

УДК 339.9

<http://doi.org/10.35854/1998-1627-2026-4-457-467>

Стратегические вызовы развития Большого Уссурийского острова

Вера Сергеевна Степанова

Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Хабаровск, Россия,
vsstepanova@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-4675-3134>

Аннотация

Цель. Рассмотреть перспективы и возможные модели развития Большого Уссурийского острова как трансграничной экономической зоны, обеспечивающей международное сотрудничество и стимулирующей экономику региона.

Задачи. Проанализировать существующие стратегии и концептуальные подходы к развитию Большого Уссурийского острова; оценить международный опыт аналогичных проектов (Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос», программа «Макиладора», Кэсонский индустриальный район); определить потенциальные возможности и угрозы развития Большого Уссурийского острова как трансграничной экономической зоны, а также выявить факторы успешного функционирования; предложить рекомендации по адаптации зарубежного опыта в российских реалиях.

Методология. Исследование проведено с помощью метода анализа научных публикаций, нормативных документов, пресс-релизов и отчетов государственных органов, тематических исследований международных организаций и профессиональных сообществ. Применены методы сравнения, систематизации и обобщения информации.

Результаты. Подтверждена необходимость создания специализированного правового статуса для Большого Уссурийского острова. Установлены приоритеты его развития, в частности логистический хаб, аграрный сектор, туризм и эколого-культурная составляющая. Выявлены главные препятствия, в том числе отсутствие четкого правового регулирования, дефицит транспортной инфраструктуры, трудности, связанные с экологической защитой уникальной природы острова. Обращено внимание на мировые аналоги, проанализирован их положительный и отрицательный опыт («Хоргос», программа «Макиладора», технопарк Кэсон), а также показаны общие закономерности и специфичные черты каждого проекта.

Выводы. Разработка и реализация планов по развитию Большого Уссурийского острова — сложный, но перспективный проект, имеющий огромное значение для укрепления российско-китайского сотрудничества и социально-экономического развития Дальневосточного региона России. Главная идея состоит в формировании трансграничной экономической зоны, которая позволит превратить остров в международный логистический узел, агропромышленный комплекс и центр притяжения туристов. В статье акцент сделан на вопросах разработки прозрачных юридических механизмов и необходимости гармоничного развития инфраструктуры, необходимых для превращения Большого Уссурийского острова в полноценный трансграничный логистический и туристический центр.

Ключевые слова: Большой Уссурийский остров, российско-китайская территория, трансграничная экономическая зона, особая экономическая зона, территория опережающего развития

Для цитирования: Степанова В. С. Стратегические вызовы развития Большого Уссурийского острова // *Экономика и управление*. 2026. Т. 32. № 4. С. 457–467. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2026-4-457-467>

© Степанова В. С., 2026

Данная статья является статьей открытого доступа, распространяемой в соответствии с условиями лицензии Creative Commons Attribution 4.0 License (CC BY 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Strategic challenges for the development of Bolshoy Ussuriysky Island

Vera S. Stepanova

Far Eastern State Transport University, Khabarovsk, Russia, vstepanova@yandex.ru,
<https://orcid.org/0000-0002-4675-3134>

Abstract

Aim. This work aimed to examine the prospects and possible models for developing Bolshoy Ussuriysky Island as a transboundary economic zone that facilitates international cooperation and stimulates the regional economy.

Objectives. The work seeks to analyze existing strategies and conceptual approaches to the development of Bolshoy Ussuriysky Island; evaluate the international experience of similar projects (Khorgos International Center for Cross-Border Cooperation, the Maquiladora program, the Kaesong Industrial Region); identify the potential opportunities and threats to the development of Bolshoy Ussuriysky Island as a transboundary economic zone, and identify the factors that facilitate its successful operation; and propose recommendations for adapting international experience to Russian realities.

Methods. The study employed an analysis of scientific publications, regulatory documents, press releases and reports from government agencies, as well as case studies from international organizations and professional communities. It also applied methods of comparison, systematization, and generalization of information.

Results. The need to create a specialized legal status for Bolshoy Ussuriysky Island was confirmed. Priorities for its development have been identified, including a logistics hub, the agricultural sector, tourism, as well as the ecological and cultural component. Key obstacles have been identified, including the lack of clear legal regulation, a shortage of transport infrastructure, and difficulties associated with the environmental protection of the unique natural environment of the island. International analogs are considered, with the analysis of their positive and negative experiences (Khorgos, the Maquiladora program, and the Kaesong technology park), and the general patterns and specific features of each project are highlighted.

Conclusions. The development and implementation of plans for Bolshoy Ussuriysky Island is a complex but promising project of paramount importance for strengthening Russian-Chinese cooperation and the socioeconomic development of Russian Far East. The main idea consists in creation of a cross-border economic zone that will transform the island into an international logistics hub, an agro-industrial complex, and a tourist attraction center. The article focuses on the development of transparent legal mechanisms and the need for harmonious infrastructure development necessary for transforming Bolshoy Ussuriysky Island into a full-fledged cross-border logistics and tourist destination.

Keywords: Bolshoy Ussuriysky Island, Russian-Chinese territory, cross-border economic zone, special economic zone, advanced development area

For citation: Stepanova V.S. Strategic challenges for the development of Bolshoy Ussuriysky Island. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2026;32(4):457-467. (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2026-4-457-467>

Введение

Разработка и реализация планов по развитию Большого Уссурийского острова продолжаются на протяжении многих лет. Однако важно понимать, что его развитие не осуществляется в рамках отдельной Федеральной целевой программы, а интегрировано в более широкие федеральные и региональные стратегические документы. Цель развития Большого Уссурийского острова — превращение его из периферийной приграничной территории в высокотехнологичный трансграничный

логистический хаб и центр международного туризма.

Результаты

Общая площадь Большого Уссурийского острова составляет 254 км², при этом на долю России приходится 174 км². Официальное название китайской части — Хэйсяцзы дао (остров Черного медведя). Остров простирается с запада на восток на 38 км, при максимальной ширине 10 км. В 2004 г. Российская Федерация (РФ) и Китайская Народная Республика (КНР) договорились

о принципе «Один остров — две страны». В мае 2024 г. Президент России В. В. Путин и Председатель КНР Си Цзиньпин подписали Единую концепцию освоения территории¹.

Основным документом, определяющим вектор развития, является Концепция (или Генеральный план) развития Большого Уссурийского острова, которая периодически актуализируется Правительством Хабаровского края при участии федеральных ведомств, в первую очередь Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики (далее — Минвостокразвития России). Концепция развития Большого Уссурийского острова — стратегический документ, который определяет функциональное зонирование территории, приоритетные направления инвестиций и необходимые инфраструктурные проекты.

К сожалению, найти полный, размещенный в открытом доступе текст документа под названием «Единая концепция развития острова Большой Уссурийский» крайне затруднительно, даже невозможно. Это связано с несколькими причинами.

1. Такие «концепции» часто являются рабочими документами различных министерств и ведомств (например, Минвостокразвития России, Правительства Хабаровского края) или результатом межведомственных совещаний. Они могут быть не предназначены для публичного раскрытия в виде единого, целостного текста.

2. Идеи и планы по развитию Большого Уссурийского острова постоянно обсуждаются и трансформируются, особенно с учетом изменяющихся геополитических и экономических условий, а также взаимодействия с КНР. То, что сегодня называют «концепцией», завтра может быть обновлено или переформатировано в «дорожную карту» или «стратегию».

3. Вместо одного объемного документа «единая концепция» может представлять собой совокупность решений, протоколов, межправительственных соглашений (с Китаем), федеральных и региональных программ о различных аспектах развития острова (это логистика, туризм, сельское хозяйство, пограничное сотрудничество).

Однако на основе многочисленных публичных заявлений, пресс-релизов, новостей

и официальных материалов можно выделить ключевые положения и направления, которые составляют суть этой «концепции». Главные аспекты Единой концепции развития острова Большой Уссурийский (в этом виде они отражены в публичном поле):

1) международное сотрудничество. Основное внимание уделено развитию острова как совместной российско-китайской территории, на которой сопряжены интересы двух стран, что требует создания механизмов для упрощенного трансграничного взаимодействия;

2) транспортно-логистический хаб. Запланировано строительство капитального мостового перехода через Амурскую протоку (между Хабаровском и островом) для круглогодичного и бесперебойного сообщения, а также создание современных многосторонних автомобильных пунктов пропуска, ориентированных на грузовой и пассажирский трафик. В планах — проведение интеграции острова в международные транспортные коридоры «Приморье-1», «Приморье-2» и др. Предусмотрено развитие «сухих портов» и специализированных логистических комплексов для обработки грузов. Территория порта должна быть большой и протяженной для размещения на путях целых железнодорожных составов, контейнерных площадок, мест стоянки грузового автотранспорта;

3) развитие экологического и культурного туризма. Предусмотрено создание безвизового или упрощенного визового режима для туристических групп (особенно из КНР), а также строительство гостиничной, рекреационной и развлекательной инфраструктуры;

4) агропромышленный комплекс. Запланировано развитие современных сельскохозяйственных производств. Это будет способствовать созданию агропромышленных парков, ориентированных на экспорт экологически чистой продукции в КНР;

5) инфраструктурное развитие. Модернизация подъездных путей, энерго- и водоснабжения, связи, строительство современных таможенных постов с высокотехнологичным оборудованием;

6) специальный экономический статус. Присвоение территории острова особого правового режима, аналогичного свободному порту Владивосток, или создание особой эко-

¹ Лыкасов А. Планы на Большой Уссурийский — кратко // EastRussia. 21 мая. 2025. URL: <https://www.eastrussia.ru/material/plany-na-bolshoy-ussuriyskiy-kratko/?ysclid=mn8lr4xows123842287> (дата обращения: 12.01.2026).

номической зоны. Это позволит предоставить инвесторам налоговые льготы (пониженные ставки по налогам, ускоренное возмещение НДС, льготные страховые взносы). К тому же применение режима свободной таможенной зоны поможет беспошлинно ввозить товар для переработки и хранения.

Развитие острова требует комплексного подхода, но в настоящей статье мы сфокусируемся на критически важном аспекте, определяющем его инвестиционную привлекательность. Речь идет о специальном экономическом статусе. Большой Уссурийский остров обладает статусом, который сам по себе служит фактором развития и одновременно источником регуляторных сложностей. После демаркации границы (2008) остров стал зоной сопряжения национальных интересов РФ и КНР.

Несмотря на потенциал, остров пока не обладает специальным экономическим статусом, который мог бы предоставить инвесторам налоговые льготы или упрощенные таможенные процедуры, характерные для свободного порта Владивосток или особых экономических зон. Развитие Большого Уссурийского острова — проект не регионального, а федерального и международного значения. Поэтому введение специального регуляторного режима для привлечения частных инвестиций в логистическую и производственную инфраструктуру видится жизненно необходимым.

С нашей точки зрения, практика развития Большого Уссурийского острова должна опираться на модель не свободного порта или особой экономической зоны, а трансграничной экономической зоны. Трансграничная экономическая зона — географически определенная территория, расположенная на границе двух или более суверенных государств, которая создается на основе межправительственного соглашения с целью стимулирования экономического сотрудничества, торговли, инвестиций и логистической деятельности между сопредельными странами.

Трансграничная экономическая зона функционирует в рамках специального правового режима, который предусматривает упрощенные или льготные условия для ведения бизнеса, перемещения товаров, капитала и зачастую рабочей силы, по сравнению с обычным приграничным режимом. Ее ключевая особенность состоит в совместном управлении и гармонизации регуляторных, таможенных и инфраструк-

турных стандартов обеих стран-участниц. Главные задачи трансграничной экономической зоны (стратегические цели):

1) стимулирование экономического роста — увеличение объемов взаимной торговли, привлечение прямых иностранных инвестиций и создание новых рабочих мест в приграничных регионах;

2) региональная интеграция — укрепление экономических связей и снижение политической напряженности между сопредельными государствами;

3) развитие инфраструктуры — совместное финансирование и строительство крупных инфраструктурных объектов (мосты, дороги, логистические терминалы), обеспечивающих бесшовный транзит;

4) повышение конкурентоспособности — создание более привлекательных условий для экспорта/импорта путем снижения логистических издержек и административных барьеров.

К основным функциям трансграничной экономической зоны (механизмам реализации) отнесены:

1) логистический хаб — консолидация и обработка грузопотоков, создание мультимодальных терминалов, сухих портов и складских комплексов для эффективного перевалки товаров между различными видами транспорта (железнодорожного, автомобильного, речного);

2) таможенное упрощение — применение режима свободной таможенной зоны, позволяющего беспошлинно ввозить товары для хранения, переработки и реэкспорта; использование гармонизированных процедур и технологий «единого окна» для ускоренного оформления;

3) инвестиционный магнит — предоставление налоговых льгот, субсидий и упрощенных административных процедур для резидентов, что делает трансграничную экономическую зону привлекательной для производств, ориентированных на экспорт;

4) производственная кооперация — создание совместных предприятий и производственных кластеров, использующих сравнительные преимущества обеих стран (например, сырье из одной страны и технологии из другой);

5) туризм и рекреация, то есть упрощение визового режима или введение безвизового режима для граждан сопредельных стран в пределах зоны, развитие совместной туристической инфраструктуры.

Таким образом, стратегические цели и механизмы реализации трансграничной экономической зоны идентичны основным аспектам Единой концепции развития острова Большой Уссурийский, рассмотренным нами ранее в настоящей статье.

Большой Уссурийский остров не является уникальным феноменом в мировой практике. Его развитие в качестве трансграничного логистического и экономического узла попадает под общую категорию трансграничных экономических зон или международных центров приграничного сотрудничества. В мире существует ряд успешных (и менее успешных) примеров, в которых две страны целенаправленно создают совместные инфраструктурные и регуляторные механизмы для максимизации взаимной торговли и транзитного потенциала. Например, Международный центр приграничного сотрудничества (МЦПС) «Хоргос». Это, пожалуй, наиболее прямой и функциональный аналог для Большого Уссурийского острова, поскольку он также расположен на границе России и Китая, хотя и косвенно, через Казахстан, на границе Казахстана и Китая. Речь идет о крупнейшем в мире сухом порте и зоне свободной торговли, созданной специально для сопряжения китайской инициативы «Один пояс — один путь» и казахстанской программы «Нурлы Жол». Практика «Хоргоса» показывает, что для успеха трансграничной зоны важно не просто построить инфраструктуру, но и создать уникальный правовой режим, который минимизирует барьеры на границе.

Приведем еще один пример — модель еврорегионов и приграничное сотрудничество в программе Европейского союза (ЕС). Хотя ЕС является зоной высокой интеграции, модель еврорегионов, созданных на внешних границах, предлагает уроки по мягкой интеграции и гармонизации инфраструктуры. Еврорегионы — это не отдельные экономические зоны, а скорее, организационные структуры, которые способствуют:

1) гармонизации транспортных стандартов — совместное планирование и финансирование дорожной сети, мостов и железнодорожных узлов для того, чтобы обеспечить их совместимость;

2) упрощению приграничного движения — внедрение общих протоколов для контроля, даже если таможенные и пограничные процедуры остаются национальными (хотя внутри Шенгенской зоны они минимальны);

3) совместному управлению ресурсами — например, совместное управление речными путями (как на Рейне или Дунае), что особенно важно для водной логистики Большого Уссурийского острова.

С нашей точки зрения, практика развития Большого Уссурийского острова должна опираться на модель трансграничной экономической зоны, наиболее близким и эффективным примером которой служит МЦПС «Хоргос». В российском законодательстве термин «трансграничная экономическая зона» не является строго кодифицированным и не закреплен в отдельном федеральном законе. Вместо этого концепция трансграничной экономической зоны реализуется через комбинацию международных договоров и внутренних законодательных актов, которые создают специальные правовые и таможенные режимы для приграничных территорий. Такие режимы направлены на упрощение логистики, снижение налоговой нагрузки и привлечение инвестиций.

Далее нами приведены ключевые законодательные акты и правовые режимы, которые служат основой для создания и функционирования трансграничных экономических зон в России.

1. Международные договоры (основа трансграничной экономической зоны).

1. Поскольку трансграничная экономическая зона предполагает совместное управление и сотрудничество с иностранным государством, первичным источником права всегда выступает международный договор, ратифицированный РФ¹. Этот документ юридически закрепил статус острова, определил условия его совместного использования и развития, создав правовую основу для дальнейших экономических проектов.

2. Договоры о создании международных центров приграничного сотрудничества. Это наиболее близкий функциональный аналог трансграничной экономической зоны. Пример — Соглашение между Правительством РФ и Правительством Республики

¹ Дополнительное соглашение между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой о российско-китайской государственной границе на ее Восточной части (заключено в г. Пекине 14 октября 2004 г.) // Министерство иностранных дел РФ: офиц. сайт. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/46132/ (дата обращения: 13.01.2026).

Казахстан о регулировании деятельности МЦПС «Хоргос»¹ (хотя центр расположен на границе Казахстана и Китая, Россия активно участвует в развитии логистических коридоров, связанных с ним). Такие договоры определяют правовой статус территории, порядок пересечения границы гражданами и товарами, особенности таможенного и пограничного контроля.

II. Федеральные законы, регулирующие льготные режимы. Внутренние механизмы, используемые для придания трансграничной экономической зоне инвестиционной привлекательности, регулируются законами о преференциальных режимах.

1. Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации»². Это основной инструмент развития Дальнего Востока, включая приграничные территории. Территории опережающего развития предоставляют резидентам значительные налоговые льготы (снижение налога на прибыль, обнуление налога на имущество и землю), снижение страховых взносов и упрощенные административные процедуры. Создание территории опережающего развития позволяет инвесторам, работающим на трансграничном рынке, пользоваться этими преференциями. Данный режим необходим для эффективного развития и функционирования Большого Уссурийского острова.

2. Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток»³. Режим свободного порта Владивосток создан для стимулирования внешне-экономической деятельности на Дальнем Востоке и может быть распространен на любые муниципальные образования региона. Режим свободного порта Владивосток

включает в себя главный элемент любой трансграничной экономической зоны — режим свободной таможенной зоны.

Согласно Таможенному кодексу Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС) и Федеральному закону от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ резиденты свободного порта Владивосток могут ввозить иностранные товары, оборудование и сырье на территорию свободной таможенной зоны без уплаты таможенных пошлин и НДС. Это позволяет осуществлять хранение, переработку, упаковку и маркировку товаров, что критически важно для Большого Уссурийского острова как логистического хаба.

3. Федеральный закон от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации»⁴ служит общим правовым основанием для создания зон с льготным режимом. Хотя территории опережающего развития и свободного порта Владивосток стали более актуальными для Дальнего Востока, особой экономической зоны (в частности, промышленно-производственного и технико-внедренческого типов), они также могут быть использованы для создания производственных площадок, ориентированных на экспорт через границу.

III. Таможенное законодательство. Эффективность трансграничной зоны напрямую зависит от таможенного регулирования.

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза⁵ определяет основные таможенные процедуры. К ним отнесены:

- свободная таможенная зона — условия ее создания и функционирования (как уже упоминалось, это ключевой элемент для логистических хабов);
- таможенный транзит — регулирует перемещение иностранных товаров через территорию РФ;

¹ О создании контрольно-пропускного пункта в казахстанской части Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос»: постановление Правительства Республики Казахстан от 8 июня 2012 г. № 762 // Официальный ресурс премьер-министра Республики Казахстан. URL: <https://primeminister.kz/ru/decisions/08062012-762> (дата обращения: 03.02.2026).

² О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации: федер. закон от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ // Гарант.ру: информ.-правовой портал. URL: <https://base.garant.ru/70831204/> (дата обращения: 13.01.2026).

³ О свободном порте Владивосток: федер. закон от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/ (дата обращения: 30.01.2026).

⁴ Об особых экономических зонах в Российской Федерации: федер. закон от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54599/ (дата обращения: 22.01.2026).

⁵ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (в ред. от 29 мая 2019 г.) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 18.01.2026).

– уполномоченный экономический оператор — предоставляет компаниям, работающим в трансграничной экономической зоне, упрощенные таможенные процедуры и приоритет при контроле.

2. Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹. Данный закон детализирует применение норм ТК ЕАЭС на территории РФ, включая порядок создания и функционирования таможенных постов, использования цифровых технологий (электронное декларирование) и взаимодействия с участниками внешнеэкономической деятельности.

Таким образом, хотя прямого закона о трансграничной экономической зоне нет, ее правовая основа для Большого Уссурийского острова формируется на стыке:

1) Международного соглашения с КНР, определяющего статус территории;

2) законодательства о преференциальных режимах (Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ, Федерального закона от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ, Федерального закона от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ), которое предоставляет налоговые и административные льготы;

3) таможенного законодательства (ТК ЕАЭС), обеспечивающего режим свободной таможенной зоны, особенно значимый для логистики.

Хотя трансграничная экономическая зона, особая экономическая зона и территория опережающего развития служат инструментами стимулирования экономического развития, они отличаются по географическому охвату, правовой основе и основной цели. Среди ученых, посвятивших свои научные труды исследованию функционирования и проблемам развития особых экономических зон, можно указать, например, С. В. Щурину, Т. М. Яркову, Д. З. Искандарова, Д. В. Асеева и некоторых других [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7]. Исследователи А. Р. Чертковский, А. А. Бычков, А. Ф. Зиятдинов, Л. Э. Фатихова, С. Б. Кузнецова [8; 9; 10; 11] и ряд других рассматривают территории опережающего развития не только как меру государственного регулирования социально-экономического

развития, но и как механизм управления регионом. На основании трудов перечисленных выше авторов нами проведен сравнительный анализ трансграничных экономических зон, особых экономических зон и территорий опережающего развития, что отражено в таблице 1.

Главное отличие трансграничной экономической зоны от особой экономической зоны и территории опережающего развития заключается в трансграничном элементе. Особая экономическая зона и территория опережающего развития — инструменты национальной политики, созданные для привлечения инвестиций в пределах суверенной территории. Трансграничная экономическая зона — инструмент международной экономической политики, требующий согласования законодательства, инфраструктуры и управления между двумя странами для создания бесшовного экономического пространства на границе.

Обсуждение

Трансграничные экономические зоны являются сложными проектами, требующими не только огромных капиталовложений, но и высокого уровня политического доверия. Мировая практика показывает, что, несмотря на впечатляющие успехи, эти зоны всегда сталкиваются с уникальными проблемами, связанными с нарушением суверенитета, регуляторной гармонизацией и политической нестабильностью.

Считаем необходимым рассмотреть примеры функционирующих трансграничных экономических зон, а также провести анализ их основных проблем и недостатков.

1. МЦПС «Хоргос».

Расположение: на границе Казахстана и КНР.

Функция: крупнейший в Центральной Азии логистический, торговый и промышленный хаб, интегрированный в инициативу «Один пояс — один путь». Включает в себя сухой порт и зону беспошлинной торговли.

Проблемы и минусы:

а) несмотря на соглашения, таможенные и фитосанитарные стандарты Казахстана и Китая остаются разными. Это создает трение и задержки, поскольку товары должны

¹ О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/?ysclid=mn8lcqj4lb214075857 (дата обращения: 22.01.2026).

**Сравнительный анализ трансграничной экономической зоны, особой экономической зоны
и территории опережающего развития**

Table 1. Comparative analysis of cross-border economic zone, special economic zone, and advanced development area

Критерий	Трансграничная экономическая зона	Особая экономическая зона	Территория опережающего развития
Правовая основа	Международный договор и национальное законодательство	Федеральный закон (Федеральный закон от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ)	Федеральный закон (Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ), часто с более агрессивными льготами
Географический охват	Двусторонний/многосторонний. Территория, физически расположенная на границе двух стран	Односторонний. Четко определенная территория внутри одной страны	Односторонний. Четко определенная территория внутри одной страны (часто на Дальнем Востоке или в Арктике)
Основная цель	Трансграничная интеграция, развитие логистики и взаимной торговли, снижение барьеров	Привлечение инвестиций в конкретные секторы (промышленность, технологии, туризм)	Ускоренное социально-экономическое развитие региона, диверсификация экономики
Управление	Совместное. Осуществляется через межправительственные комиссии или совместные управляющие компании	Национальное. Управляющая компания, назначенная федеральным органом власти	Национальное. Управляющая компания, подчиненная Минвостокразвития России (в случае Дальневосточного федерального округа)
Таможенный режим	Свободная таможенная зона с гармонизированными процедурами и потенциалом для совместного контроля	Свободная таможенная зона	Свободная таможенная зона (например, в рамках режима свободного порта Владивосток)
Налоговые льготы	Налоговые льготы, определяемые национальным законодательством, но часто согласованные для создания равных условий	Снижение налога на прибыль (до 0 % в федеральный бюджет), льготы по имуществу и земле	Более существенные льготы, включая резкое снижение страховых взносов и упрощенные административные процедуры

Источник: составлено автором.

проходить двойной контроль, а не единый. РФ и КНР имеют разные стандарты (Федеральная таможенная служба России и Главное таможенное управление КНР), что требует длительной гармонизации;

б) быстрый рост грузопотока привел к тому, что пропускная способность пограничных переходов (железнодорожных и автомобильных) не успевает за спросом. Это приводит к очередям, задержкам и повышению стоимости логистики. Большой Уссурийский остров пока не имеет круглогодичного моста, и любая задержка в его строительстве или недостаточная мощность станут главным тормозом развития;

в) высокая концентрация капитала и товаров, а также сложность двойного таможенного администрирования создают благоприятную почву для коррупции и теневого оборота, что требует постоянного усиления контроля. Упрощение процедур должно сопровождаться внедрением цифровых технологий для минимизации человеческого фактора;

г) экономическая активность «Хоргоса» сильно зависит от китайской стороны (инвестиции, грузопоток). Любое изменение китайской внутренней или внешнеэкономической политики может резко снизить привлекательность зоны. Развитие Большого Уссурийского острова будет во многом зависеть от спроса со стороны китайских провинций.

2. Программа «Макиладора».

Расположение: на границе США и Мексики.

Функция: производственные предприятия (заводы), расположенные на мексиканской стороне, которые импортируют сырье и компоненты из США беспошлинно, осуществляют сборку или переработку (используя более дешевую мексиканскую рабочую силу), а затем экспортируют готовую продукцию обратно в США.

Проблемы и минусы:

а) концентрация производства привела к быстрому росту населения в приграничных городах Мексики, но не сопровожда-

лась адекватным ростом социальной инфраструктуры (жилье, медицина, образование). Возникают проблемы эксплуатации труда и низких социальных стандартов. В России проблема рабочей силы решается иначе, но быстрый приток рабочих для строительства инфраструктуры может вызвать социальное напряжение в прилегающих населенных пунктах;

б) быстрая, часто нерегулируемая индустриализация привела к значительному загрязнению водных ресурсов и воздуха в приграничных зонах, поскольку экологические стандарты в развивающихся странах часто ниже. Большой Уссурийский остров — уникальный природный объект. Любое промышленное развитие должно строго контролироваться, чтобы не нанести ущерб экосистеме Амура и Уссури. В 2015 г. КНР зарегистрировала остров как природный заповедник для защиты биоразнообразия. На острове произрастают 505 видов флоры и обитает 351 вид фауны, 44 из которых находятся под охраной государства, в том числе амурский тигр. На острове представлен «медвежий парк» для содержания черных медведей. В 2017 г. создан заповедник для бабочек-голубянок¹;

в) огромный грузопоток через ограниченное количество пограничных пунктов (например, Сан-Исидро) вызывает хронические многочасовые задержки, что нивелирует преимущества дешевого производства. Необходимость строительства высокопроизводительного, современного и цифрового многостороннего автомобильного пункта пропуска на Большом Уссурийском острове.

3. Кэсонский индустриальный регион (Kaesong Industrial Region).

Расположение: на территории Северной Кореи, вблизи границы с Южной Кореей.

Функция: уникальный эксперимент по объединению южнокорейского капитала, технологий и управления с северокорейской рабочей силой. Целью было создание экономического моста между двумя странами.

Проблемы и минусы:

а) Кэсон многократно закрывали и открывали по политическим причинам, что привело к огромным убыткам для южнокорейских инвесторов. В 2016 г. он окончательно закрыт вследствие обострения отношений. Развитие Большого Уссурийского

острова требует абсолютной политической стабильности и долгосрочных гарантий со стороны Москвы и Пекина. Любой крупный геополитический кризис может остановить инвестиции;

б) инвесторы работали в условиях, при которых местное законодательство (КНДР) могло быть изменено в любой момент, а механизмы защиты собственности и разрешения споров были неэффективными. Для Большого Уссурийского острова необходимо создать четкий, защищенный законом и международным соглашением режим, гарантирующий неприкосновенность инвестиций;

в) южнокорейские компании не имели полного контроля над наймом и управлением рабочей силой, которая находилась под контролем северокорейских властей. Однако для Большого Уссурийского острова важен вопрос контроля над таможенными и пограничными процедурами, который должен быть четко разделен между РФ и КНР.

Анализ мирового опыта показывает, что для успеха трансграничной экономической зоны, включая Большой Уссурийский остров, необходимо учитывать следующие риски:

1) политический риск (риск Кэсона). Экономическая выгода не должна превалировать над необходимостью стабильных и предсказуемых политических отношений между странами-участниками;

2) риск регуляторного трения (риск Хоргоса). Создание трансграничной экономической зоны требует не просто подписания соглашения, но и глубокой гармонизации таможенных, технических, логистических стандартов во избежание двойного контроля и задержек;

3) риск «дикого» развития (риск Макиладоры). Инфраструктурное развитие и экономический рост должны быть строго сбалансированы с экологическими требованиями и развитием социальной инфраструктуры во избежание деградации среды и социальных проблем.

Таким образом, разработка и реализация планов по развитию Большого Уссурийского острова представляют собой сложный, но перспективный проект, имеющий огромное значение для укрепления российско-китайского сотрудничества и социально-экономического развития Дальневосточного региона

¹ Большой Уссурийский // Руниверсалис: онлайн-энциклопедия. URL: <https://xn--hlajim.xn--p1> (дата обращения: 31.01.2026).

России. Главная идея состоит в формировании трансграничной экономической зоны, которая позволит превратить остров в международный логистический узел и центр притяжения туристов.

Выводы

Проведение анализа международного опыта показывает, что успешное функционирование таких зон требует сочетания ряда факторов: высокого уровня политической координации и взаимопонимания между странами-участницами; создания эффективной правовой основы, предусматривающей упрощенные таможенные и миграционные процедуры; инвестиций в современную

инфраструктуру, включая транспортную доступность и логистику; экологического и социального планирования, учитывающего сохранение природных богатств и повышение качества жизни местного населения.

С учетом значительного интереса со стороны потенциальных инвесторов и высокого потенциала региона дальнейшие усилия должны быть сосредоточены на подготовке нормативно-правовой базы, углублении межгосударственного диалога и практической реализации планов. Только таким образом будет возможным достижение стратегических целей по укреплению позиций России на международном рынке и обеспечению устойчивых темпов роста экономики на Дальнем Востоке.

Список источников

1. Антонова О. В. Сравнительный анализ эффективности особых экономических зон и их влияния на развитие территорий // Экономические науки. 2023. № 2. С. 17–19. <https://doi.org/10.14451/1.219.17>
2. Асеев Д. В., Цельникер Г. Ф. Перспективы развития особых экономических зон в Российской Федерации // Вопросы экономики и права. 2023. № 5. С. 109–118. <https://doi.org/10.14451/2.179.109>
3. Искандаров Д. З. Информационно-аналитическое обеспечение принятия решения о реализации проекта развития промышленности в особой экономической зоне // Экономика, предпринимательство и право. 2024. Т. 14. № 2. С. 469–488. <https://doi.org/10.18334/erpp.14.2.120519>
4. Коломейцева А. А. Свободные экономические зоны: фокус на устойчивое развитие // Международная торговля и торговая политика. 2024. Т. 10. № 4. С. 16–27. <https://doi.org/10.21686/2410-7395-2024-4-16-27>
5. Пухов А. В., Прошкина О. В. Особые экономические зоны: современное состояние и эффективность функционирования // Экономические и гуманитарные науки. 2022. № 9. С. 91–97. <https://doi.org/10.33979/2073-7424-2022-368-9-91-97>
6. Шурина С. В. Особые экономические зоны как точки роста для развития экономики России // Экономика. Налоги. Право. 2024. Т. 17. № 3. С. 81–95. <https://doi.org/10.26794/1999-849X-2024-17-3-81-95>
7. Яркова Т. М. Особенности формирования и результаты функционирования особых экономических зон в Российской Федерации в современных условиях // Экономические отношения. 2024. Т. 14. № 4. С. 861–874. <https://doi.org/10.18334/eo.14.4.121921>
8. Балина Т. А., Мельников Е. Р., Николаев Р. С., Столбов В. А., Чекменева Л. Ю. Статус территории опережающего развития как механизм управления регионом // Тихоокеанская география. 2021. № 2. С. 33–42. <https://doi.org/10.35735/tig.2021.6.2.003>
9. Бычков А. А. Дальневосточные территории опережающего развития: как повысить комплексность оценки финансовых ресурсов? // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2024. № 11-3. С. 328–338. <https://doi.org/10.17513/vaael.3885>
10. Зиятдинов А. Ф., Фатихова Л. Э., Кузнецова С. Б., Григорьева Д. Р. Результаты функционирования территорий опережающего социально-экономического развития в моногородах // Бизнес. Образование. Право. 2021. № 2. С. 135–139. <https://doi.org/10.25683/VOLBI.2021.55.261>
11. Чертковский А. Р., Миронова М. Н. Территории опережающего развития как мера государственного регулирования социально-экономического развития в Приморском крае // Креативная экономика. 2023. Т. 17. № 7. С. 2563–2580. <https://doi.org/10.18334/ce.17.7.118340>

References

1. Antonova O.V. Comparative analysis of the effectiveness of special economic zones and their influence on the development of territories. *Ekonomicheskie nauki = Economic Sciences*. 2023;(2):17-19. (In Russ.). <https://doi.org/10.14451/1.219.17>

2. Aseev D.V., Zelniker G.F. Prospects for the development of special economic zones in the Russian Federation. *Voprosy ekonomiki i prava = Economic and Law Issues*. 2023;(5):109-118. (In Russ.). <https://doi.org/10.14451/2.179.109>
3. Iskandarov D.Z. Information and analytical support for decision-making on the implementation of the industrial development project in the special economic zone. *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo = Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*. 2024;14(2):469-488. (In Russ.). <https://doi.org/10.18334/epp.14.2.120519>
4. Kolomeytseva A.A. Special economic zones: A focus on sustainable development abstract. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika = International Trade and Trade Policy*. 2024;10(4):16-27. (In Russ.). <https://doi.org/10.21686/2410-7395-2024-4-16-27>
5. Pukhov A.V., Proshkina O.V. Special economic zones: Current state and efficiency of functioning. *Ekonomicheskie i gumanitarnye nauki = Scientific Notes of Orel State University. Series: Economic and Humanitarian Sciences*. 2022;(9):91-97. (In Russ.). <https://doi.org/10.33979/2073-7424-2022-368-9-91-97>
6. Shchurina S.V. Special economic zones as growth points for the development of the Russian economy. *Ekonomika. Nalogi. Pravo = Economics, Taxes & Law*. 2024;17(3):81-95. (In Russ.). <https://doi.org/10.26794/1999-849X-2024-17-3-81-95>
7. Yarkova T.M. Peculiarities of creation and results of special economic zones in the Russian Federation in modern conditions. *Ekonomicheskie otnosheniya = Journal of International Economic Affairs*. 2024;14(4):861-874. (In Russ.). <https://doi.org/10.18334/eo.14.4.121921>
8. Balina T.A., Melnikov E.R., Nikolaev R.S., Stolbov V.A., Chekmenova L.Yu. The priority development area as a mechanism of regional management. *Tikhookeanskaya geografiya = Pacific Geography Journal*. 2021;(2):33-42. (In Russ.). <https://doi.org/10.35735/tig.2021.6.2.003>
9. Bychkov A.A. Far Eastern advanced special economic zones: How to increase the integrated assessing of financial resources? *Vestnik Altaiskoi akademii ekonomiki i prava = Journal of Altai Academy of Economics and Law*. 2024;(11-3):328-338. (In Russ.). <https://doi.org/10.17513/vaael.3885>
10. Ziyatdinov A.F., Fatikhova L.E., Kuznetsova S.B., Grigoreva D.R. Results of functioning of territories of advanced socio-economic development in single-industry towns. *Biznes. Obrazovanie. Pravo = Business. Education. Law*. 2021;(2):135-139. (In Russ.). <https://doi.org/10.25683/VOLBI.2021.55.261>
11. Chertkovskiy A.R., Mironova M.N. Priority development area as a measure of state regulation of socio-economic development in the Primorsky territory. *Kreativnaya ekonomika = Journal of Creative Economy*. 2023;17(7):2563-2580. (In Russ.). <https://doi.org/10.18334/ce.17.7.118340>

Информация об авторе

Вера Сергеевна Степанова

кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры экономической безопасности
и таможенного дела

Дальневосточный государственный университет
путей сообщения

680021, Хабаровск, ул. Серышева, д. 47

Поступила в редакцию 17.02.2026
Прошла рецензирование 13.03.2026
Подписана в печать 27.04.2026

Information about the author

Vera S. Stepanova

PhD in Economics, Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Economic Security and Customs

Far Eastern State Transport University

47 Serysheva St., Khabarovsk 680021, Russia

Received 17.02.2026
Revised 13.03.2026
Accepted 27.04.2026

Конфликт интересов: автор декларирует отсутствие конфликта интересов,
связанных с публикацией данной статьи.

Conflict of interest: the author declares no conflict of interest
related to the publication of this article.