов должна изменяться устоявшаяся их товарно-сырьевая привязка, сформированная в пользу Китая. Меры, направленные на размещение новых и расширение деятельности прежних международных переходов, должны основываться на принципах целесообразности и перспективности их функционирования для российских дальневосточных территорий. Они должны быть тесно увязаны со стратегическими проектами, максимально ориентированными на экспорт готовой продукции и услуг.

- 
1. Бондаренко, А. На рубеже / А. Бондаренко [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rg.ru/2016/01/21/reg-dfo/granitsa.html> (дата обращения 30.01.2016).
  2. Гурдин, К. Последний рубеж воровства / К. Гурдин [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://argumenti.ru/economics/n526/435272> (дата обращения 27.05.2016).
  3. Китай готов инвестировать в ж/д подходы к строящемуся порту Зарубино [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://news.mail.ru/economics/25966562/?frommail=1> (дата обращения 03.06.2016).
  4. Китай присоединится к Конвенции МДП в ближайшее время [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ati.su/Media/PrintNews.aspx?ID=85803> (дата обращения 27.05.2016).
  5. Клименко, О. Порты Дальнего Востока сработали «в плюс» благодаря девальвации рубля и экспортным поставкам угля и нефтепродуктов / О. Клименко [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://dvkapital.ru/specialfeatures/dfo\\_19.02.2016\\_7910\\_porty-dalnego-vostoka-srabortali-v-pljus-blagodarja-devalvatsii-rublja-i-eksportnym-postavkam-uglja-i-nefteproduktov.html](http://dvkapital.ru/specialfeatures/dfo_19.02.2016_7910_porty-dalnego-vostoka-srabortali-v-pljus-blagodarja-devalvatsii-rublja-i-eksportnym-postavkam-uglja-i-nefteproduktov.html) (дата обращения 20.03.2016).
  6. Лаврентьев, А.В. Развитие железнодорожных сообщений между российским Дальним Востоком и КНР (1986–2000 гг.) / А.В. Лаврентьев // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2010. – №4. – С. 100–108.

7. Лаврентьев, А.В. Развитие российско-китайских автомобильных сообщений: исторический опыт и современные тенденции / А.В. Лаврентьев // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2013. – №4. – С. 22–27.
8. Объем перевозок между РФ и КНР через пункт «Гродеково–Суйфунхэ» вырос в 2015 году на 4,9% [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ati.su/Media/News.aspx?HeadingID=13&ID=78926> (дата обращения 27.05.2016).
9. Об утверждении Концепции развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа: распоряжение Правительства РФ от 28.10.2015 № 2193-р // Собрание законодательства РФ. – 2015. – № 45. – Ст. 6287.
10. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса шелкового пути и морского шелкового пути XXI века / Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции (издано с санкции Госсовета КНР) // Россия и АТР. – 2015. – №3. – С. 250–270.
11. Приморье проложит новый путь для Китая [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://rg.ru/2016/03/23/primore-prolozhit-novuj-put-dlia-kitaia.html> (дата обращения 03.05.2016).
12. Развитие транспортных коридоров в Приморье упирается в риски и ограничения [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://news.mail.ru/economics/25233610/?frommail=1> (дата обращения 03.05.2016).
13. Сазонов, С.Л. Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути» / С.Л. Сазонов, Е.С. Кудрявцев, У Цзы // Проблемы Дальнего Востока. – 2015. – №2. – С. 47–58.
14. Трутнев: лиц, затягивающих строительство моста в КНР, могут уволить [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ria.ru/society/20160212/1373389218.html#ixzz40s8vGnoU> (дата обращения 12.05.2016).

© Лаврентьев, А.В., 2016

**Для цитирования:** Лаврентьев, А.В. Российско-китайские транспортные коммуникации на дальневосточных рубежах в начале XXI века: обзор основных тенденций и перспектив / А.В. Лаврентьев // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2016. – №3. – С. 23–32.

**For citation:** Lavrentyev, A.V. Russian-Chinese transport communications in the Far Eastern borders at the beginning of the XXI century: an overview of the main trends and prospects / A.V. Lavrentyev // The Territory Of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service. – 2016. – № 3. – P. 23–32.

Дата поступления: 21.06.2016.