

Научная статья

УДК 332.1(571.61)

<https://elibrary.ru/TZLLUP>

Роль Амурской области в формировании транспортно-логистического хаба на восточном направлении: инфраструктурные проекты и грузопотоки

**Василий Александрович****Орлов**Губернатор
Амурской области

Аннотация. В статье рассматривается транспортная инфраструктура Амурской области в связи с переориентацией внешнеторгового оборота на Восток, вызванного осложнением геополитической обстановки. Отмечается необходимость интеграции данной инфраструктуры в международные логистические цепочки со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Цель исследования представляет собой обзор и анализ функционирующей и создаваемой трансграничной инфраструктуры Амурской области и определение дальнейших направлений ее развития. Показаны примеры реализации в Амурской области инфраструктурных проектов, их текущие и прогнозируемые результаты, роль логистической инфраструктуры Амурской области в развитии приграничного сотрудничества с Китайской Народной Республикой. Отмечены стратегические задачи Амурской области в сфере логистики: повышение пропускной способности транспортной инфраструктуры области и содействие российским и китайским бизнес-структурам в расширении возможностей выхода на новые рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Создаваемый транспортный каркас региона, внедрение технологий искусственного интеллекта и беспилотных авиационных систем позволят расширить географию и ускорить транспортные потоки, локализовать производства, создать совместные предприятия в рамках российско-китайских цепочек поставок и привлечь дополнительные инвестиции для создания инфраструктуры.

Ключевые слова: трансграничный потенциал, Китайская Народная Республика, Амурская область, приграничное сотрудничество, транспортная логистика, инвестиции, инфраструктура, беспилотные авиационные системы

Для цитирования: Орлов, В. А. Роль Амурской области в формировании транспортно-логистического хаба на восточном направлении: инфраструктурные проекты и грузопотоки // Власть и управление на Востоке России. 2026 № 3 (116). С. 131–138. EDN: TZLLUP

The Role of the Amur region in formation of transport and logistic hub in the Eastern direction: Infrastructure projects and cargo flows

Vasiliy A. Orlov

Governor of the Amur Region

Abstract. The article considers the transport infrastructure of the Amur Region in connection with reorientation of foreign trade turnover to the East, caused by the complication of geopolitical situation. There is a need to integrate this infrastructure into international supply chains with the countries of the Asia-Pacific region. The purpose of this study is to review and analyze the functioning and created cross-border infrastructure of the Amur Region and determine further directions for its development. Examples of implementation of the infrastructure projects in the Amur Region, their current and projected results, the role of logistics infrastructure of the Amur region in the development of cross-border cooperation with the People's Republic of China are shown. Strategic tasks of the Amur region in the field of logistics were noted: increasing the throughput capacity of the transport infrastructure of the region and assisting Russian and Chinese business structures in expanding the possibilities of entering new markets in the countries of the Asia-Pacific region. The created transport framework of the region, introduction of artificial intelligence technologies and unmanned aircraft systems will expand geography and speed up the traffic flows, localize production, create joint ventures within the Russian-Chinese supply chains and attract additional investments to create the infrastructure.

Keywords: cross-border potential, People's Republic of China, Amur Region, cross-border cooperation, transport logistics, investment, infrastructure, unmanned aerial systems

For citation: Orlov, V. A. (2026) The Role of the Amur Region in the Formation of a Transport and Logistics Hub in the Eastern Direction: Infrastructure Projects and Cargo Flows. *Power and Administration in the East of Russia*, no. 3 (116), pp. 131–138. EDN: TZLLUP

Введение

В последние годы геополитическая обстановка претерпела существенные изменения, что повлияло на перестройку основных грузопотоков в восточном направлении. Президентом Российской Федерации поставлена задача по наращиванию объемов перевозок грузов транспортными коридорами, связывающими страну с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона. Логистические цепочки перестраиваются с учетом новых маршрутов и партнеров [Подберезкина, Сазонов, 2023].

В 2025 году доля европейских стран в российском товарообороте составила

19%, в то время как в 2021 году – порядка 36%. Доля азиатских стран в общем обороте в 2025 году – 73%¹. В итоге развитие азиатского направления является стратегически важным для России.

Текущая экономическая и геополитическая ситуация требуют новых стратегических курсов развития экономики [Кокорев, Сафронова, 2025]. Создаются альтернативные международные транспортные коридоры, вблизи которых формируются транспортно-логистические хабы, ведется поиск новых рынков сбыта и внешнеэкономических партнеров в странах Азиатско-Тихоокеанского региона [Аристова, Семёнова, 2016].

¹ Внешнеторговый баланс России в 2025 году: данные по экспорту, импорту и ключевым товарным группам. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8420772?ysclid=msyffmtf6295770046>



Вопросы приграничного сотрудничества Амурской области и Китайской Народной Республики в сфере логистики рассматривались рядом отечественных исследователей. Так, Е. С. Рычкова и Н. А. Бабкина [Рычкова, Бабкина, 2022] обращали внимание на необходимость модернизации существующей инфраструктуры под растущий потенциал международного сотрудничества; А. Д. Жуковский и М. С. Клокель [Жуковский, Клокель, 2025] рассматривали трансформацию региона в многоотраслевой кластер с драйверами развития в транспортной логистике и международной кооперации.

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Амурской области на период до 2035 года [Стратегия ..., 2023] транспортировка и хранение является одним из стратегических приоритетов развития региона. Амурская область обладает рядом преимуществ. Близость к Китаю – в регионе самая протяженная граница с Китайской Народной Республикой – 1250 км. Благовещенск – единственный административный центр, расположенный на границе с Китаем. Города Благовещенск и Хэйхэ разделяет около 750 метров реки Амур. По территории Амурской области проходит самый протяженный участок БАМа (почти 1300 км), а также часть Транссиба, федеральные автомобильные дороги «Амур» и «Лена». В Амурской области имеется 4 пункта пропуска, через которые возможны грузовые перевозки через границу с Китаем: многосторонний автомобильный пункт пропуска «Кани-Курган», смешанный пункт пропуска «Поярково», смешанный пункт пропуска «Благовещенск (речной порт)», воздушный пункт пропуска «Аэропорт Благовещенск». Работает пограничный мостовой переход через р. Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск (РФ) и Хэйхэ (КНР).

Учитывая разворот экономики на Восток, Амурская область обретает важнейшее значение для страны, становясь ключевым транспортно-логистическим хабом Российской Федерации на ее восточных рубежах.

В сфере логистики перед Приамурьем

стоят две стратегические задачи:

1) повышение пропускной способности транспортной инфраструктуры, в том числе за счет создания современных транспортно-логистических и мультимодальных складских комплексов;

2) помощь российскому и китайскому бизнесу в преодолении барьеров при выходе на новые рынки, минимизируя предпринимательские риски.

Инфраструктурные проекты Амурской области как инструмент выхода на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона

У Амурской области выстроены дружественные связи с главным стратегическим партнером Китайской Народной Республикой в культурной, гуманитарной, деловой и транспортной сферах.

Динамика товарооборота между Амурской областью и Китайской Народной Республикой в целом демонстрирует устойчивый рост. По данным Дальневосточного таможенного управления Федеральной таможенной службы России, внешнеторговый оборот в 2025 году увеличился к 2024 году на 18%. На 21% увеличилось количество стран – торговых партнеров региона. Основными экспортными товарными группами являются сельскохозяйственная продукция, лесоматериалы, минеральные ресурсы, а импортными – потребительские товары из Китая. Ключевым пунктом пропуска является смешанный пункт пропуска «Благовещенск», функционирующий в круглогодичном режиме.

В 2020 году введен в эксплуатацию международный автомобильный мост через реку Амур, который связал между собой города Благовещенск (РФ) и Хэйхэ (КНР), что стало важным фактором развития приграничной логистики двух государств.

Мост пользуется повышенным спросом у участников внешнеэкономической деятельности. По данным КОО «Амур (Хэйлунцзян)», с начала его работы государственную границу пересекло порядка 331 тысяч транспортных средств, ежегодно отмечается положительная динамика грузооборота порядка +30%. Расширяется номенклатура грузов, виды перевозок (са-

моходные, контейнерные), осуществляется перевозка опасных грузов, в том числе экспорт гелия, сжиженных природного и углеводородного газов. Проект позволил существенно сократить время и издержки на перевозку грузов, обеспечив прямую круглогодичную связь между двумя странами. Мост способствует развитию транзитных возможностей Амурской области и укреплению внешнеэкономических связей между Россией и Китаем².

Вблизи международного автомобильного моста активно развивается примостовая зона. Создан таможенно-логистический терминал (далее – ТЛТ) «Каникуртан». Здесь участникам внешнеэкономической деятельности оказывают полный спектр услуг по работе с грузами, которые проходят таможенное оформление, а затем переукладеваются и отправляются по дальнейшему маршруту. Текущая доля рынка ТЛТ составляет 60 % грузооборота многостороннего автомобильного пункта пропуска [Горчаков, 2023].

Стратегическая перспективная инвестиционная площадка «Ровное» в границах ТОР «Амурская» расположена в 20 км от г. Благовещенска, 18 км от международного моста Благовещенск – Хэйхэ, 38 км до железнодорожной инфраструктуры. Концепция развития площадки «Ровное» предусматривает поэтапное развитие более тысячи гектар.

Первый этап – 242 га сформирован с учетом деятельности 15 действующих резидентов с плановым объемом инвестиций более 13 млрд рублей, будет создано 5,5 тыс. рабочих мест. Приоритет развития – промышленно-логистическое направление, в том числе развитие и внедрение беспилотных грузоперевозок.

С 1 января 2026 года вступил в силу Федеральный закон о создании международной территории опережающего развития

(ТОР)³ – новый инструмент для реализации проектов с иностранными партнерами вблизи границы с Китайской Народной Республикой. Для реализации данного механизма в Амурской области определена площадка в границах второго этапа площадки «Ровное» – 160 га с возможностью расширения за счет свободных земельных участков. Якорный резидент определен, идет подготовка документов для подачи на резидентство международной ТОР. Инвестор планирует производить инновационные виды продукции.

В 2026 году введен в эксплуатацию международный аэропорт Благовещенск (Игнатьево) им. Н. Н. Муравьева-Амурского, включающий новую взлетную полосу, позволяющую принимать все типы воздушных судов, и новый современный аэровокзальный комплекс (находится в 15 км к северо-западу от г. Благовещенска, в 3,5 км от государственной границы с Китаем). По данным ООО «АБС Благовещенск», по итогам 2025 года пассажиропоток аэропорта впервые в истории превысил планку в 1 млн человек, что в 2,4 раза превышает показатель 2018 года. Авиагрузоперевозки становятся одним из потенциальных приоритетов в развитии логистики.

Реализуется крупный проект по модернизации Восточного полигона БАМа и Транссиба, который включает: сокращение «узких мест», модернизацию сопутствующей инфраструктуры, включающую станции и развязки, повышение транспортной связности территорий [Пешкова, Морозов, 2024]. Развитие железнодорожной инфраструктуры влияет на всю логистику региона. Появляются возможности для развития промышленных проектов (добыча, переработка), которые требуют стабильной и своевременной доставки продукции до потребителя или на

² Роль международных транспортных коридоров во внешнеторговой деятельности России и Китая [Электронный ресурс] // The Eurasian Scientific Journal. URL: <https://esj.today/PDF/62ECVN524.pdf>.

³ Путин подписал закон о международных ТОР на Дальнем Востоке // Официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе. – URL: http://www.dfo.gov.ru/press/news_DV/8083/; Для резидентов международной ТОР будет действовать специальный правовой режим (01.01.2026) // КонсультантПлюс. <https://russian-chinese.com/wp-content/uploads/2025/06/Рейтинг-Регионы-КНР-2025-5-1.pdf> URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_522525/3a85561d40dd3e2adbce091ecac4a19ce43dc6c4/

экспорт. В результате чего транспортная система – драйвер экономического роста области. Провозная мощность Восточного полигона с 2019 года увеличилась в 1,4 раза до 180 млн тонн в 2025 году⁴. По плану к 2032 году провозная способность грузов увеличится до 270 млн тонн в год.

При увеличении пропускной способности Транссиба и БАМа важная задача – обеспечить безопасность населения. Амурская область разделена Транссибом «пополам» [Древецкая, 2021]. На пересечении с Транссибом большое количество одноуровневых железнодорожных переездов. В целях сокращения времени простоя транспорта для пересечения железнодорожных переездов строятся путепроводы через Транссиб. Три уже введены (г. Свободный, поселки городского типа Серышево Серышевского муниципального округа, Новобурейский Бурейского муниципального округа), строится четвертый (г. Белогорск), еще три – в перспективе (г. Благовещенск, село Возжаевка Белогорского муниципального округа, г. Завитинск Завитинского муниципального округа).

Еще один значимый проект в сфере логистики – строительство международного совмещенного автомобильного и железнодорожного моста Джалинда (РФ) – Мохэ (КНР). Идут переговоры с китайской стороной: ведется проработка вопросов строительства, анализа грузовой базы, сроков и потенциальных инвесторов. Ежегодно по мосту сможет перевозиться до 20 млн тонн грузов в год. Дополнительно проект откроет для наших северных территорий новый коридор для поставки грузов на экспорт, а также снимет нагрузку с Транссиба и БАМа [Бардаль, 2024].

В селе Березовка Ивановского муниципального округа ведется строительство одного из крупнейших на Дальнем Востоке логистических железнодорожных терминалов – многофункционального железнодорожного терминального комплекса «Сухой порт Благовещенск». Проект предполагает поэтапное создание инфраструктуры для оказания услуг

по перевалке грузов между железнодорожным и автомобильным транспортом и предназначен для обслуживания грузопотока между Россией и Китаем через г. Благовещенск. Сухой порт дает выход участникам внешнеэкономической деятельности на важнейшие транспортные узлы. Терминал связывает автомобильный мост через р. Амур с ближайшей станцией Транссиба – Березовский-Восточный. Реализация проекта будет способствовать росту внешнеэкономической деятельности и местного бизнеса. Сухой порт в ближайшие 3 года увеличит объем обработки различных видов грузов до 0,5 млн тонн в год⁵.

На территории Амурской области прорабатывается реализация двух экспериментальных проектов, не имеющих аналогов в мире, связанных с трансграничной перевозкой грузов на территорию Китайской Народной Республики посредством использования беспилотных транспортных средств: беспилотные грузовые транспортные перевозки и беспилотные авиационные грузовые перевозки.

Система беспилотных перевозок по автомобильному мосту через р. Амур ориентирована на оптимизацию транспортировки грузов через российско-китайскую границу. Проведена приемка государственного уровня в Китае первого в провинции Хэйлунцзян проекта трансграничных беспилотных грузовых перевозок по автомобильному мосту Хэйхэ-Благовещенск.

Приемка касалась четырех ключевых показателей: точность восприятия окружающей среды автомобилем, надежность экстренного торможения, адаптация к условиям холодного климата и эффективность взаимодействия с таможенными пунктами пропуска. Дополнительные испытания полностью подтвердили жизнеспособность этого проекта в реальных эксплуатационных сценариях.

С целью индивидуализации Амурской области и учитывая ее уникальное месторасположение на границе с Китаем, прорабатывается проект создания первого в

⁴ Итоги развития в 2013–2025 гг. Восточный полигон – Транссиб и БАМ. Грузовые перевозки. – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=19721>

⁵ Инвестиционный портал Амурской области. – URL: <https://invest.amurobl.ru/>

мире международного БПЛА-моста (Международный транспортный БАС-Хаб).

Помимо международных перевозок дропорт сможет использоваться для развития маркетплейсов, для доставки грузов, медикаментов в труднодоступные населенные пункты, при чрезвычайных ситуациях и пр.

Дополнительно в Амурской области ведется работа по внедрению технологий искусственного интеллекта в международную транспортную логистику по примеру Китайской Народной Республики.

В Амурской области по поручению Президента Российской Федерации ведется работа по созданию в г. Благовещенск Центра российско-китайского делового сотрудничества федерального значения.

В рамках Российско-китайского экономического форума «АмурЭкспо» открыт пилотный офис Центра компетенций – ключевой составляющей Центра сотрудничества. Сформирована партнерская сеть, в рамках которой в том числе созданы Центры технической приемки в городах Шанхай и Чэнду (КНР), Центр сотрудничества в области медицинских технологий (г. Шанхай), создается инженеринговый центр для китайской про-

мышленной продукции, импортируемой в Российскую Федерацию.

Область заняла первое место в стране в рейтинге продуктивности взаимодействия регионов России и Китая, по оценке Российско-китайского комитета дружбы, мира и развития⁶.

Амурская область создает новые логистические коридоры, планомерно совершенствуя соответствующую инфраструктуру, укрепляя позицию одного из ключевых игроков.

Выводы

Логистическая инфраструктура Амурской области играет ключевую роль в развитии приграничного сотрудничества с Китайской Народной Республикой. Создание в Амурской области современного транспортного каркаса, ориентированного на страны Азиатско-Тихоокеанского региона, позволит расширить географию и ускорить транспортные потоки, локализовать производства, создать совместные российско-китайские предприятия и привлечь дополнительные инвестиции для создания инфраструктуры, а также стать транзитным хабом между регионами Российской Федерации и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Список источников:

1. Аристова, Л. Б., Семёнова, Н. К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия: сводный аналитический доклад // Институт востоковедения РАН, 2016. – URL: <https://book.ivran.ru/f/aristova-lb-semenova-nk-2-ya-chast-geopoliticheskij-shans-rossii--transportnaya-sistema-v-formate-rf.pdf>.
2. Бардаль, А. Б. Россия и Китай: взаимодействия в сфере наземного транспорта на современном этапе // Регионалистика. 2024. № 2 (11). С. 59–73. DOI: 10.24412/1815-0683-2023-3-11-23 EDN: KEBUDU
3. Горчаков, В. В. Российско-китайское сотрудничество в области транспорта // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2023. № 3 (104). С. 11–23. DOI: 10.24412/1815-0683-2023-3-11-23 EDN: KEBUDU
4. Древецкая, С. С. Развитие транспортно-логистической системы между Россией и Китаем // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2021. №4 (46). С. 38–42. DOI: 10.18324/2224-1833-2021-4-38-42 EDN: UIJXPS
5. Жуковский А. Д., Клокель М. С. Экономическое и инфраструктурное преобразование Амурской области в контексте трансграничной кооперации с Китаем // Вестник ВГТУ. 2025. №4. С. 122–135.
6. Кокорев, И. А., Сафронова, А. А., Кахриманова, Д. Г., Григорьев Д. А., Кар-

⁶ Рейтинг продуктивности взаимодействия регионов Российской Федерации с Китайской Народной Республикой по итогам 2024 – I половины 2025 годов. – URL: <https://russian-chinese.com/wp-content/uploads/2025/06/Рейтинг-Регионы-КНР-2025-5-1.pdf>

пухин В. В. Новые векторы стратегического партнерства России и Китая: логистика, транспортные коридоры и интеграция в рамках BRICS // Экономика и управление: проблемы и решения. 2025. № 5 (158). С. 59–80. DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2025.05.05.008 EDN: SKMVAV

7. Пешкова Г. Ю., Морозов А. В. Модернизация Восточного полигона, как основа реформирования транснациональной логистики РФ на современном этапе // Финансовый менеджмент. № 4 2024 С. 114–123. DOI: <https://doi.org/10.25806/fm-1225>

8. Подберезкина О. А., Сазонов С. Л. Российско-китайское сотрудничество в области транспорта и логистики в новых геополитических условиях в 2022–2023 гг // Обозреватель - Observer. 2023. №3 (398). С. 44–55. DOI: 10.48137/2074-2975_2023_3_44 EDN: PUCFHA

9. Рычкова Е. С., Бабкина Н. А. Роль транспортной инфраструктуры в обеспечении экономической безопасности Амурской области // Вестник евразийской науки. 2022. № 2. С. 36. EDN: COTDTY

10. Стратегия социально-экономического развития Амурской области на период до 2035 года (постановление Правительства Амурской области от 24.04.2023 № 381) // Правительство Амурской области. – URL: <https://economy.amurobl.ru/pages/strategicheskoe-planirovanie-i-prognozirovanie-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-oblasti/strategiya-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-oblasti/strategiya-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-amurskoy-oblasti/?ysclid=msziln112559350316>

References:

1. Aristova, L. B., Semyonova, N. K. (2016) Russia's Geopolitical Opportunity: a Transport System in the Format of the Russian Federation – China – Central Asia: a Summary Analytical Report // Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences., – URL: <https://book.ivran.ru/f/aristova-lb-semenova-nk-2-ya-chast-geopoliticheskij-shans-rossii--transportnaya-sistema-v-formate-rf.pdf> (in Russ.).

2. Bardal, A. B. (2024) Russia and China: Interaction in the Terms of Land Transport at the Present Stage. Regionalistica, no. 2 (11), pp. 59–73. DOI: 10.24412/1815-0683-2023-3-11-23 EDN: KEBUDU (in Russ.).

3. Gorchakov, V. V. (2023) Russian-Chinese cooperation in the field of transport. Customs policy of Russia in the Far East, no. 3 (104), pp. 11–23. DOI: 10.24412/1815-0683-2023-3-11-23 EDN: KEBUDU (in Russ.).

4. Drevetskaya, S. S. (2021) Development of the transport and logistics system between Russia and China. Problems of Socio-Economic Development of Siberia, no. 4 (46), pp. 38–42. DOI: 10.18324/2224-1833-2021-4-38-42 EDN: UIJXPS (in Russ.).

5. Zhukovsky, A. D., Klockel, M. S. (2025) Economic and infrastructural transformation of the Amur Region in the context of cross-border cooperation with China // Vestnik of Vitebsk state technological university, no. 4, pp. 122–135. (in Russ.).

6. Kokorev I. A., Safronova A. A., Kakhrianova D. G., et al. (2025) New vectors of strategic partnership between Russia and China: logistics, transit corridors and integration within the framework of BRICS. Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya, vol. 5, no. 5, pp. 59–70. DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2025.05.05.008 (in Russ.).

7. Peshkova G. Yu., Morozov A. V. (2024) Modernization of the Eastern Polygon as the Basis for Reforming the Transnational Logistics of the Russian Federation at the Present Stage. Financial Management, no. 4, pp. 114–123. DOI: <https://doi.org/10.25806/fm-1225> (in Russ.).

8. Podberezkina, O. A., Sazanov, S. L. (2023) Russian-Chinese cooperation in the field of transport and logistics in the new geopolitical conditions in 2022–2023. Observer, no. 3 (398), pp. 44–55. DOI: 10.48137/2074-2975_2023_3_44 EDN: PUCFHA (in Russ.).

9. Rychkova E. S., Babkina N. A. (2022) The role of transport infrastructure in ensuring the economic security of the Amur region. Bulletin of Eurasian Science, no. 2, pp. 36.

EDN: COTDTY (in Russ.).

10. Strategy for the Socio-Economic Development of the Amur Region for the Period up to 2035 (Resolution of the Government of the Amur Region No. 381 dated 24.04.2023) // Government of the Amur Region. – URL: <https://economy.amurobl.ru/pages/strategicheskoe-planirovanie-i-prognostirovanie-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-olasti/strategiya-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-oblasti/strategiya-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-amurskoy-oblasti/?ysclid=msziln112559350316> (in Russ.).

Статья поступила в редакцию 01.08.2026; одобрена после рецензирования 17.08.2026; принята к публикации 18.08.2026.

The article was submitted 01.08.2026; approved after reviewing 17.08.2026; accepted for publication 18.08.2026.

Информация об авторе

В. А. Орлов – кандидат экономических наук, Губернатор Амурской области, Благовещенск, Россия
secretar1@amurobl.ru

Information about the author

V. A. Orlov – candidate of Economic Sciences, Governor of the Amur Region, Blagoveshchensk, Russia
secretar1@amurobl.ru