

DOI 10.24412/1026-8804-2026-2-5-26

УДК 339.92

Трансграничность между транзитом и развитием: институциональные рамки региональной политики¹

Андрей Борисович Волынчук,

доктор политических наук, ведущий научный сотрудник
Центра глобальных и региональных исследований
Института истории, археологии и этнографии
народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.
E-mail: i-abv@yandex.ru

В условиях интенсификации трансграничных связей и роста международных потоков товаров, капитала и рабочей силы трансграничное сотрудничество всё чаще рассматривается как один из ключевых инструментов социально-экономического развития приграничных территорий. Вместе с тем на практике во многих регионах оно по-прежнему реализуется преимущественно в транзитной логике, ориентированной на обслуживание внешних потоков и развитие инфраструктурно-логистических функций. Такая модель, несмотря на количественный рост взаимодействия, редко трансформируется в устойчивые источники внутреннего развития регионов. В статье анализируется противоречие между транзитной и ориентированной на развитие логикой трансграничного сотрудничества в контексте региональной политики, реализуемой на юге российского Дальнего Востока. Опираясь на концепцию «нового регионализма», трансграничные территории рассматриваются не как пассивные пространства посредничества, а как потенциальные акторы регионального развития, чья роль определяется уровнем институциональной ёмкости и степенью встроенности трансграничной повестки в региональные стратегии. На основе анализа международного опыта трансграничной региональной политики в Европейском союзе, Северной Америке и Юго-Восточной Азии выявляются альтернативные модели, демонстрирующие возможность перехода от обслуживания потоков к формированию пространств развития. Показано, что ключевым условием такого перехода выступает не масштаб

¹ Статья подготовлена при финансовой поддержке РНФ (проект № 25-18-20055).

трансграничного взаимодействия как такового, а способность региональных и муниципальных акторов интегрировать его в логику территориального воспроизводства. Сформулированы базовые условия концептуального перехода от транзитной модели к ориентированным на развитие формам трансграничного сотрудничества, позволяющие рассматривать трансграничность как управляемый ресурс региональной политики.

Ключевые слова: трансграничное сотрудничество, транзитная логика, региональная политика, институциональная ёмкость, «новый регионализм», приграничные территории, региональное развитие, субъектность регионов, юг Дальнего Востока России.

Cross-Border Dynamics between Transit and Development: Institutional Frameworks of Regional Policy.

Andrey Volynchuk, Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: i-abv@yandex.ru.

In the context of intensifying cross-border interactions and growing international flows of goods, capital, and labor, cross-border cooperation is increasingly viewed as one of the key instruments for the socio-economic development of border regions. However, in many regions it is still implemented primarily within a transit-oriented logic focused on serving external flows and expanding transport and logistics functions. Despite the quantitative growth of interactions, such model rarely transforms into sustainable sources of internal regional development. This paper examines the contradiction between transit-oriented and development-oriented logics of cross-border cooperation in the context of regional policy implemented in the southern Russian Far East. Drawing on the concept of new regionalism, cross-border territories are considered not as passive spaces of mediation but as potential actors of regional development, whose role is determined by their institutional capacity and the extent to which cross-border agenda is embedded in regional strategies. Based on the analysis of international experience in cross-border regional policy in the European Union, North America, and Southeast Asia, alternative models are identified that demonstrate the potential transition from servicing flows to the formation of development-oriented spaces. It is shown that the key condition for such transition is not the scale of cross-border interaction itself, but the ability of regional and municipal actors to integrate cross-border cooperation into the logic of territorial reproduction. Fundamental conditions for a conceptual shift from a transit model to development-oriented forms of cross-border cooperation are formulated, allowing cross-border dynamics to be regarded as a manageable resource of regional policy.

Keywords: cross-border cooperation, transit logic, regional policy, institutional capacity, new regionalism, border regions, regional development, regional agency, southern Russian Far East.

ВВЕДЕНИЕ

В условиях интенсификации трансграничных связей и роста международных потоков товаров, капитала и рабочей силы трансграничное сотрудничество всё чаще рассматривается как один из ключевых инструментов социально-экономического развития периферийных и приграничных территорий. Однако на практике в большинстве случаев оно по-прежнему реализуется преимущественно в транзитной логике, сводясь к обслуживанию внешних потоков и выполнению инфраструктурно-логистических функций. Такая модель взаимодействия, несмотря на внешнюю динамичность и количественный рост показателей, редко приводит к формированию устойчивых источников внутреннего развития приграничных регионов.

Наращивание объёмов торговли, транспортных перевозок и инвестиционных проектов само по себе не гарантирует улучшения социально-экономических параметров территорий, через которые проходят трансграничные потоки. Более того, в ряде случаев наблюдается парадоксальная ситуация, при которой рост трансграничной активности сопровождается усилением структурных дисбалансов, демографического оттока и воспроизводством периферийного статуса приграничных регионов. Это указывает на принципиальное расхождение между логикой транзита и логикой развития, которое не может быть устранено исключительно за счёт количественного расширения взаимодействия.

В то же время международный опыт трансграничной региональной политики демонстрирует возможность альтернативных траекторий. В ряде макрорегионов — прежде всего в Европейском союзе, Северной Америке и Юго-Восточной Азии — трансграничное сотрудничество последовательно эволюционировало от обслуживания потоков к формированию пространств развития, ориентированных на занятость, локальные цепочки добавленной стоимости и институциональную связанность приграничных территорий. Ключевым элементом этих моделей стало переосмысление трансграничности не как внешнего ограничения или транзитного ресурса, а как инструмента внутренней региональной политики, встроенного в долгосрочные стратегии территориального развития.

В устоявшемся научном дискурсе данное противоречие между транзитной и направленной на развитие логикой трансграничного сотрудничества нередко фиксируется эмпирически, однако оно остаётся недостаточно концептуализированным. Переход от транзитной модели к модели развития зачастую трактуется как производный от институциональных реформ

или внешнеэкономической конъюнктуры, без должного внимания к теоретическим основаниям региональной трансграничности и её роли в формировании устойчивых социально-экономических систем. В результате трансграничные территории продолжают рассматриваться преимущественно в качестве пространств посредничества, а не как самостоятельные акторы развития.

Методологической основой настоящего исследования выступают положения «нового регионализма», рассматривающего регионы и приграничные пространства как динамичные, многоуровневые и институционально неоднородные образования, формирующиеся под воздействием как внутренних, так и внешних факторов. В рамках данного подхода трансграничное сотрудничество интерпретируется не как вспомогательный элемент внешней политики или инфраструктурной стратегии, а как часть региональной политики развития, требующей учёта институциональной ёмкости, управленческих практик и социально-экономической структуры конкретных территорий. Использование концепта «нового регионализма» позволяет выйти за рамки традиционной, преимущественно отраслевой и централизованной логики региональной политики, характерной для российского Дальнего Востока.

Целью настоящей статьи является формирование теоретической рамки анализа трансграничных территорий как пространств развития, а не исключительно обслуживания внешних потоков.

Для достижения поставленной цели в статье предполагается решение следующих задач: во-первых, выявить ограничения транзитной логики как доминирующей парадигмы трансграничного сотрудничества в региональной политике; во-вторых, проанализировать ключевые теоретические подходы, позволяющие рассматривать трансграничные территории в логике развития, прежде всего в рамках концепции «нового регионализма»; в-третьих, сформулировать базовые условия перехода от транзитной модели к ориентированной на развитие формам трансграничного взаимодействия.

ТРАНЗИТНАЯ ЛОГИКА В РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ: ПРЕДЕЛЫ И ПРОТИВОРЕЧИЯ

В региональной политике периферийных и приграничных территорий транзит традиционно рассматривается как универсальная экономическая активность и эффективный механизм включения региона в более широкие экономические взаимодействия.

ствия. В этой логике территория выступает не как самостоятельный актор развития, а прежде всего как единица, выполняющая инфраструктурную функцию, — пространство, обеспечивающее перемещение потоков сырья, капитала, товаров и трудовых ресурсов между внешними центрами производства и потребления. Транзитная специализация встраивается в региональные стратегии как относительно нейтральная и технологически измеримая цель, не требующая глубоких институциональных и социально-экономических трансформаций. Подобный подход укоренён в представлениях о развитии как о результате интеграции во внешние рынки и транспортно-логистические системы, что сближает транзитную модель с классическими концепциями зависимого и периферийного развития [8; 22].

Транзит в данном контексте выступает не только как логистическая специализация, но и как внешне ориентированная модель регионального развития. Экономическая динамика территории определяется преимущественно внешними акторами, конъюнктурой международных рынков и конфигурацией транснациональных цепочек поставок. Сам регион при этом выполняет обслуживающую функцию, а ключевые решения, формирующие структуру добавленной стоимости, выносятся за его пределы. Региональные интересы при этом подчиняются задаче устойчивого обеспечения пропускной способности, снижения транзакционных издержек и обслуживания внешних потоков, тогда как вопросы воспроизводства населения, занятости и локальной экономики отодвигаются на периферию стратегического планирования. Как отмечает А. Амин, подобные формы включения территорий в глобальную экономику создают «пространства потоков без пространств развития», где экономическая активность не трансформируется в институциональную и социальную устойчивость [4].

Парадокс транзитной логики заключается в том, что, обеспечивая количественный рост потоков, она редко формирует устойчивые внутренние источники развития. Экономические эффекты транзита концентрируются в инфраструктурных секторах с низкой добавленной стоимостью, ограниченной занятостью и слабой связью с локальной экономикой, в результате мультипликативное воздействие на локальную экономику остаётся ограниченным. Как итог — регион оказывается включённым в трансграничные процессы функционально, но не институционально. Иначе говоря, транзит формирует функциональную связанность территорий, которая в логике «нового регионализма» не сопровождается появлением устойчивых институциональных и производственных взаимодействий, необходимых для эндогенного роста [11; 16].

Рост трансграничных потоков в рамках такой модели не устраняет, а зачастую воспроизводит и усиливает структурные дисбалансы. Возрастает пространственная поляризация между «ядром» региона и его «периферией», повышается зависимость территории от внешних факторов. В свою очередь, развитие оказывается подверженным колебаниям международной конъюнктуры, политическим ограничениям и логистическим сбоям, что снижает его устойчивость в долгосрочной перспективе. Тем самым транзитная специализация закрепляет периферийный статус территории, даже в условиях формального роста экономической активности.

Российский Дальний Восток в этом контексте представляет собой показательный, но не исключительный кейс. Исторически транзитная функция рассматривалась в региональной политике как более прогрессивная альтернатива сырьевой специализации, как шаг к включению региона в международные хозяйственные связи и элемент диверсификации экономики. В этом смысле развитие транспортной и портовой инфраструктуры воспринималось как переход к более высокому уровню социально-экономического развития по сравнению с экстенсивной моделью освоения ресурсов.

Однако в современных условиях транзитная специализация всё чаще выступает не как очередной этап развития, а как его структурный предел. Несмотря на рост грузопотоков и расширение логистической инфраструктуры, дальневосточные регионы сталкиваются с воспроизводством демографического оттока, ограниченной занятости и слабой локальной экономики. Транзит, не будучи встроенным в систему регионального развития, перестаёт выполнять модернизирующую функцию и начинает выступать фактором консервации существующих дисбалансов. Это позволяет рассматривать дальневосточный опыт как эмпирическое подтверждение более общей проблемы — исчерпаемости транзитной логики в качестве основы региональной политики.

Таким образом, транзит, оставаясь важным элементом пространственной интеграции, не может рассматриваться как самодостаточная стратегия развития приграничных территорий. Его доминирование в региональной политике формирует институциональные и экономические ограничения, преодоление которых требует переосмысления самой роли трансграничности — от внешней инфраструктурной функции к внутреннему ресурсу территориального развития. Именно в этом контексте обращение к международному опыту альтернативных моделей трансграничной региональной политики приобретает принципиальное значение.

ОТ ТРАНЗИТНОЙ ФУНКЦИИ К МОДЕЛИ РАЗВИТИЯ: ПОДХОДЫ В МИРОВОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ

Выявленные ограничения транзитной логики регионально-го развития актуализируют вопрос о поиске альтернативных моделей трансграничного взаимодействия, способных трансформировать внешние потоки в источники внутреннего роста. Если в рамках транзитной парадигмы приграничные территории закрепляются в роли функциональных посредников между внешними центрами, то международная практика демонстрирует, что подобная роль не является ни единственно возможной, ни неизбежной. В ряде регионов мира трансграничное сотрудничество стало основой формирования пространств развития, в которых логистика, торговля и мобильность выступают не самоцелью, а элементами более широкой региональной стратегии, ориентированной на занятость, локальные цепочки добавленной стоимости и институциональную связанность территорий.

Обращение к международному опыту в данном контексте не предполагает механического переноса моделей или институциональных решений. Его аналитическая ценность заключается в выявлении принципиальных сдвигов — от внешне ориентированной логики обслуживания потоков к внутренне ориентированной политике развития приграничных регионов. Именно такие сдвиги позволяют рассматривать трансграничность не как структурное ограничение периферии, а как управляемый ресурс, включённый в долгосрочные стратегии территориального роста. В этом смысле опыт Европейского союза, Северной Америки и Юго-Восточной Азии представляет особый интерес как совокупность различных, но концептуально сходных попыток преодоления транзитной зависимости и формирования альтернативных моделей трансграничного развития.

Европейский союз — Interreg и механизм многоуровневого управления

В ЕС трансграничное «сближение» приграничья первоначально оформилось как элемент политики экономической кооперации / сплочения и территориальной солидарности. Инструментальным ядром этого процесса выступила программа Interreg [10] и связанные с ней инициативы, которые объединяют финансирование, совместное программирование и управление проектами на локально-административных

уровнях NUTS III и ниже². Ключевая особенность такой модели — совместное управление программами/проектами и ориентация не только на инфраструктуру, но и на социально-экономические, экологические и институциональные компоненты сотрудничества.

Деятельность Interreg направлена на поддержку взаимодействия между регионами уровня NUTS III как минимум двух отдельных государств-членов, расположенных непосредственно на границе или рядом с ней. Её цель — совместное решение общих проблем, выявленных в приграничных регионах, использование нераскрытого потенциала роста последних, а также расширение сотрудничества в целях общего гармоничного развития Союза. Интересно, что в ЕС управление трансграничными программами осуществляется на уровне малых/локальных региональных единиц, где взаимодействуют не государства, а конкретные приграничные территории. Именно такой формат — «регион к региону», а не «страна к стране» — обеспечивает гибкость и реальную вовлечённость местных акторов, чего недостаёт, на наш взгляд, российско-китайскому приграничью.

В Европейском союзе трансграничные пространства рассматриваются как единые социально-экономические системы, а не как региональная периферия. Этот подход позволяет достичь существенных практических результатов, таких как улучшение мультимодальной транспортной связности, координация пространственного развития и устойчивое повышение институциональной координации в приграничных зонах. Эти программы иллюстрируют, как за счёт целевого финансирования и совместного управления можно трансформировать приграничье, обладающее, как правило, исключительно линейной структурой (транспортный коридор), в интегрированную функциональную территорию.

В итоге практическая реализация программ сотрудничества содействовала формированию устойчивых трансграничных экономических и институциональных связей, включая создание совместных рынков труда, развитие приграничной транспортной и социальной инфраструктуры и появление постоянных механизмов координации региональной политики. В результате приграничные территории ЕС постепенно трансформиро-

² Система NUTS (Nomenclature of Territorial Units for Statistics) — это иерархическая классификация регионов ЕС, используемая Евростатом для статистики и планирования политики сплочения. Уровень NUTS III соответствует локальным административно-территориальным единицам численностью 150—800 тыс. жителей и является основным масштабом планирования и реализации программ Interreg [20].

вались из периферийных зон национальных экономик в функционально интегрированные пространства, обладающие собственной институциональной субъектностью и способностью аккумулировать эффекты трансграничного взаимодействия.

**Северная Америка (NAFTA → USMCA):
институциональный апгрейд и его значение
для модели развития приграничных территорий**

В Северной Америке трансграничная интеграция приобрела выраженный промышленный характер благодаря созданию сети *maquiladora*- / *in-bond*-производства на мексиканской стороне и связанных с ним производственных цепочек между США, Мексикой и Канадой. Ранние программы (*Border Industrialization Program*, последующее развитие *maquiladora regime*) способствовали созданию рабочих мест и формированию производственных кластеров вдоль американо-мексиканской границы. Результаты указывают на существенные эффекты по трудоустройству, притоку инвестиций и формированию локальных сервисов. Вместе с тем американский опыт фиксирует и проявление ограничений: доминанта низко- и среднетехнологичных сегментов производственных отраслей, асимметричное распределение добавленной стоимости и потребность в политике адаптации рынков труда и социальной защиты.

Вместе с тем опыт стран Северной Америки является показательным примером эволюции трансграничного взаимодействия от «пассивного транзита» к глубокой промышленной интеграции. Если в первые годы действия Североамериканского соглашения о свободной торговле (NAFTA) (1994—2018) основное внимание уделялось снятию тарифных барьеров и стимулированию региональной торговли между США, Канадой и Мексикой, то со временем интеграция приобрела выраженный территориально-производственный характер. На границе США и Мексики возникли зоны *maquiladora* — специальные производственные площадки, работающие по принципу *in-bond manufacturing*, где импорт сырья и компонентов освобождался от пошлин при условии экспорта готовой продукции обратно в США [7].

Эта модель обеспечила быстрый рост занятости, развитие производственной инфраструктуры и приток иностранных инвестиций в приграничные штаты Мексики. Вместе с тем она оставалась транзитной по своей сути: добавленная стоимость концентрировалась в головных компаниях США, а роль приграничных производств сводилась к выполнению «отвёрточных»/сборочных функций. Тем самым *maquiladora*-индустрия

воспроизводила структуру экономического взаимодействия, где промышленное развитие зависело от экзогенного спроса и налогово-тарифных стимулов, но не создавала устойчивых локальных цепочек [12].

Подписанное в 2020 г. новое соглашение United States — Mexico — Canada Agreement (USMCA) стало институциональным «апгрейдом» прежней модели и было нацелено на переход от транзитной логики к модели локализованного роста [13]. В нём закреплялись механизмы, стимулирующие удержание добавленной стоимости и производственных компетенций в пределах региональных экономик. Среди ключевых новаций соглашения [18]:

- повышение требований к происхождению продукции. Например, для автомобилей минимальный уровень локализации узлов и агрегатов увеличивался с 62,5% до 75%. Это обязывает компании развивать поставки комплектующих и полуфабрикатов внутри региона, включая Мексику и Канаду, создавая устойчивые цепочки поставок и стимулируя локальные производства;
- введение трудовых стандартов и механизмов контроля занятости. Не менее 40% производства автомобилей должно осуществляться на предприятиях, где средняя заработная плата не ниже 16 долларов в час. Такой подход был направлен на снижение стимулирующей роли «дешёвой рабочей силы» как основного/единственного конкурентного преимущества и формирование предпосылок для технологического обновления производства;
- развитие сектора услуг, цифровой торговли и защиты интеллектуальной собственности, что послужило источником диверсификации экономики приграничных регионов и стало стимулом создания новых ниш для малого и среднего бизнеса.

С практической точки зрения соглашение USMCA сместило акцент от транзитных потоков товаров к формированию интегрированных производственно-сервисных экосистем, где каждая сторона получает возможность развивать собственные компетенции и инновационные секторы. Это превратило североамериканскую границу из «проводника» глобальных потоков в пространство устойчивой кооперации. Исследования Всемирного банка и академические обзоры подтверждают, что трансграничная промышленная интеграция способна генерировать устойчивое развитие при наличии компенсирующей политики (образование, кластерная поддержка, экологические стандарты и пр.) [18].

Таким образом, реализация механизмов NAFTA, а впоследствии USMCA, привела к формированию устойчивых трансграничных производственных систем, интегрировав приграничные территории США и Мексики в единые цепочки создания стоимости, прежде всего в промышленном (автопром, электроника, агропромышленный комплекс) и логистическом секторах. В результате американо-мексиканское приграничье перестало выполнять исключительно транзитные функции и превратилось в пространство производственной специализации, накапливающее инвестиции и технологические компетенции, что обеспечило структурное включение его в североамериканскую экономическую систему.

Юго-Восточная Азия — «треугольники роста» и экономические коридоры (SIJORI, BIMP-EAGA, GMS)

В отличие от Европы и Северной Америки, где трансграничная интеграция формировалась в условиях развитых институциональных структур и регулируемых рынков, в Юго-Восточной Азии она изначально носила прагматичный, проектно-ориентированный и экономико-территориальный характер. Регион стал лабораторией пространственных экспериментов — «треугольников роста» и субрегиональных инициатив, в которых основной акцент делался на комплементарности ресурсов, капитала и рабочей силы, а не на унификации законодательства.

Одним из первых и наиболее успешных примеров стала инициатива SIJORI Growth Triangle (Сингапур — Джохор — Риау), запущенная в конце 1980-х гг. [21]. Её ядро составило рациональное распределение функций между тремя территориями:

- Сингапур предоставлял капитал, технологии и деловую инфраструктуру;
- малайзийский Джохор — производственные мощности и квалифицированную рабочую силу;
- индонезийские острова Риау — земельные и природные ресурсы.

Результатом стала устойчивая промышленно-сервисная зона, где взаимодействие строилось на принципе функциональной комплементарности, а не соперничества. Исследования показывают, что создание региона SIJORI способствовало росту инвестиций, увеличению занятости и появлению устойчивых трансграничных кластеров в сфере обрабатывающей промышленности и логистики [19].

На волне успеха SIJORI в 1990-е гг. была создана более масштабная инициатива BIMP-EAGA (Brunei — Indonesia — Malaysia — Philippines East ASEAN Growth Area), направленная на развитие

периферийных морских регионов и повышение их включённости в региональные торговые потоки [5]. Здесь ключевую роль сыграли многосторонние финансовые институты, прежде всего Азиатский банк развития (ADB), обеспечивавший проектное финансирование, консультации и институциональную поддержку. ВІМР-EAGA стала примером того, как при ограниченных административных ресурсах можно добиться интеграционного эффекта за счёт совместных инфраструктурных и логистических проектов.

Параллельно формировался проект Greater Mekong Subregion (GMS) — крупнейшая программа субрегионального развития в Азии, объединяющая Камбоджу, Лаос, Мьянму, Таиланд, Вьетнам и китайскую провинцию Юньнань. GMS сфокусировалась на развитии экономических коридоров — транспортных и энергетических магистралей, связывающих внутренние районы названных стран с портами Южно-Китайского моря [6]. Эти коридоры стали инструментом конвергенции периферийных территорий, повышения мобильности товаров и услуг, а также институционального выравнивания стандартов проектного управления.

Региональная практика приграничного сотрудничества стран Юго-Восточной Азии предлагает альтернативную парадигму трансграничного развития, основанную не на политико-правовой унификации, а на прагматической взаимной выгоде, функциональной специализации и поэтапном формировании экономических узлов роста.

Таким образом, общей чертой рассмотренных международных практик является смещение акцента с количественного роста потоков на качественные эффекты трансграничного взаимодействия. Экономическая интеграция дополняется институциональной координацией, развитием субнационального уровня управления и формированием устойчивых форм трансграничного сотрудничества, выходящих за рамки инфраструктурных проектов. В результате трансграничные территории перестают быть исключительно пространствами транзита и приобретают признаки автономных акторов регионального развития.

Международный опыт демонстрирует, что превращение трансграничного сотрудничества в фактор развития не является автоматическим следствием роста потоков или расширения инфраструктуры. Оно требует принципиального пересмотра роли региона в системе трансграничных взаимодействий — от обслуживающего пространства к субъекту, способному формулировать и реализовывать собственные приоритеты развития. Ключевым условием такого сдвига выступает институциональная ёмкость территории, понимаемая как совокупность

управленческих, экономических и социальных возможностей, позволяющих интегрировать трансграничную повестку в региональную политику, а не подчинять ей развитие. В отсутствие этих условий трансграничное сотрудничество неизбежно воспроизводит транзитную зависимость, при этом масштабы и интенсивность взаимодействия значения не имеют. Именно поэтому дальнейший анализ требует обращения к концептам «нового регионализма», позволяющим теоретически осмыслить механизмы формирования институциональной субъектности регионов и определить границы управляемости трансграничных процессов в контексте региональной политики.

«НОВЫЙ РЕГИОНАЛИЗМ» И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ЁМКость В КОНТЕКСТЕ ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Анализ международных моделей трансграничного сотрудничества демонстрирует, что успешное развитие приграничных регионов в ЕС, Северной Америке и Юго-Восточной Азии базируется не столько на выгодном географическом положении, сколько на институциональной вовлечённости территорий, выступающих в роли самостоятельных акторов развития. В этих макрорегионах трансграничные зоны включены в горизонтальные сети взаимодействия, формируют устойчивые экономические и управленческие связи, которые выходят далеко за рамки межгосударственного транзита.

На российско-китайской границе подобная субъектность выражена значительно слабее. Активность региональных акторов сдерживается/ограничена федеральным регулированием, институциональная инфраструктура взаимодействия остаётся фрагментированной, и, как результат, экономическая отдача от приграничного сотрудничества не соответствует его интенсивности. В этой связи, как нам представляется, обращение к теоретическим рамкам **«нового регионализма»** и **институциональной ёмкости** является необходимым условием для объяснения причин закрепления за югом российского Дальнего Востока устойчивой/избыточной транзитной специализации в структуре российско-китайского трансграничного взаимодействия и поиска потенциальных сценариев его трансформации.

В современной науке трансграничные территории рассматриваются как активные пространства регионализации, в которых государственные границы перестают быть исключительно барьером и начинают функционировать как ресурс развития. Такой подход связан с продвижением концепции «нового

регионализма» (New Regionalism), которая оформилась в качестве самостоятельного методологического подхода на рубеже XX—XXI вв. и кардинальным образом повлияла на понимание интеграционных процессов в пределах международных региональных пространств.

Концепция «нового регионализма», разработанная Б. Хеттне и Ф. Сёдербаумом, трактует регионализацию как многоуровневый процесс, в котором регионы выступают не столько объектами, сколько субъектами международного взаимодействия. Авторы подчёркивают, что «формирование региона — это в первую очередь политический процесс, вырастающий из реальных взаимодействий акторов через границу» [9]. В их понимании, «настоящая» регионализация «формируется не сверху — через международные соглашения, а снизу — через интересы региональных акторов, которые связаны друг с другом функциональными потоками» [9].

Регионы в такой модели:

- становятся политическими субъектами (а не просто административными территориями);
- развивают горизонтальные связи с соседними странами по всему спектру отношений;
- формируют пространства совместного развития, а не только транзитной логистики.

В свою очередь, М. Китинг указывает, что «новый регионализм» усиливает децентрализацию, снижая доминирование центра и расширяя автономию регионов в международных контактах. Это открывает регионам возможность участия во внешнеэкономической политике и формирует практики многоуровневого управления (multi-level governance) [11].

Таким образом, исходя из основополагающих идей и принципов «нового регионализма», региональная политика, реализуемая на российском Дальнем Востоке, будет успешной/эффективной только в том случае, если инициатива развития приграничья будет исходить не только из Москвы, но и от региональных акторов — власти, бизнеса, муниципалитетов и трансграничных сообществ.

Институциональная ёмкость территории в логике «нового регионализма»: значение для приграничных регионов России

В рамках «нового регионализма» ключевое аналитическое значение приобретает категория институциональной ёмкости территории (institutional capacity), позволяющая перейти

от описания пространственных процессов к оценке способности регионов формировать собственные траектории развития. В отличие от традиционных подходов, трактующих институты преимущественно как совокупность формальных правил и административных структур, институциональная ёмкость понимается как способность территории вырабатывать, координировать и воспроизводить устойчивые формы взаимодействия между экономическими, социальными и управленческими акторами [4; 11]. Этот термин широко используется в работах А. Пааси [14] и Дж. Скотта [17] для оценки того, насколько регион:

- готов к формированию устойчивых трансграничных связей;
- обладает административными, правовыми, инвестиционными ресурсами/компетенциями;
- имеет механизмы координации с соседними территориями;
- способен конвертировать выгоды географического положения в экономические преимущества.

В данном контексте институциональная ёмкость включает не только наличие полномочий и нормативных механизмов, но и способность региональных и муниципальных властей участвовать в формировании повестки развития, интегрировать внешние ресурсы в локальные стратегии и обеспечивать долгосрочную согласованность принимаемых решений. Как отмечает А. Родрик, именно качество институтов, а не объём внешних потоков определяет способность территории трансформировать участие в международном разделении труда в устойчивое развитие [15].

В условиях трансграничного взаимодействия значение институциональной ёмкости существенно возрастает. При её недостатке регион оказывается включённым в трансграничные процессы преимущественно в адаптивном режиме — логика взаимодействия задаётся внешними акторами, а локальные институты ограничиваются обслуживанием потоков и минимизацией транзакционных издержек. В результате трансграничность воспроизводит транзитную специализацию и периферийный статус территории, даже при формальном росте экономической активности. Напротив, высокая институциональная ёмкость позволяет регионам использовать трансграничные связи как ресурс формирования локальных цепочек добавленной стоимости, развития занятости и социальной инфраструктуры.

Применительно к российскому контексту категория институциональной ёмкости приобретает особую значимость. В отечественном дискурсе региональной политики, включая

стратегию развития Дальнего Востока, акцент традиционно делается на инфраструктурных и инвестиционных инструментах, тогда как институциональные условия развития территорий остаются вторичными. Как отмечают российские исследователи, доминирование централизованной модели управления ограничивает субъектность регионов и муниципалитетов, снижая их способность интегрировать внешнеэкономические связи в собственные стратегии развития [2; 3].

Для юга Дальнего Востока данное противоречие проявляется особенно остро. Несмотря на рост трансграничных потоков и активизацию сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, институциональная слабость регионального и муниципального уровней управления ограничивает возможность использования этих процессов в интересах локального развития. Как уже отмечалось, российско-китайское приграничье демонстрирует низкую институциональную ёмкость, что проявляется в:

- слабой субъектности региона во внешнеэкономической политике;
- нестабильности/неэффективности управленческих механизмов;
- зависимости от централизованного регулирования;
- отсутствию устойчивых механизмов координации;
- дефиците институциональных форм регионального партнёрства;
- монофункциональности пограничных узлов.

В сложившейся конфигурации трансграничное сотрудничество на юге Дальнего Востока России остаётся преимущественно внешне ориентированным и слабо связано с задачами воспроизводства населения, структурной диверсификации экономики и формирования устойчивых рынков труда [1]. Рост интенсивности взаимодействия и инфраструктурное насыщение приграничья не приводят к изменению его функциональной роли, а лишь закрепляют транзитную специализацию территории. Включение категории институциональной ёмкости в механизмы региональной политики позволит уточнить природу этих ограничений. Ключевая проблема заключается не в недостатке внешних связей или инвестиционного интереса, а в неспособности существующей модели региональной политики превратить трансграничность в элемент собственной стратегии развития. В то же время международный опыт демонстрирует, что при наличии соответствующих институциональных условий трансграничное сотрудничество может быть переосмыслено как управляемый ресурс территориального развития.

ТРАНСГРАНИЧНОСТЬ КАК РЕСУРС РАЗВИТИЯ: УСЛОВИЯ КОНЦЕПТУАЛЬНОГО ПЕРЕХОДА

Результаты анализа позволяют перейти от констатации ограничений трансграничного сотрудничества к постановке вопроса о возможностях его переосмысления в логике регионального развития. Если в существующей модели трансграничность функционирует преимущественно как внешне заданная транзитная специализация, то принципиальным становится вопрос о тех условиях, при которых она может быть включена в региональную политику в качестве управляемого ресурса. Такой переход предполагает отказ от восприятия трансграничных связей как самодостаточного фактора роста и требует пересмотра подходов к их институциональному и политическому использованию. В этом смысле трансграничность не является ни автоматически развивающим, ни изначально ограничивающим фактором; её эффект определяется совокупностью условий, в рамках которых она встроена в систему регионального управления.

Первым таким условием выступает селективность трансграничного сотрудничества. Международный опыт и российская практика показывают, что не любое расширение трансграничных связей обладает развивающим потенциалом. Напротив, универсализация сотрудничества и ориентация на количественные показатели вовлечённости усиливают зависимость территорий от внешних акторов. Развитие требует целенаправленного отбора форм и направлений трансграничного взаимодействия, способных быть встроенными в локальные цепочки добавленной стоимости и институциональные структуры региона.

Второе условие определяется как приоритет долгосрочных форм присутствия над краткосрочными и транзитными форматами взаимодействия. Трансграничное сотрудничество приобретает развивающее значение лишь в том случае, когда оно предполагает устойчивое экономическое, производственное и социальное закрепление на территории. Краткосрочные проекты и логистические операции, не сопровождаемые созданием рабочих мест, передачей/аккумуляцией компетенций и развитием локальной экономики, усиливают транзитную специализацию, но не формируют базу для развития.

Третьим ключевым условием является встраивание трансграничной логики в региональную политику, а не её подчинение внешнеполитическим приоритетам. В условиях, когда

трансграничное сотрудничество рассматривается преимущественно как инструмент внешнеэкономической или геополитической стратегии, региональные интересы оказываются вторичными. Развитие же территории возможно лишь тогда, когда трансграничная повестка интегрируется в региональные стратегии социально-экономического развития, промышленной, демографической и образовательной политики, формируя единое пространство управленческих решений.

Наконец, принципиальное значение имеет усиление роли региональных и муниципальных акторов в формировании и реализации трансграничной политики. Без расширения их субъектности трансграничное взаимодействие остаётся внешне заданным процессом, слабо связанным с потребностями и возможностями конкретных территорий. Региональный и муниципальный уровни управления выступают ключевыми носителями институциональной ёмкости, от которой зависит способность трансформировать трансграничные потоки в устойчивые формы развития.

В таком прочтении трансграничность перестаёт быть заданной извне функциональной характеристикой приграничных территорий и рассматривается как результат конкретных институциональных и управленческих решений. Её влияние на развитие определяется не масштабами потоков и формальной интенсивностью взаимодействия, а тем, в какой мере трансграничные связи встроены в логику территориального воспроизводства и соотнесены с внутренними приоритетами регионов. Тем самым акцент смещается с расширения взаимодействия как такового к вопросу о формах и границах его управляемости, что принципиально меняет рамку анализа трансграничного сотрудничества в контексте региональной политики.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведённый анализ позволяет сделать вывод о том, что трансграничное сотрудничество на юге Дальнего Востока России в своей преобладающей форме остаётся встроенным в транзитную модель освоения территории, не трансформируясь в устойчивый фактор регионального развития. Количественный рост внешнеэкономических и логистических потоков, зафиксированный в последние годы, не сопровождается сопоставимыми изменениями в структуре занятости, демографической динамике и воспроизводстве локальной экономики, что указывает на устойчивость сложившихся дисбалансов.

Обращение к международному опыту трансграничной региональной политики показывает, что в успешных моделях транзит не выступает самоцелью, а используется как инструмент локализации развития, институционального укрепления территорий и формирования собственных центров экономической активности. Ключевое значение в этих случаях приобретает институциональная ёмкость приграничных регионов, их способность не только обслуживать внешние потоки, но и управлять ими в интересах долгосрочного развития.

В этом контексте российско-китайское приграничье выступает показательной зоной расхождения между декларируемыми стратегическими целями и реальными возможностями существующей модели региональной политики. Доминирование внешне ориентированной логики, ограниченная субъектность региональных и муниципальных акторов, а также слабая связка трансграничного сотрудничества с внутренними социально-экономическими задачами воспроизводят транзитный характер взаимодействия, даже в условиях его масштабного расширения.

Сформулированные в статье условия концептуального перехода — селективность сотрудничества, приоритет долгосрочных форм присутствия, интеграция трансграничной повестки в региональную политику и усиление роли субнациональных акторов — позволяют рассматривать трансграничность как потенциальный ресурс развития, а не как структурное ограничение. Реализация такого подхода предполагает отказ от восприятия приграничных территорий исключительно как обслуживающих пространств и переход к модели, в которой трансграничное взаимодействие становится частью внутренней стратегии развития региона.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Волынчук А.Б. Дальний Восток России: вызовы трансграничного взаимодействия // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2010. № 4 (12). С. 29—34.
2. Зубаревич Н.В. Региональное развитие и региональная политика в России // ЭКО. 2014. № 4 (478). С. 7—27. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/regionalnoe-razvitie-i-regionalnaya-politika-v-rossii> (дата обращения: 22.12.2025).
3. Лексин В.Н., Швецов А.Н. Государство и регионы: теория и практика государственного регулирования территориального развития. М.: ЛЕНАНД, 2016. 368 с.
4. Amin A. An Institutional Perspective on Regional Economic Development // International Journal of Urban and Regional Research. 1999. Vol. 23.

- No. 2. P. 365—378. URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1468-2427.00145> (дата обращения: 15.12.2025). DOI: 10.1111/1468-2427.00145.
5. Asian Development Bank. BIMP-EAGA 2025 Vision: A Strategic Framework for Inclusive Growth. Manila: ADB, 2017. 112 p. URL: <https://bimp-eaga.asia/sites/default/files/publications/bimp-eaga-vision-2025.pdf> (дата обращения: 10.10.2025).
6. Asian Development Bank. Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2030. Manila: ADB, 2021. 50 p. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/678631/gms-economic-cooperation-strategic-framework-2030.pdf> (дата обращения: 10.10.2025). DOI: 10.22617/TCS210042.
7. Cañas J., Coronado R., Gilmer R.W. The Impact of the Maquiladora Industry on U.S. Border Cities. Federal Reserve Bank of Dallas, Working Paper, 2011. URL: <https://www.dallasfed.org/~media/documents/research/papers/2011/wp1107.pdf> (дата обращения: 08.12.2025).
8. Friedmann J. Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1966. 279 p.
9. Hettne B., Söderbaum F. Theorizing the Rise of Regionness // *New Political Economy*. 2000. No. 5 (3). P. 457—473.
10. Interreg A — Cross-Border Cooperation // European Commission. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/cooperation/european-territorial/cross-border_en?utm (дата обращения: 08.12.2025).
11. Keating M. The New Regionalism in Western Europe: Territorial Restructuring and Political Change. Cheltenham: Edward Elgar, 1998. 242 p. DOI: 10.1017/S000842390001711X.
12. Maloney W.F. Lessons from NAFTA for Latin American and Caribbean. Washington, DC: The World Bank, 2004. 232 p.
13. Office of the United States Trade Representative. United States — Mexico — Canada Agreement (USMCA): Full Text. Washington, D.C., 2020. URL: <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement> (дата обращения: 10.10.2025).
14. Paasi A. Regional Planning and the Mobilization of 'Regional Identity': From Bounded Spaces to Relational Complexity // *Regional Studies*. 2013. No. 47 (8). P. 1—14. DOI: 10.1080/00343404.2012.661410.
15. Rodrik D. One Economics, Many Recipes: Globalization, Institutions, and Economic Growth. Princeton: Princeton University Press, 2007. 280 p.
16. Scott A.J. Globalization and the Rise of City-Regions // *European Planning Studies*. 2010. Vol. 9. No. 7. P. 813—826. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/09654310120079788?needAccess=true> (дата обращения: 15.12.2025). DOI: 10.1080/09654310120079788.
17. Scott J. European and North American Contexts for Cross-Border Regionalism // *Regional Studies*. 1999. No. 33 (7). P. 605—617. DOI: 10.1080/00343409950078657.
18. Searching for Growth and Development in Authoritarian Mexico: A Brief Tale of the NAFTA Commitment Device // *World Development Report Background Paper*. World Bank. URL: <https://doi.org/10.1596/26211> (дата обращения: 10.10.2025).
19. Singh M. Economic Developments in the Sub-regional Growth Zones in ASEAN: A Case Study of SIJORI-Growth Triangle // *International Journal of Humanities and Social Science*. 2020. No. 7 (5). P. 88—97.

- URL: https://www.researchgate.net/publication/347056602_Economic_Developments_in_the_Sub-regional_Growth_Zones_in_ASEAN_A_Case_Study_of_SIJORI-Growth_Triangle (дата обращения: 08.12.2025). DOI: 10.14445/23942703/IJHSS-V7I5P111.
20. Statistical Requirements Compendium — 2022 Edition, Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/14649643/KS-GQ-22-009-EN-N.pdf/011d6791-9971-229b-da9c-e7013deeabf9?t=1652367485303> (дата обращения: 08.12.2025).
 21. The SIJORI Cross-Border Region: Transnational Politics, Economics and Culture. Ed. by F.E. Hutchinson, T. Chong. Singapore: ISEAS — Yusof Ishak Institute, 2016. 481 p. URL: <https://bookshop.iseas.edu.sg/publication/2160?utm> (дата обращения: 10.10.2025).
 22. Wallerstein I. The Modern World-System. Vol. I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century. New York: Academic Press, 1974. 410 p.

REFERENCES

1. Volynchuk A.B. Dal'niy Vostok Rossii: vyzovy transgranichnogo vzaimodeystviya [The Russian Far East: Challenges of Cross-Border Interaction]. *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoy Sibiri i na Dal'nem Vostoke*, 2010, no. 4 (12), pp. 29—34. (In Russ.)
2. Zubarevich N.V. Regional'noye razvitiye i regional'naya politika v Rossii [Regional Development and Regional Policy in Russia]. *EKO*, 2014, no. 4 (478), pp. 7—27. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/regionalnoe-razvitiye-i-regionalnaya-politika-v-rossii> (accessed 22.12.2025). (In Russ.)
3. Leksin V.N., Shvetsov A.N. *Gosudarstvo i regiony: teoriya i praktika gosudarstvennogo regulirovaniya territorial'nogo razvitiya* [The State and Regions: Theory and Practice of State Regulation of Territorial Development]. Moscow, LENAND Publ., 2016, 368 p. (In Russ.)
4. Amin A. An Institutional Perspective on Regional Economic Development. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1999, vol. 23, no. 2, pp. 365—378. Available at: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1468-2427.00145> (accessed 15.12.2025). DOI: 10.1111/1468-2427.00145. (In Eng.)
5. Asian Development Bank. *BIMP-EAGA 2025 Vision: A Strategic Framework for Inclusive Growth*. Manila, ADB Publ., 2017, 112 p. Available at: <https://bimp-eaga.asia/sites/default/files/publications/bimp-eaga-vision-2025.pdf> (accessed 10.10.2025). (In Eng.)
6. Asian Development Bank. *Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2030*. Manila, ADB Publ., 2021, 50 p. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/678631/gms-economic-cooperation-strategic-framework-2030.pdf> (accessed 10.10.2025). DOI: 10.22617/TCS210042. (In Eng.)
7. Cañas J., Coronado R., Gilmer R.W. *The Impact of the Maquiladora Industry on U.S. Border Cities. Federal Reserve Bank of Dallas, Working Paper*, 2011. Available at: <https://www.dallasfed.org/~media/documents/research/papers/2011/wp1107.pdf> (accessed 08.12.2025). (In Eng.)
8. Friedmann J. *Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela*. Cambridge (Mass.), MIT Press, 1966, 279 p. (In Eng.)

9. Hettne B., Söderbaum F. Theorizing the Rise of Regionness. *New Political Economy*, 2000, no. 5 (3), pp. 457—473. (In Eng.)
10. Interreg A — Cross-Border Cooperation. *European Commission*. Available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/cooperation/european-territorial/cross-border_en?utm (accessed 08.12.2025). (In Eng.)
11. Keating M. *The New Regionalism in Western Europe: Territorial Restructuring and Political Change*. Cheltenham, Edward Elgar Publ., 1998, 242 p. DOI: 10.1017/S000842390001711X. (In Eng.)
12. Maloney W.F. *Lessons from NAFTA for Latin American and Caribbean*. Washington, DC, The World Bank Publ., 2004, 232 p. (In Eng.)
13. *Office of the United States Trade Representative. United States — Mexico — Canada Agreement (USMCA): Full Text*. Washington, D.C., 2020. Available at: <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement> (accessed 10.10.2025). (In Eng.)
14. Paasi A. Regional Planning and the Mobilization of ‘Regional Identity’: From Bounded Spaces to Relational Complexity. *Regional Studies*, 2013, no. 47 (8), pp. 1—14. DOI: 10.1080/00343404.2012.661410. (In Eng.)
15. Rodrik D. *One Economics, Many Recipes: Globalization, Institutions, and Economic Growth*. Princeton, Princeton University Press, 2007, 280 p. (In Eng.)
16. Scott A.J. Globalization and the Rise of City-Regions. *European Planning Studies*, 2010, vol. 9, no. 7, pp. 813—826. Available at: <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/09654310120079788?needAccess=true> (accessed 15.12.2025). DOI: 10.1080/09654310120079788. (In Eng.)
17. Scott J. European and North American Contexts for Cross-Border Regionalism. *Regional Studies*, 1999, no. 33 (7), pp. 605—617. DOI: 10.1080/00343409950078657. (In Eng.)
18. Searching for Growth and Development in Authoritarian Mexico: A Brief Tale of the NAFTA Commitment Device. *World Development Report Background Paper*. World Bank. Available at: <https://doi.org/10.1596/26211> (accessed 10.10.2025). (In Eng.)
19. Singh M. Economic Developments in the Sub-regional Growth Zones in ASEAN: A Case Study of SIJORI-Growth Triangle. *International Journal of Humanities and Social Science*, 2020, no. 7 (5), pp. 88—97. Available at: https://www.researchgate.net/publication/347056602_Economic_Developments_in_the_Sub-regional_Growth_Zones_in_ASEAN_A_Case_Study_of_SIJORI-Growth_Triangle (accessed 08.12.2025). DOI:10.14445/23942703/IJHSS-V7I5P111. (In Eng.)
20. *Statistical Requirements Compendium — 2022 Edition*, Eurostat. Available at: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/14649643/KS-GQ-22-009-EN-N.pdf/011d6791-9971-229b-da9c-e7013deeabf9?t=1652367485303> (accessed 08.12.2025). (In Eng.)
21. *The SIJORI Cross-Border Region: Transnational Politics, Economics and Culture*. Ed. by F.E. Hutchinson, T. Chong. Singapore, ISEAS — Yusof Ishak Institute Publ., 2016, 481 p. Available at: <https://bookshop.iseas.edu.sg/publication/2160?utm> (accessed 10.10.2025). (In Eng.)
22. Wallerstein I. *The Modern World-System. Vol. I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. New York, Academic Press, 1974, 410 p. (In Eng.)

Дата поступления в редакцию 13.01.2026