

create the preconditions for turning the "Rason Trade and Economic Zone" into an important hub of Russian-North Korean cooperation. The Russian-North Korean joint venture "RasonConTrans", which has become the largest investment in the DPRK economy in all the years since joint ventures were allowed in the country, could play a significant role in reviving this project. At the same time, it is assumed that a new regional subsystem of the international division of labor and value chains will be formed in the Tuman River delta. The project could be implemented both within the framework of the special "Rason trade and economic zone" and within the framework of the actively discussed project to create a duty-free and visa-free zone with preferential taxation in the southern part of Primorsky Krai on the territory bordering the DPRK and the PRC. The start of construction in 2025 of a roadbridge across the Tuman River, designed to connect Russian Primorsky Krai with the North Korean "Rason trade and economic zone", could become a generator of practical content for the economic component of the Comprehensive Strategic Partnership Treaty between the Russian Federation and the DPRK. The creation of the cluster for Russian-North Korean cooperation in Rason may also have an international consequence. On the basis of this "deal", the initiative may resurrect to create an international hub in the Tuman River Delta with long-term geopolitical consequences, with Russia leading the way.

Keywords: Russian-North Korean cooperation, Tuman River, Rason Zone, geoeconomics of Northeast Asia, infrastructure projects.

СЕМИНА Лада Игоревна – старший научный сотрудник, Центр корейских исследований, Институт Китая и современной Азии РАН, Российская Федерация, 117997, Москва, Нахимовский просп., 32; semina@iccaras.ru; ORCID: 0000-0003-4413-3086

10.56700/t6074-2935-1372-d

АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ТУМАННАЯ: НОВЫЕ ПЕСПЕКТИВЫ ДЛЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И КОРЕЙСКОЙ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Аннотация. Договор о всеобъемлющем стратегическом партнерстве между Россией и КНДР вызвал большой резонанс в мире, его последствия активно обсуждаются как среди политических кругов, так и среди ученых. Вместе с ним было подписано соглашение о строительстве автомобильного моста через реку Туманная. Данная статья анализирует возможные позитивные и негативные последствия от реализации данного проекта, учитывая экономическую и политическую составляющие. Автор приходит к выводу, что строительство автомобильного моста позволит расширить связи между Россией и КНДР,

увеличить туристические потоки, привлечь инвестиции для регионального развития, а также снизить зависимость обеих стран от Китая. Новая логистическая артерия станет важным стратегическим объектом, который уже создает баланс сил в регионе.

Ключевые слова: мост, Северная Корея, отношения России и КНДР, логистические связи, позиция Китая, река Туманная.

Договор о всеобъемлющем стратегическом партнерстве между Россией и КНДР, подписанный в июне 2024 г. в Пхеньяне Президентом Российской Федерации В.В. Путиным и лидером Корейской Народно-Демократической Республики Ким Чен Ыном, вызвал большой резонанс, его последствия активно обсуждаются как среди политических кругов, так и среди ученых. Действительно, это историческое событие начало менять баланс сил в мире. Ученые Республики Корея и западные полагают, что это является фактором дестабилизации и угрозы безопасности в регионе [Kim 2024; Sussex 2024]. Российские же эксперты, напротив, отмечают, что данный договор стабилизировал ситуацию и стал ответом на усиливающееся сотрудничество США, Японии и Республики Корея. Кроме того, отмечают, что до этого наблюдался дисбаланс в отношениях России с двумя странами Корейского полуострова, а новый договор должен создать равновесие и диверсифицировать связи. В то же время обе стороны – западные страны с Республикой Корея и Россия с Северной Кореей – внимательно отслеживают реакцию Китая, официальная позиция которого заключается в том, что Россия и КНДР имеют право сами решать, как выстраивать свои отношения. Однако мнения среди китайских ученых в оценке последствий договора разделяются. Особое внимание, как правило, уделяется военному сотрудничеству и возможной передаче технологий, о чем пишут западные и южнокорейские аналитики.

Считаем необходимым обратить внимание на другой, не менее важный момент в интенсификации взаимодействия России и КНДР. Вместе с Договором о всеобъемлющем стратегическом сотрудничестве было подписано соглашение о строительстве автомобильного моста через реку Туманная. Это важный документ – один из первых конкретных совместных проектов в рамках нового договора. Его значение трудно переоценить, и он также вызвал немало споров. В данной статье предпринята попытка оценить перспективы для России и КНДР от реализации проекта по строительству автомобильного моста через реку Туманная, проанализировав экономическое и политическое значение данного соглашения, а также учесть реакцию Китая.

Диверсификация логистических связей по видам транспорта является стратегической необходимостью, обеспечивающей стабильные поставки различных видов товаров, а также возможности для туризма. Важно понимать, что возможность выбора транспортного пути может значительно снизить логистические издержки и послужить стимулом для более интенсивного развития торговли между странами. На текущий момент между Россией и КНДР есть возможность осуществлять поставки авиацией,

морским транспортом и железнодорожным. При этом между нашими странами существует только один железнодорожный мост, проходящий через реку Туманная. Пропускная способность железнодорожного моста — 5 млн тонн грузов в год. Кроме того, мы можем использовать транзитные перевозки через Китай, однако у этого пути есть свои недостатки — дополнительные издержки и зависимость от КНР, а также таможенный контроль с их стороны.

Для сравнения, граница КНДР и Китая проходит по рекам Амноккан (Ялуцзян) и Туманная и разграничивается также горой Пэктусан. При этом КНР и КНДР имеют 18 постоянно действующих пограничных переходов [Тарантул 2022: 161] и активно используют как железнодорожное, так и автомобильное сообщение, что снижает логистические издержки для обеих сторон. Фактически Китай является основной логистической артерией для Северной Кореи. КНР активно развивает логистические связи с КНДР, обеспечивая кратчайший путь доставки сырья в центры производства, а также вывоз ископаемых с мест их разработки. Кроме того, на местах переходов создаются центры торговли. Таможенные процедуры упрощаются, для стимуляции импорта и экспорта между странами. Безусловно, Китай развивает и речные, и морские логистические пути.

Таблица 1

Преимущества и недостатки разных видов транспорта для поставок

Транспортное средство	Преимущества	Недостатки
Автомобильные перевозки	<ul style="list-style-type: none"> • большая скорость; • возможность перевозить опасные грузы и скропортиющиеся продукты; • можно самостоятельно определять время поездки; • перевозить товар можно «от двери до двери» 	<ul style="list-style-type: none"> • высокие цены на топливо; • сравнительно небольшие расстояния; • ограничения по весу груза; • зависимость от ситуации на дорогах и качества дорожного полотна
Железнодорожный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> • нет ограничений по весу груза; • возможность преодолевать большие расстояния; • независимость от погодных условий; • доставка сравнительно недорогая (2-е место после морского транспорта) 	<ul style="list-style-type: none"> • малая скорость • экономически эффективно ждать загрузки состава — потеря в сроках доставки

Морские пути	<ul style="list-style-type: none"> • возможность совершать трансконтинентальные перевозки; • нет ограничений по весу и количеству перевозимых контейнеров; • за счет доставки огромной партии товара одним рейсом, можно сэкономить на ее себестоимости; • самый дешевый вид доставки 	<ul style="list-style-type: none"> • малая скорость; • зависимость от погодных условий; • высокие требования к упаковке груза • географические ограничения по пункту назначения
Самолет	<ul style="list-style-type: none"> • огромная скорость доставки 	<ul style="list-style-type: none"> • высокая стоимость; • зависимость от погодных условий; • ограничения по весу и содержимому груза.

Источник: Составлено автором по источникам: Каким видом транспорта дешевле всего перевозить грузы. — Railcontinent. Доступ: <https://www.railcontinent.ru/articles/kakim-vidom-transporta-deshevle-vsego-regevovit-gruzu/> (проверено: 14.06.2025) и Как выбрать оптимальный вид грузоперевозок. — Транзит. 04.10.2023. Доступ: <https://transitllc.ru/articles/kak-vybrat-optimalnyj-vid-gruzoperevezok> (проверено: 14.06.2025)

Таким образом, Китай имеет существенное стратегическое преимущество в логистических связях с КНДР. Россия же сейчас лишена самого мобильного, оперативного и относительно дешевого вида грузоперевозок (табл. 1). Именно автомобильными грузоперевозками можно перевозить скропортиющиеся и опасные грузы, в том числе медикаменты и продукты питания, которые являются сейчас целевыми статьями экспорта для нашей взаимной торговли. Авиаперевозки являются самым дорогостоящим видом транспорта и имеют значительные ограничения по номенклатуре грузов. Морским путем экономически выгодно проводить поставки, однако данный вид транспорта проигрывает по скорости, значительно зависит от погодных условий и требует дополнительных издержек для поставок в порт отправки и из порта назначения. Железнодорожные и морские грузоперевозки экономически выгодны при максимальной заполненности состава или корабля, что приводит к потере времени поставок, учитывая текущие объемы нашей взаимной торговли. Именно автомобильные перевозки будут экономически эффективны для развивающегося бизнеса между нашими странами.

Как мы видим, Китай играет существенную роль в логистических связях КНДР, что делает Пхеньян зависимым от его политической воли, так как другие страны также вынуждены использовать КНР, как страну для транзита. Диверсификация является залогом стабильности и безопасности. Поэтому для Северной Кореи новый автомобильный мост — аль-

тернативная логистическая артерия, которая позволит немного снизить зависимость от Китая. Для России это тоже альтернативный путь поставок по суше, который сможет конкурировать в небольшой мере с китайскими.

Россия и КНДР, будучи государствами-соседями, имеют между собой только водную границу: 16,9 км границ по фарватеру реки Туманная и 22,2 км морских границ²⁷⁶. Тем самым создание автомобильного сообщения между нашими странами было затруднено. При развитии железнодорожных путей на Дальнем Востоке СССР в 1938–1941 гг. была построена линия Барановский-Краскино. Целью данного проекта было создание инфраструктуры для освоения природных ресурсов Приморского края, а также стратегическая – для потенциальной защиты от Японии. После окончания Второй мировой войны, линию продлили до станции Хасан, которая была официально открыта в 1951 г., находится на границе с КНДР. Уже в следующем, 1952 г. через реку Туманная был построен временный мост, по которому пошли первые поезда. Первый мост был деревянным и не мог обеспечить перевозку необходимого объема грузов, поэтому в 1959 г. он был заменен на новый, с металлическими пролетными строениями [Солдатов, Подберезкина 2024: 292]. Этот мост получил название «Мост Дружбы» и эксплуатируется и по сей день. Это единственный мост между нашими странами и единственная транспортная артерия, позволяющая перевозить грузы и пассажиров по земле.

Вопрос о строительстве автомобильного моста между Россией и КНДР впервые возник в 2015 г. Тогда было подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о международном автомобильном сообщении²⁷⁷. Соглашение вступило в силу 30 августа 2015 г. Это был важный шаг, который создал правовую базу для въезда или транзита на автомобильном транспорте. К примеру, статья 11 данного соглашения позволяла въезд на территорию РФ или КНДР водителю по национальному водительскому удостоверению соответствующей категории с заверенным переводом на язык государства, по территории которого осуществляется перевозка, а также регистрационные документы на автотранспортное средство. Тогда предполагалось возвести понтонную переправу через реку Туманная. Однако из-за санкций проект был отложен. Подобные инвестиции были экономически невыгодны, учитывая сокращающуюся под давлением ограничений торговлю.

²⁷⁶ Корейская Народно-Демократическая Республика. – Министерство иностранных дел Российской Федерации. Доступ: <https://archive.mid.ru/rus/maps/kp/?cigentpage=main-country> (проверено: 16.06.2025)

²⁷⁷ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о международном автомобильном сообщении. – Официальный интернет-портал правовой информации. Доступ: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=4&nd=203005451&collection=1 (проверено: 16.06.2025)

В дальнейшем к обсуждению проекта вернулись в 2018 г. и уже на исторической встрече Президента Российской Федерации В.В. Путина с лидером КНДР Ким Чен Ыном во Владивостоке в апреле 2019 г. вновь заговорили о необходимости строительства автомобильного моста. Было подготовлено технико-экономическое обоснование. Тогда стоимость строительства самого моста без подъездных дорог оценивалась в примерно 1 млрд руб. (около 15 млн долл.) [Тарантул 2019: 74]. Проект был снова заморожен из-за пандемии коронавируса, а также по экономическим причинам. Эксперты выражали сомнения в экономической эффективности, учитывая значительную недозагруженность железнодорожного моста, по которому в 2017 г. было переправлено только 2,5 млн т грузов из 5 млн т возможных, а в 2018 г. – более чем в 2 раза меньше [Тарантул 2019: 74], что объяснялось санкционным давлением.

Кажется логичным, что соглашение о строительстве автомобильного моста через реку Туманная было подписано следом за подписанием Договора и всеобъемлющем стратегическом партнерстве, так как проект был уже практически разработан. Реализация давно обсуждаемого проекта является важным знаком, показывающим готовность России и КНДР реализовывать сложные совместные проекты. Кроме того, учитывая интенсификацию сотрудничества и обменов между нашими странами, автомобильный мост становится необходимостью для поддержки возможного расширения как товарооборота, так и туризма. При этом стоимость строительства значительно отличается от первоначальной – 9 млрд руб. (или, по другим данным, 91 млн долл.), однако в этот раз говорится о стоимости всего проекта, включая подъездные дороги – 2,4 км в продолжении трассы «Уссури» (по другим данным – 4,7 км с учетом самого моста). Мост сможет обеспечить переправку около 6 млн тонн грузов в год, что на 1 млн тонн больше, чем сейчас возможно перевозить по железнодорожному мосту. Это в 10 раз меньше, чем было заявлено в китайских новых проектах по развитию переходов с КНДР [Тарантул 2019: 78], и не идет в сравнение с возможностями существующих китайских пограничных переходов. Поэтому нельзя сказать, что Россия будет конкурировать с КНР в этом вопросе, однако позволит диверсифицировать и обезопасить пути поставок, соизмеримо с потенциальным ростом взаимной торговли Москвы и Пхеньяна. В проект также входит строительство автомобильного пункта пропуска на 10 полос с пропускной способностью 300 транспортных средств и 2850 физических лиц в сутки. Это важный аспект для развития туризма между нашими странами, что также является одной из ключевых целей нашего сотрудничества. Автодорожный мост позволит сделать поездки в КНДР более доступными для российского туриста, однако для этой цели необходимо дождаться мер правительства Северной Кореи, которое должно принять решение, будет ли возможен индивидуальный туризм или мост будет использоваться для транспортировки только групп туристов на автобусах. При разрешении на въезд индивидуальных туристов – поток может вырасти, не придется

ожидать набора групп. Однако пока такое кажется маловероятным. Финансирование строительства автомобильного моста будет осуществляться из бюджета национального проекта «Инфраструктура для жизни», а возведение около мостового перехода с автомобильным пунктом пропуска будет реализовано за счет национального проекта «Эффективная транспортная система».

Учитывая цену строительства и недозагруженность существующего железнодорожного сообщения, встает вопрос об экономической рациональности проекта. Действительно, товарооборот между Россией и КНДР за 2024 г. составил 34,4 млн долл., что значительно меньше стоимости строительства²⁷⁸. С 2015 г. по настоящее время наша взаимная торговля не превышала суммы, выделенной на строительство (табл. 2). Однако потенциал у нас значительный, в 2005 г. товарооборот РФ и КНДР составил 232,3 млн долл. – это максимальное значение.

Таблица 2
Товарооборот РФ и КНР с КНДР (млн долл.)

Год	Всего	Китай	Россия
2005 (макс для РФ)	3 001,68	1 580,34 (52.6%)	232,30 (7.7%)
2014 (макс для КНР)	7 610,88	6 863,99 (90.2%)	92,34 (1.2%)
2015	6 251,82	5 710,41 (91.3%)	84,37 (1.3%)
2016	6 531,69	6 056,44 (92.7%)	76,90 (1.2%)
2017	5 549,90	5 258,69 (94.8%)	77,84 (1.4%)
2018	2 843,48	2 722,94 (95.8%)	34,07 (1.2%)
2019	3 244,94	3 094,40 (95.4%)	47,90 (1.5%)
2020	862,97	760,80 (88.2%)	42,66 (4.9%)
2021	713,33	681,66 (95.6%)	0,04 (0.0%)
2022	1 585,61	1 532,49 (96.7%)	–
2023	2 769,12	2 721,10 (98.3%)	–

Источник: KDI Review of the North Korean Economy. November 2024. – Korea Development Institute. Доступ: https://www.kdi.re.kr/eng/research/monNorth?pub_no=18512 (проверено: 15.05.2025)

Если говорить о внешней торговле КНДР, то безусловным монополистом здесь является Китай. Если в 2005 г. доля КНР составляла 52,6%, то в 2023 г. доля выросла уже до 98% (табл. 2). Обратим внимание, что с введением санкций против КНДР, товарооборот с ней упал и у Китая, и у

²⁷⁸ Ушаков рассказал, как вырос товарооборот между Россией и КНДР. 2024. – РИА Новости. Доступ: <https://ria.ru/20240617/kndr-1953477188.html> (проверено: 16.07.2025)

России. В 2020–2021 гг. из-за практически полной изоляции Северной Кореи в период пандемии внешняя торговля страны была приостановлена, но в доковидный 2019 г. и у Китая, и России был отмечен рост в торговле с КНДР, что говорит о том, что страны начали искать возможности наращивать взаимодействие даже в условиях санкций.

Строительство автодорожного моста позитивно скажется на отношениях, в том числе Китая и КНДР, потому что Китай не хочет потерять свою монополию. Он готов наращивать торговлю с КНДР, что для нее, безусловно, выгодно. Пхеньян также хочет диверсифицировать свою внешнюю торговлю, иметь меньшую зависимость от Китая и готов наращивать торговлю с нами, что опять же выгодно всем трем сторонам в данном контексте. Диверсификация внешней торговли и здоровая конкуренция между Россией и Китаем должны привести к более здоровой экономической обстановке в регионе.

Еще одна критика текущего проекта – отсутствие инфраструктуры с обеих сторон. Если посмотреть на спутниковые снимки, дорожное полотно в районе строительства отсутствует, населенные пункты немногочисленные и находятся в отдалении (рис. 1). Действительно, необходимо будет прокладывать дороги, строить автозаправочные станции, кафе,

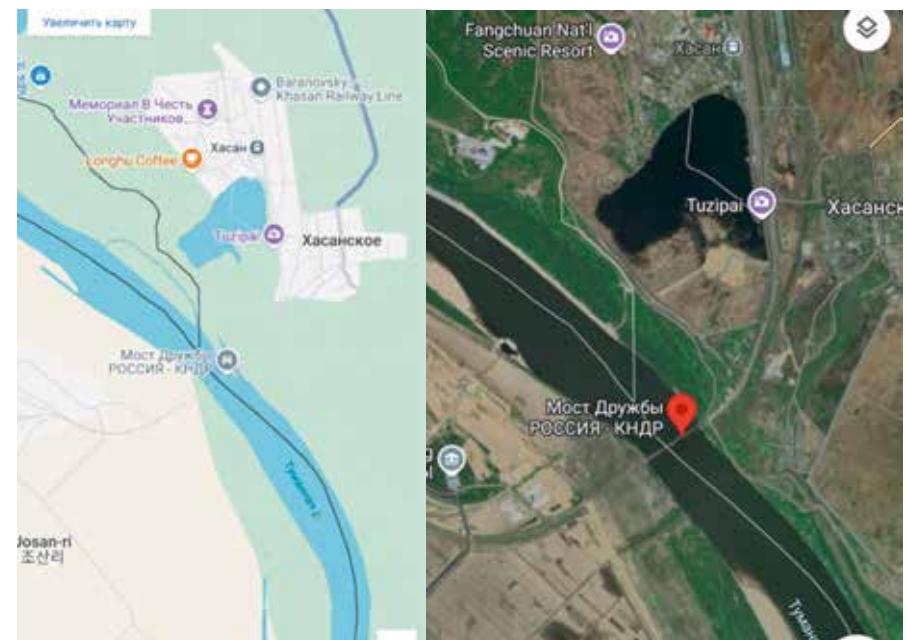


Рис. 1. Спутниковые снимки зоны строительства автомобильного моста через реку Туманная.

Источник: Google maps

отели для создания условий для водителей. При этом ближайшие населенные пункты малонаселены, а для обслуживания инфраструктуры и потока грузоперевозок и туристических групп потребуется дополнительная рабочая сила. Однако не стоит воспринимать это как препятствие к реализации проекта, но как точка роста. По классической кейнсианской теории, в период кризиса стоит инвестировать в инфраструктуру, что стимулирует дальнейший экономический рост. Таким образом, уже выделенное со стороны России финансирование будет направлено на создание необходимых коммуникаций. Активные работы в регионе могут стать точкой притяжения для новых рабочих рук. Данный проект приведет к оживлению в регионе и дальнейшему его экономическому росту.

Если Россия пойдет по пути Китая и также начнет создавать центры торговли в точке перехода, то это станет дополнительным стимулом для привлечения инвестиций, рабочей силы и драйвером для экономического роста. Дополнительным импульсом может стать введение налоговых льгот в этом районе, что мотивирует бизнес инвестировать еще активнее. То есть фактически это будет колossalный проект для развития как нашего Приморья, так и северокорейской инфраструктуры на Севере.

Учитывая активное начало строительства, учитывая заинтересованность руководителей обоих государств в этом проекте, начинается активное развитие инфраструктуры вокруг. Это сигнал для бизнеса, что инвестиции в регион и сопутствующие проекты оккупятся. Бизнес готов вкладывать деньги, потому что он видит, что проект будет закончен, потому что заинтересованность в реализации на самом высоком уровне. Проекты по развитию инфраструктуры уже начались: отремонтирован железнодорожный вокзал со стороны КНДР, начинается строительство дорог, что видно по спутниковым снимкам.

Реализацию проекта планируют закончить к 31 декабря 2026 г. Хорошим знаком является не только оперативное начало строительства, которое уже ведется по обе стороны реки Туманная, но и детальные планы по дополнительной инфраструктуре, четкое определение источников финансирования.

Стоит отметить, что проблема санкций никуда не делась, но вопрос у нас начал активно решаться. Как только появилась воля обоих правителей, как только была понятна необходимость данного действия на самом высоком уровне, процесс запустился. Соглашение заключили только год назад, а уже 30 апреля 2025 г. было официальное открытие начала строительства моста. При этом южнокорейские и западные СМИ публиковали спутниковые снимки, сделанные еще в начале марта, что ведется активное строительство моста, до официального открытия велась активная подготовка с обеих сторон. Такая поддержка на самом высоком уровне гарантирует благоприятное завершение проекта, в отличии от предыдущих попыток его реализации и ряда других замороженных совместных проектов.

16 июля 2025 г., во время церемонии открытия участка «Дюртюли – Ачит» автодороги М-12 «Восток», Президент Российской Федерации В.В. Путин заявил, что «будут проработаны вопросы строительства автотранспортных подходов к государственной границе с Казахстаном, Монголией, Китаем и Корейской Народно-Демократической Республикой. Это значительно увеличит наши транзитные возможности, трасса будет встроена в международную транспортную архитектуру, станет важной, конкурентной логистической артерией»²⁷⁹. Такое заявление говорит о намерении России активно расширять логистические возможности в регионе. Такой комплексный подход сделает автодорожный мост с КНДР важным связующим звеном Северной Кореи с целым рядом российских регионов и, что более важно, с рядом других стран, которые смогут использовать транзит через РФ для поставок в КНДР. Уже сейчас можно будет выстроить логистические и торговые связи с Владивостоком и Находкой, подключить прием грузов по морю, потом переправка автомобильным транспортом, который более мобильный. В свою очередь, такое внимание руководителя страны к развитию инфраструктуры в регионе является сигналом для бизнеса к инвестициям, что позволит оживить экономику.

Характеристики автомобильного моста вызывали особый интерес, учитывая значение для Китая потенциальной возможности использования русла реки Туманная для судоходства. Внимательно следили за поступающей информацией во все стороны, так как именно конструкция моста, будет ли он давать возможность для судоходства, а также его высота – могли предсказать реакцию Китая на подобное сближение России и КНДР. Первая информация, которая была опубликована в прессе, включала такие характеристики, как местоположение – 415 м ниже по течению от железнодорожного «Моста Дружбы», протяженность – около 1000 м, из которых 424 м на российской стороне и 581 м – КНДР, ширина – 7–10 м (по разным источникам). Важной информацией стало то, что мост будет только автомобильным и двухполосным, т.е. не предлагалось заменить имеющийся железнодорожный мост на новый, с дополнительными полосами для автотранспорта. Это уже имело большое значение, так как «Мост Дружбы» также не обладает характеристиками, позволяющими китайским судам проходить по устью реки Туманная и получать доступ к Японскому морю. Однако всегда остается возможность его реконструкции, поэтому значение имела та информация, которая не была опубликована в СМИ, а именно – высота моста или его конструкция (к примеру, разводной мост позволял бы осуществлять судоходство). Подобный подход к представлению информации оказался достаточно ценным – можно было ознакомиться с реакцией экспертов,

²⁷⁹ Открытие участка «Дюртюли – Ачит» автодороги М-12 «Восток». – Официальный сайт Президента России. Доступ: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/77450> (проверено: 17.07.2025)

оценить их предположения и прогнозы. Как говорилось ранее, особый интерес вызывала реакция китайских аналитиков.

После подписания соглашения о строительстве моста мнения китайских экспертов разделились: одни полагали, что новый мост как раз будет построен с учетом технических потребностей для прохода кораблей (например, специалист по России и Центральной Азии Шанхайской академии общественных наук Ли Лифань), другие полагали, что это знак, что Пхеньян и Москва не будут открывать маршрут для КНР (например, профессор международных отношений Сычуаньского университета Пан Чжунъин)²⁸⁰.

Новость о подготовке к строительству моста, назначение подрядчика и фиксированная дата окончания работ – 31 декабря 2026 г., вновь подняли вопрос об отношении Китая к текущей ситуации. Китайские эксперты обратили внимание на технические характеристики нового моста: во-первых, его ширина составит 10 метров, и он будет только для автомобильного транспорта, во-вторых, многие указывают на отсутствие информации по его высоте, что является критическим для потенциального судоходства.

Чжэн Чэнчжан, исследователь из Института Седжона в Республике Корея, высказал мнение, что любая инфраструктура в районе строительства моста может быть преобразована в военный объект. Например, установка системы датчиков на мосту позволит осуществлять трехмерный мониторинг границ трех стран. Тем самым высказываются опасения, что новый объект может применяться в военных целях.

В комментариях к публикациям с новостью о начале строительства на китайских ресурсах отмечался негативный фон по отношению к данному проекту, в том числе высказывалось осушить реку/изменить русло и т.д. При этом в отличие от Республики Корея, общественное мнение в Китае не играет столь значимую роль для принимающих решения.

Научный сотрудник Академии военных наук Ли Шуйнь предложил принять «двуухколейную стратегию»: с одной стороны, усилить координацию с Россией в рамках ШОС, а другой – активизировать строительство экономического коридора Китай – Северная Корея. Такая стратегия экономического объединения позволяет накапливать козыри на переговорах по водным путям.

Таким образом, Россия и КНДР оставляли себе время для переговоров, оценки ситуации. Когда же началось строительство моста, торжественное открытие которого произошло 30 апреля 2025 г., по начавшимся работам стало понятно, что мост не позволит осуществлять проход крупных судов.

²⁸⁰ Why the Tumen River border could test relations between China, Russia and North Korea. 2024 – *South China Morning Post*. Досутп: https://finance.yahoo.com/news/why-tumen-river-border-could-093000636.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly9YW5kZXgucnUv&guce_referer_sig=AQAAAG2ZTnqSG_8p4kAUzoWPPqQvoE SywlxLerOozMeSVMtvjkOZIDAqtIbGY749qx2Um2UGjqUd5-4glR8ZxH1phToJb7L hI6YEyyJ4kQ442E3VH5swAhZgO7oT6K3mZ6LzbbydZIC2azQSk389QmJUDVal-rs-5Uxnd6K5r8NxY (проверено: 16.06.2025).

При этом вопрос с возможным проходом китайских судов в Японское море по реке Туманная остается открытым, так как поступают противоречивые сигналы. Так, в 2023 г. после встречи Президента Российской Федерации В.В. Путина и председателя КНР Си Цзиньпина было заявлено о том, что будет осуществляться трехсторонний диалог между Китаем, Россией и КНДР по вопросу прохода китайских судов в нижнем течении реки Туманная. Буквально незадолго до подписания Договора о всеобъемлющем стратегическом партнерстве между РФ и КНДР, В.В. Путин посетил Китай, где опять было подтверждено намерение продолжить трёхсторонний конструктивный диалог по данному вопросу. Этот же тезис прозвучал и после встречи М.В. Мишустина и Ли Цяна, которая состоялась уже после подписания Соглашения о строительстве автомобильного моста [Лукин, Тарантул, Черкашин 2024].

Ряд экспертов полагают, что строительство автомобильного моста, несмотря на его характеристики, не ограничивает возможности судоходства по реке Туманная, если будет проведен ряд дополнительных мероприятий. Необходимость проведения дноуглубительных работ для реализации судоходства была озвучена еще до начала обсуждения проекта по строительству нового моста, так как глубина реки Туманной в устье составляет меньше метра. А так как Китай имеет сильную экономическую и стратегическую заинтересованность в выходе в Японское море, то он мог бы проинвестировать данный проект.

Для Китая проход судов по реке Туманная открывает новый логистический путь от провинций Цзилинь и Хэйлунцзян в Тихий океан, а значит, к рынкам Юго-Восточной Азии. Другой существенный бонус – возможность переброски военных кораблей в Японское море. Таким образом, Китай, Россия и КНДР получили стратегическое преимущество в переговорах. С одной стороны, Японии и Республике Корея не выгодно сближение России и КНДР, и это воспринимается как угроза. С другой стороны, сам проект строительства моста потенциально отодвигает возможность прохода китайских судов по реке Туманная в Японское море, что может являться более серьезной экономической и военной угрозой. При этом совместные заявления руководителей наших стран подают сигнал, что РФ и КНДР готовы рассмотреть возможность судоходства. Тем самым наконец восстанавливается баланс сил в регионе, где у каждой из сторон остаются возможности для переговоров и отстаивания своих интересов. Стратегически важным было и то, что Россия, Китай и КНДР всегда отрицают возможное создание треугольника в ответ на треугольник США–Япония–Республика Корея. Это позволяет каждой из стран продвигать свои интересы в разных направлениях. Так Китай, сохраняя нейтралитет в вопросе сотрудничества России и КНДР, несмотря на экономическую войну с США, использует сложившуюся ситуацию для интенсификации отношений с Европой, Японией и Республикой Корея. При этом эксперты рекомендуют РК усилить сотрудничество с КНР [Jong Eun Lee, Hanbyeol Sohn 2024: 54], что также выгодно для Китая в текущей geopolитической и экономической обстановке.

Важный момент, что новоизбранный Президент Республики Корея Ли Чжэ Мён, как мы видим, начинает активно проявлять интенции к налаживанию отношений с КНДР. И сближение КНДР и России, на наш взгляд, сыграло достаточно существенную роль в этом. Сейчас КНДР выступает с более сильной позицией благодаря сотрудничеству с Россией. Дополнительные логистические связи между нашими странами играют существенную роль, в том числе стратегическую и военную при необходимости. Провокации со стороны Республики Корея начали прекратиться, Сеул готов к диалогу. Как говорилось ранее, Договор о всеобъемлющем стратегическом сотрудничестве и первые активные шаги, в том числе строительство автодорожного моста, стабилизируют ситуацию на Корейском полуострове и призывают к выстраиванию диалога. Более того, создавая новую логистическую артерию, Россия делает инвестицию в будущее, когда станет возможным вернуться к совместным проектам с КНДР, Китаем и Республикой Корея. На данном этапе это невозможно, однако южнокорейские журналисты уже задают подобные вопросы Чрезвычайному и Полномочному Послу Российской Федерации в КНДР А.И. Мацегоре, что является благоприятным знаком.

Имея опыт нереализованных проектов с КНДР, и эксперты, и бизнес с осторожностью говорят о различных амбициозных планах в этой стране. Поэтому благополучное завершение строительства автодорожного моста станет знаком и толчком для дальнейшего развития. Тогда можно будет вернуться к вопросам об энергетическом сотрудничестве, который, на наш взгляд, также является необходимым и очень важным. Энергетическая проблема остро стоит перед Пхеньяном, и это именно та сфера сотрудничества, в которой Россия и КНДР хорошо дополняют друг друга. Учитывая активное развитие локальных производств в Северной Корее, дополнительное обеспечение их энергией могло бы стать хорошим подспорьем для экономического роста страны, с одной стороны, с другой – обеспечить необходимые объемы производства продукции для экспорта. Другим проектом, который ранее обсуждался и к которому станет возможным вернуться, – проект об аренде земель в России для сельскохозяйственных нужд КНДР на территории Амурской области, в Приморье и Хабаровском крае. Это позволило бы Пхеньяну частично решить проблему продовольственной безопасности, а России – разрабатывать сельскохозяйственные угодья и выстраивать инфраструктуру прилегающих территорий. Именно строительство автодорожного моста сделает работников КНДР более мобильными, сделает возможным оперативно поставлять выращенную продукцию в страну.

Заключение

Сближение КНДР и РФ играет положительную роль для политики Китая, дает Пекину возможность сблизиться с Японией и Республикой Корея, а также повысить свой политический вес для ЕС. Важную роль здесь играет соглашение о строительстве моста, которое западные, юж-

нокорейские и японские эксперты воспринимают как угрозу для планов КНР по выходу в Японское море. Данное соглашение воспринимается как повод для ухудшения отношений между Китаем и Россией, что стимулирует западные страны, Японию и РК воспользоваться ситуацией и интенсифицировать диалог с КНР.

Строительство моста через реку Туманная дает больше маневра для переговоров для всех участников: КНР начинает иметь больший вес для Западных стран и их союзников, воспринимаясь как заинтересованная сторона, способная повлиять на КНДР и РФ; КНДР активнее развивает торговлю с Китаем, которому выгодно сохранять и усиливать свои позиции в экономике Северной Кореи для сохранения влияния; Россия получит возможность интенсифицировать экономические отношения с КНДР, создав новый логистический и туристический путь. При этом инвестиции в инфраструктуру послужат драйвером для регионального развития Приморья. Диалог с Китаем о разрешении судоходства можно будет продолжать, предлагать совместные проекты по заглублению дна. При этом организация перевозки грузов по реке Туманная технически будет невозможна, пока не реконструирован железнодорожный мост и не проведены дноуглубительные работы, не решены экологические вопросы и не создана соответствующая инфраструктура.

Список литературы

- Лукин А., Тарантул Р., Черкашин П. 2024. Туманная geopolитика: получит ли Китай прямой путь в Японское море? – *Россия в глобальной политике*. 30.08.2024. Доступ: <https://globalaffairs.ru/articles/yaponskoe-more-lukin-tarantul-cherkashin/> (проверено: 16.06.2025)
- Солдатов А.О., Подберезкина О.А. 2024. Логистические и торговые отношения между Россией и КНДР: исторические и современные аспекты взаимодействия. – *Социально-гуманитарные знания*. №11. С. 292-294.
- Тарантул Р.В. 2019. Транспортные проекты РФ, РК и КНР как способ продвижения своих интересов в Северной Корее. – *Ойкумена. Региональные исследования*. № 4. С. 71–82. DOI: 10.24866/1998-6785/2019-4/71-82
- Тарантул Р.В. 2022. Пограничные пункты пропуска как инструмент Китая по укреплению экономического и политического сотрудничества с Северной Кореей. Часть 2. – *Известия Восточного института*. № 1. С. 156–171. DOI: 10.24866/2542-1611/2022-1/156-171
- Jong Eun Lee, Hanbyeol Sohn. 2024. Whither Goes Russia-DPRK Partnership? Outlook through Five Scenarios. – *Journal of Peace and Unification* 14(4), pp. 33–63. DOI: <https://doi.org/10.31780/jpu.2024.14.4.33>
- Kim Saeme. 2024, July 5. The need for calibrated response to the North Korea – Russia summit. – *Korea Economic Institute of America*. Доступ: <https://keia.org/the-peninsula/the-need-for-a-calibrated-response-to-the-north-korea-russia-summit/> (проверено: 16.06.2025)

Sussex. M. 2024, April 26. More than one strategic challenge at a time. We'd better get used to it. — *Australian Strategic Policy Institute*. Доступ: <https://www.aspistrategist.org.au/more-than-one-strategic-challenge-at-a-time-wed-better-get-used-to-it/> (проверено: 16.06.2025)

SEMINA Lada Igorevna, Senior Researcher, Center for Korean Studies, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences; 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russia; semina@iccaras.ru; ORCID: 0000-0003-4413-3086

AUTOMOBILE BRIDGE ON THE TUMAN RIVER: NEW PERSPECTIVES FOR THE RUSSIAN FEDERATION AND THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA

Abstract. The Treaty on Comprehensive Strategic Partnership between the Russian Federation and the Democratic People's Republic of Korea has caused a great resonance in the world, its consequences are being actively discussed both among political circles and among scientists. Together with the Treaty, there was signed the agreement on the construction of an automobile bridge over the Tuman River. This article analyzes the possible positive and negative consequences of the implementation of this project, taking into account the economic and political issues. The author concludes that the construction of the bridge will expand ties between Russia and the DPRK, increase tourist flows, attract investment for regional development, and reduce the dependence of both countries on China. The new logistics artery will become an important strategic facility that is already creating a balance of power in the region. The construction of the bridge over the Tuman River gives more maneuver for negotiations for all participants: China is beginning to have more weight for Western countries and their allies, being perceived as an interested party capable of influencing the DPRK and the Russian Federation; the DPRK is actively developing trade with China, which benefits from maintaining and strengthening its position in the economy of North Korea to maintain influence; Russia will have the opportunity to intensify economic relations with the DPRK by creating a new logistics and tourism route. At the same time, investments in infrastructure will serve as a driver for the regional development of Primorye region. The dialogue with China on shipping permits can be continued, and joint projects on Tuman river reconstruction can be proposed. At the same time, the organization of cargo transportation along the Tuman River will be technically impossible until the railway bridge is reconstructed and dredging works are carried out, environmental issues are not resolved and the appropriate infrastructure is not created.

Keywords: bridge, North Korea, relations between Russia and the DPRK, logistical relations, China's position, Tuman River.

ПУГАЧЕВА Оксана Сергеевна — научный сотрудник Центра корейских исследований, Институт Китая и современной Азии РАН (Российская Федерация, 117997, г. Москва, Нахимовский проспект, 32; pugacheva@iccaras.ru)

10.56700/f3089-6547-8221-i

ДОГОВОР О ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕМ СТРАТЕГИЧЕСКОМ ПАРТНЕРСТВЕ РОССИИ И КНДР: РЕАКЦИЯ РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ И ОЦЕНКИ ЮЖНОКОРЕЙСКИХ ЭКСПЕРТОВ

Аннотация. Статья посвящена реакции Республики Корея (РК) на заключение Договора о всеобъемлющем стратегическом партнерстве между Россией и КНДР. Рассматривается позиция правительства РК, а также анализируются взгляды южнокорейских исследователей на укрепление отношений между Москвой и Пхеньяном, в частности, их опасения в связи с подписанием договора, оценки перспектив российско-северокорейских отношений и рекомендации относительно действий РК в этой связи. Также представлена российская позиция относительно ситуации на Корейском полуострове и укрепления партнерства с КНДР.

Ключевые слова: Россия, Корейская Народно-Демократическая Республика, всеобъемлющее стратегическое партнерство, Республика Корея, российско-северокорейские отношения, российско-южнокорейские отношения.

Реакция Сеула на заключение Договора о всеобъемлющем стратегическом партнерстве Москвы и Пхеньяна

19 июня 2024 г. в ходе визита Президента Российской Федерации (РФ) В.В. Путина в Пхеньян был подписан Договор о всеобъемлющем стратегическом партнерстве, в котором, по словам российского президента, «поставлены масштабные задачи и ориентиры углубления российско-корейских связей на долгосрочную перспективу» в «политической, торгово-инвестиционной, культурно-гуманитарной области, а также сфере безопасности»²⁸¹.

Республика Корея (РК) крайне негативно и довольно болезненно отреагировала на заключение этого договора. Правительство РК выразило «серезную обеспокоенность» и осудило подписание соглашения, «которое направлено на укрепление взаимного военного и экономического

²⁸¹ Заявления для прессы по итогам российско-корейских переговоров. — *Официальный сайт Президента России*. 19.06.2024. Доступ: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/74334> (проверено 07.07.2025).