

Государственное бюджетное общеобразовательное учреждение
средняя общеобразовательная школа № 448 Фрунзенского района
Санкт-Петербурга

ИТОГОВЫЙ ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «МОСТ БЛАГОВЕЩЕНСКО- ХЭЙХЕ»

2022-2023 учебный год

Выполнил ученик 10а класса
Ковалев Арсений.
Руководитель: учитель
географии Казанцева С.В.

Цель проекта:

Изучить имеющуюся информацию о мосте Благовещенск-Хейхе.

Задачи проекта:

- 1) Рассказать о сооружении;
- 2) Рассказать о значении моста;
- 3) Рассказать о строительстве моста.

Мост Благовещенск-Хэйхе, построенный в 2019 году, является **первым автомобильным мостом между Россией и Китаем**. Мост проходит над рекой Амур и расположен между селом Каникурган на российском берегу и деревней Чанфа – на китайском. Общая длина моста составляет 1284 метров.



Значение проекта

Как заявил полпред президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев, мост Благовещенск-Хэйхэ имеет особое, символическое значение и станет еще одной нитью дружбы между Россией и Китаем.

Также, Мост сокращает дорогу до 300 километров, за счёт чего снижаются транспортные издержки.

При полной загрузке проект предусматривает ежедневное обслуживание 630 грузовых автомобилей, 164 автобуса и 68 легковых автомобилей.



История Идеи Моста

История с мостом через Амур в районе Благовещенска вполне может отпраздновать 55-летний юбилей.

Считалось, что первые разговоры о возможном его строительстве начались в 1986 году. Оказывается, это началось намного раньше: еще в 60-е годы прошлого столетия! Первым секретарем Амурского обкома КПСС тогда был Степан Авраменко, который руководил Приамурьем более 20 лет. Для многих амурчан он — целая эпоха, как для всего советского народа — Брежнев. Сам Леонид Ильич однажды позвонил Авраменко и спросил, как тот относится к идее строительства моста через Амур. «Я считаю мост — это опасность для России», — был категоричен Авраменко. И вопрос сняли с повестки. Авраменко считал что отношения с Китаем могли в любой момент ухудшаться, а строительство моста могло тому поспособствовать.



Степан Авраменко.

После смерти Мао Цзэдуна в 1976 году отношения с Китаем начали постепенно восстанавливаться, но окончательно потеплели лишь при Горбачеве, символом чего стал его визит в Китай в мае 1989 года — первый за 30 лет после охлаждения со времен Хрущева.

Еще в начале восьмидесятых на партийно-хозяйственных активах и сессиях поднимался вопрос о строительстве моста через Амур. Все признавали, что для развития отношений с Китаем это целесообразно экономически. Но каждый раз строительство переносили на следующую пятилетку.

В июле 1988-го дошло до конкретных действий: Амурский облисполком выдвинул в адрес города Хэйхэ и правительства провинции Хэйлунцзян предложение о совместном строительстве мостового перехода через пограничную реку. Стороны договорились об обращении к правительству двух стран с просьбой об одобрении проекта и скорейшем его осуществлении. Но грянула перестройка — в период развала экономики властям было не до моста.



После переговоров с китайской стороной в марте 1992 года на Амуре провели торжественный митинг: с двух сторон на лед вышли люди из Благовещенска и Хэйхэ, произнесли трогательные речи о дружбе и укреплении двусторонних отношений. В Хэйхэ не было специалистов, которые бы провели изыскания дна реки, амурчане предоставили своих.

Мост — дело долгоиграющее, а из-за тонкого льда по 5—6 месяцев в году Амурская область была отрезана от Китая. Еще тогда родилась идея — быстро перебросить через Амур канатную дорогу для развития туристических потоков, а для тяжелых грузов сооружать зимой понтонный мост. Без помощи военных властям это было не осилить. Кривченко встречался в Москве с тогдашним министром обороны Павлом Грачевым, просил, чтобы он выделил для Дальневосточного военного округа два понтона. Но самый главный вопрос был — где взять денег на мост? Поэтому была образована ассоциация — чековый инвестиционный фонд «Амур — Зея».



— Ваучеры обменивались на акции этого фонда, и своим приоритетом этот фонд ставил строительство моста. Его возглавил Александр Сурат. Он был моим заместителем, а потом даже полгода областью руководил. Беда того времени была в конфронтации ветвей власти. Я был у власти всего полтора года, до мая 1993-го. Главы региона часто менялись, а преемственности не было. Приходил новый губернатор — и сразу демонстративно отвергалось все, что было наработано предыдущей командой. К сожалению, так было, — констатирует Кривченко.

В итоге, переправа так и не была построена.



Реализация Идеи

Лишь после развала СССР идея создания переправы через реку Амур начала воплощаться в жизнь. К практическим действиям приступили в 2010-х годах при губернаторе Амурской области Олеге Кожемяко. В 2014 году он и его китайский коллега, глава провинции Хэйлунцзян, в ходе российско-китайской выставки ЭКСПО подписали декларацию о намерениях, в которой оговаривалось, что строительство моста должно стартовать летом 2016 года. В 2015 году было подписано межправительственное соглашение, которое дало старт этой большой стройке в декабре 2016 года. Финансирование проекта было обеспечено за счёт инвестиционных компаний и кредита, взятого на 16 лет, доход с проезда должен был к тому времени погасить этот кредит.



Первым шагом к строительству автомобильного моста через Амур стало сооружение международной понтонной переправы. Впервые её запустили в начале 2013 года. Она проработала пару дней в тестовом режиме, после этого движение было остановлено — на федеральном уровне не дали необходимого разрешения. Следующей зимой понтоны отработали уже полный сезон. — Пока мы решали задачу по строительству автомобильного моста, параллельно мы решили задачу льдоукрепляющей понтонной переправы, — рассказала Марина Дедюшко, в то время занимавшая пост зампреда амурского правительства. — Это дало нам дополнительно три месяца к сообщению между Благовещенском и Хэйхэ. Раньше движение начиналось только в январе, когда промерзал Амур. И на ледовой дороге каждый год были какие-либо чрезвычайные происшествия, аварии. На сегодняшний день есть совершенно безопасный способ передвижения. Но у нас два года ушло только на создание понтонной переправы.



Строительство Моста

Китай закончил свою часть моста в северо-восточной провинции Хэйлунцзян Тунцзян в октябре 2018 года. Целиком постройка состоит из 20 пролетов общей длиной 2,2 тысячи метров, большая часть находится на территории Китая.

Согласно заключенному в 2014 году договору, Россия должна была построить три пролета, а Китай — оставшиеся 17. Строительство обошлось в 19 миллиардов рублей, из которых 14 миллиардов вложены на российской территории. Китайская половина моста была почти полностью построена еще 22 августа 2018 года. Не смотря на большой бюджет и меньший объём работы, строительство российской половины моста проходило значительно медленнее по сравнению с китайскими коллегами.



Строительство сооружения шло не всегда успешно: 22 июля 2018г. На строительной площадке моста Благовещенск – Хэйхэ рухнул рабочий мост. Вместе с ним под воду ушел строительный кран. Как сообщила пресс-служба правительства Амурской области, в связи с подъемом воды строители вынужденно произвели штатное затопление котлованов опор №6 и №7. При этом со стройплощадки заранее вывезли материалы и оборудование. Но вода поднималась слишком быстро, поэтому убрать кран не успели. Рабочие не пострадали. После подъема уровня воды выше критических отметок произошло обрушение четырех пролетов временного рабочего моста вместе с находившемся на нем строительным краном, - сообщили в пресс-службе правительства Амурской области. Восстановительные работы начались лишь после снижения уровня воды.



Состыковка двух частей моста

2019 год. В пятницу, 31 мая, на реке Амур в районе Благовещенска и Хэйхэ состоялось историческое событие — стыковка российской и китайской частей моста через Амур. В церемонии приняли участие полпред в ДФО Юрий Трутнев, министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов, губернатор Амурской области Василий Орлов, со стороны Китая — губернатор провинции Хэйлунцзян Лу Хао и мэр Хэйхэ Ма Ли. Они вкрутили символический болт посреди моста в месте, где произошла стыковка. В честь исторического события КНР сделало сюрприз и устроило на Амуре небольшой цветной фейерверк. Уже 29 ноября 2019 года было объявлено о завершении строительства моста.



Открытие моста

Разрешение на ввод в эксплуатацию было получено лишь через пол года после завершения строительства, а именно 12 мая 2020 года.

Движение по мосту должно было начаться после снятия ограничений из-за пандемии коронавируса.

Только 10 июня 2022 года состоялось открытие моста. В этот день восемь грузовиков из России и восемь грузовиков из Китая с товарами на экспорт, торжественно проехали по мосту.

Средняя стоимость проезда грузового автомобиля составляет 8700 рублей. В перспективе стоимость проезда планируют снизить, но лишь когда мост окупит себя. В скором времени ожидать этого не стоит — концессионная модель, по которой работает этот проект, рассчитана на 20 лет.

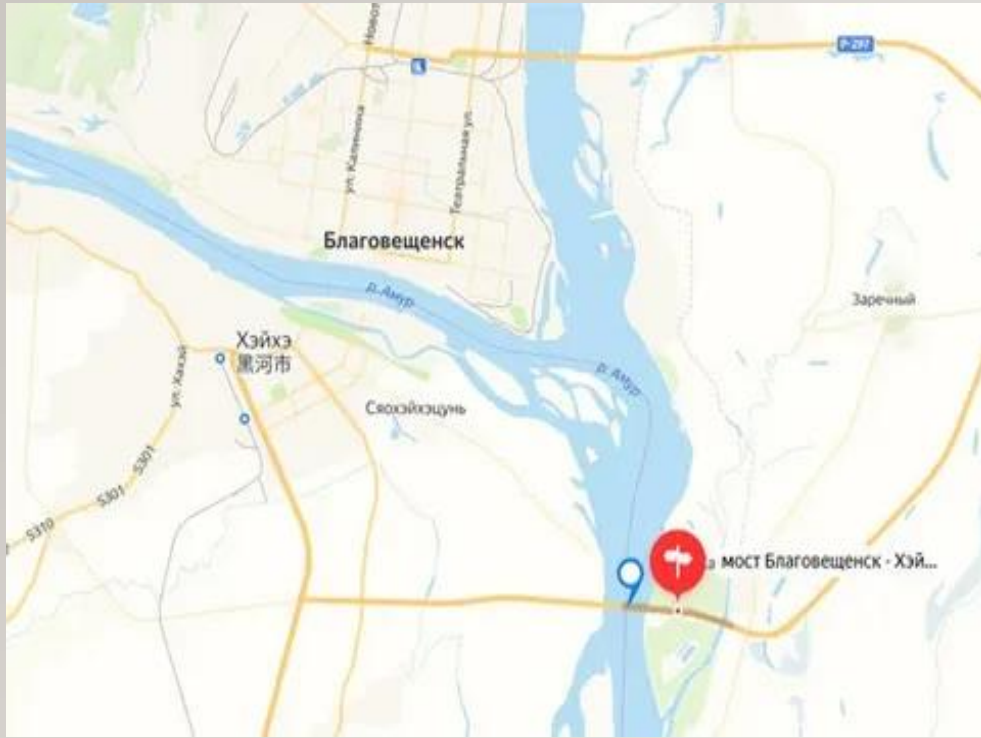


Практическая Польза Моста

«На данный момент мост Хэйхэ – Благовещенск, скорее, работает для галочки, а не на прибыль. По нему переезжает в день несколько десятков транспортных средств. Это погоды для товарооборота не делает. Грузопоток по нему будет небольшой до тех пор, пока не будет доделан транспортно-логистический терминал (ТЛТ) Каникурган и не будет модернизирована логистическая инфраструктура с китайской стороны.», - Пояснили в китайских источниках по поводу моста.

С начала введения платы (а это произошло 10 августа 2022 года) за проезд по международному автомобильному мосту через Амур, по нему проехали 162 транспортных средства.





Мост Благовещенск-Хэйхе на карте.



На этом участке рассматривается строительство дороги для автобеспилотников.

ВЫВОД:

В проекте было рассказано о самом мосте Благовещенск-Хейхе, о целях строительства и значении сооружения для страны, граждан и российско-китайских отношений.

Источники:

1) https://ru.wikipedia.org/wiki/Мост_Благовещенск_—_Хэйхэ

2) <https://www.kp.ru/russia/vladivostok/mesta/most-blagoveshhensk-hejhe/>

3) <https://rg.ru/2023/05/11/reg-dfo/mezhdu-blagoveshchenskom-i-hejhe-snova-poshli-passazhirskie-teplhody.html>