

М.В. КУРНИКОВА

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры региональной экономики и управления ФГАОУ ВО «Самарский государственный экономический университет»

С.А. БОЛГОВ

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и менеджмента ФГБОУ ВО «Приволжский государственный университет путей сообщения»

Е.В. ЧЕРНЯЕВ

доктор экономических наук, начальник отдела в/ч 35684

**«ВОРОТА В АЗИЮ» ИЛИ НОВАЯ ПЕРИФЕРИЙНОСТЬ?
К ВОПРОСУ О РОЛИ НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
КОРИДОРОВ В РЕГИОНАЛЬНОМ РАЗВИТИИ
(НА ПРИМЕРЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО
ПРИГРАНИЧЬЯ)**

В теории и на практике транспорт и логистика часто рассматриваются как драйверы экономического развития. Тем более этого следовало бы ожидать в ситуации казуального шока, когда после 2022 г. внешняя торговля Российской Федерации «переориентировалась на Восток» и значительная часть товарных потоков проходит теперь через российско-китайскую границу. Какое влияние оказывает этот товарный поток на развитие приграничных регионов? Выступает ли он действительным драйвером регионального развития – вот ключевой вопрос исследования. Использование метода разности разностей при сравнении двух групп приграничных регионов, граничащих и не граничащих с Китаем, до и после 2022 г., показало, что, несмотря на значительное увеличение как объема внешнеторговых операций, так и оборота организаций, относящихся к логистике, первые оказались ближе к статусу «транспортной периферии», чем к устойчиво функционирующим «воротам в Азию». Развитие внешней торговли не сопровождалось системным опережающим ростом ключевых показателей в группе регионов, граничащих с Китаем, по сравнению с остальными приграничными регионами, положительный эффект носил локальный характер. Это привело к преимущественно интенсивному использованию транспортно-логистических мощностей и в итоге не превратилось в системный стимул для развития экономик приграничных с Китаем регионов, роль транспорта и логистики как детерминанты регионального развития была «сжата» доминированием инструментальной функции обеспечения транзита. Концепция «границы как ресурса» в данных условиях не реализуется автоматически; необходима увязка транспортной политики с диверсификацией экономики приграничных территорий.

Ключевые слова: приграничные регионы, транспортно-логистическое обеспечение, российско-китайское сотрудничество, санкции, эффекты ускорения/торможения, метод разности разностей, региональное развитие, грузопотоки, инфраструктура.

УДК: 332.1

EDN: WPCNHXU

DOI: 10.52180/2073-6487_2026_3_32_62

Введение

Повсеместная риторика о «повороте на Восток» и санкционное давление 2022 г. придали российско-китайскому приграничью статус ключевого геоэкономического узла. В этих условиях транспортно-логистическая инфраструктура шести субъектов РФ, граничащих с Китаем (Республика Алтай, Забайкальский край, Амурская обл., Еврейская автономная область, Хабаровский и Приморский края), перестала восприниматься как сугубо отраслевой вопрос – она превратилась в материальную основу стратегического партнерства и инструмент физической связанности двух экономик. Однако наблюдаемый интенсивный рост грузопотоков актуализировал вопрос: становятся ли эти регионы «воротами в Азию» (т. е. «полюсами роста», способными превратить возросший транзитный транспортный поток в свое развитие – в рост валового регионального продукта (ВРП) и диверсификацию региональной экономики) или закрепляют за собой роль новой «транспортной периферии» – территории исключительно транзита, но не развития?

В документах стратегического планирования развития приграничных регионов – пространственной стратегии¹, приграничного сотрудничества² – транспорту и логистике отводится роль драйвера региональных экономик, поскольку предполагается, что их развитие ведет к росту ВРП, занятости, превращая исторически периферийные и слабозаселенные регионы в крупные хабы. Вместе с тем подобные

¹ Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-п. <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/411143583/> (дата обращения: 01.02.2026) (в гл. VIII. «Приоритеты пространственного развития Российской Федерации» транспорт выделен отдельным, первым приоритетом).

² Концепция приграничного сотрудничества в Российской Федерации: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 7 октября 2020 г. № 2577-р (в гл. II. «Виды и направления приграничного сотрудничества в Российской Федерации» пп. б), в)). <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74639793/> (дата обращения: 28.01.2026).

изменения находятся под воздействием каузальных шоков [1; 2] – экзогенных, четко датированных изменений, вызванных внешними причинами, меняющих внешнее окружение и динамику процессов. Это вводит в круг требований, предъявляемых к развитию транспорта и логистики, требование шокоустойчивости (резильентности) – способности экономических систем противостоять внешним шокам и вернуться не столько к докризисному состоянию, сколько к сбалансированной структуре развития [2, с. 56]. К числу указанных шоков относится санкционное давление на российскую экономику: 2022 г. – дата, разделившая поступательный процесс на отрезки «до» и «после», вводящая в круг исследовательских задач идентификацию последствий шока дифференцированно от текущих макроэкономических условий, их измерение динамическими эффектами торможения/ускорения развития.

Теоретическая концепция «границы как ресурса» (*border as a resource*) [3] определяет роль транспорта в преодолении барьерной функции границы, в установлении связанности приграничных регионов. Однако возникает вопрос, насколько потенциал границы реализуется в российско-китайском приграничье, поскольку инструментальная функция транспорта (обеспечение транзита) может конфликтовать с его ролью драйвера, стимулирующего региональное развитие, а устойчивость транспорта к экзогенным шокам может вступать в противоречие с риском возникновения в экономике региона эффекта «бутылочного горлышка», быть препятствием для ее диверсификации.

Научная проблема исследования обусловлена противоречием между геополитическим статусом российско-китайской границы (второй по протяженности после Казахстана, декларируемой как «ворота в Азию») и ее экономическим потенциалом, который традиционно связывают с проницаемостью для экспортно-импортных потоков из/в Россию, но недооценивают в парадигме преодоления приграничными регионами статуса «периферии». Остается невыясненным, как реагирует транспортно-логистическая инфраструктура приграничных субъектов РФ на каузальные шоки, генерирует ли она высокую резильентность, обеспечивает неуклонный рост вклада вида экономической деятельности «Транспортировка и хранение» в валовой региональный продукт, высокую корреляцию экономического роста с развитием транспортной компоненты, или же она работает исключительно на обеспечение транзита без ощутимых последствий для экономики территории.

Гипотеза исследования состоит в том, что ускоренное решение задачи по физическому пропуску экспортно-импортных потоков привело к «сжатию» роли транспорта в качестве драйвера регионального развития, инвестиции, занятость и деловая активность в транспортной сфере не достигли высокой корреляции с динамикой экономического

роста приграничных регионов, граничащих с Китаем, с улучшением качества роста. Приграничье выполнило функцию логистического коридора, но не приобрело статус полюса роста.

Таким образом, цель настоящего исследования – на основе сравнительного анализа приграничных регионов (целевой и контрольной группы) оценить динамику развития транспорта и логистики в экономике регионов российско-китайского приграничья, установить степень его резильентности к каузальным шокам, способность реализовывать инструментальную функцию в балансе с ролью драйвера экономического развития.

Для количественной характеристики «чистых» эффектов использован метод разности разностей (*Difference-in-Differences, DiD*), позволяющий сформировать разнонаправленные *DiD*-оценки, интерпретируемые как эффекты ускорения/торможения, сгруппировать их в секторальном разрезе (по таким направлениям развития транспорта и логистики, как инвестиционно-инфраструктурное развитие, занятость, деловая активность и др.). Выбор метода обусловлен возможностью выделить «чистый» эффект внешнего вмешательства (санкций) путем сравнения динамики показателей в целевой группе (регионы, граничащие с Китаем) с контрольной группой (приграничные регионы на других направлениях), где схожие по природе процессы не сопровождались сопоставимым по масштабу изменением геополитических условий. Данный выбор основан на возможности сопоставить векторы развития транспорта и экономики приграничных регионов в контрольной и целевой группе, в периоды «до» и «после» каузального шока, выявить динамические и секторальные аспекты дисбаланса.

Теоретические рамки анализа транспортной детерминанты в приграничном сотрудничестве

В теоретических представлениях о приграничном сотрудничестве транспорт традиционно занимает двойственное положение. С одной стороны, государственная граница рассматривается как барьер, разделяющий экономические, правовые и административные системы. С другой – именно транспортная инфраструктура выступает инструментом преодоления этого барьера, превращая границу в ресурс совместного развития. Дискуссия о том, при каких условиях реализуется вторая функция, составляет ядро современных исследований приграничных территорий.

Классические работы заложили основы понимания границы не как линии разграничения, а как зоны контакта. Дж.У. Скотт показал эволюцию парадигм – от восприятия границы как препятствия к ее трактовке как «ресурса» благодаря развитию транспортной доступности.

сти и трансграничных коридоров [4]. Ван Хаутум и Ван дер Велде ввели само понятие «граница как ресурс» (в своей ранней работе, посвященной рынку труда [3]), впоследствии активно используемое в работе Т. Лунден, анализирующего влияние транспортных потоков на социальное развитие территорий Северной и Восточной Европы [5], в трудах Б. Йоахима, определившего направления влияния трансграничных транспортных путей на экономику приграничных муниципалитетов [6]. А. Фалуди, исследуя европейское территориальное планирование, обосновал, что транспорт способен снимать «эффект тупика» для периферийных регионов, создавая для них «эффект ворот» – доступа к глобальным рынкам через крупные транспортные узлы и коридоры [7]. Р. Капелло определил транспортную инфраструктуру как «жесткую детерминанту» (*hard determinant*) приграничного сотрудничества, без которой культурные и политические факторы (*soft factors*) не могут быть реализованы [8].

В российских исследованиях тема получила развитие применительно к огромной протяженности сухопутных границ страны. В.А. Колосов с соавторами заложили традицию анализа контактных и барьерных функций границ [9]. В работах, посвященных российско-казахстанскому и дальневосточному приграничью, эмпирически подтверждено, что плотность транспортной сети и обустройство пунктов пропуска напрямую коррелируют с интенсивностью экономического взаимодействия (Л.А. Безруков [10], М.В. Лапенко [11], А.Б. Бардаль [12; 13]). Г.А. Хмелева и Н.И. Скреблов, развивая эту логику, предложили рассматривать транспортно-логистический комплекс как детерминанту глобальной конкурентоспособности регионов, обеспечивающую выход на внешние рынки [14, с. 303].

Несмотря на солидарное понимание обеспечивающей роли транспорта, ряд проблем в этой области остаются недостаточно исследованными. Во-первых, большинство ученых исходят из утверждения, что рост объема транспортных перевозок автоматически ведет к росту региональной экономики, измеряемому увеличением вклада вида экономической деятельности (ВЭД) «Транспортировка и хранение» в прирост ВРП, в связи с чем типология приграничных регионов строится преимущественно по географическому или административному принципу [15; 16], без учета специфики внешних шоков, которые могут радикально менять целеполагание транспортных стратегий. Во-вторых, геополитические сдвиги, такие как санкционное давление 2022 г., трактуются либо как форс-мажор [17], либо как «идеальный шторм» [18], но редко встраиваются в модели оценки региональной динамики как объясняющая переменная.

Таким образом, теоретический консенсус относительно значимости транспорта для приграничного развития не отменяет вопроса

о количественных оценках, учитывающих высокую гетерогенность влияния транспорта на экономическое развитие, динамическую и секторальную разнонаправленность «чистых» эффектов, в совокупности характеризующих устойчивость транспорта к каузальным шокам. Остается неясным, при каких условиях инструментальная функция транспорта как проводника грузов трансформируется в роль драйвера экономического развития, а при каких – периферийный регион, даже будучи включенным в интенсивный товарообмен, сохраняет статус «транспортного коридора», не становясь «воротами», трактуемыми в широком смысле слова как открытый пространственный канал приграничного сотрудничества. В настоящем исследовании на примере приграничных регионов РФ, граничащих с Китаем, проводится эмпирическая оценка роли транспорта в региональном развитии в условиях каузального шока. Самостоятельным объектом оценки является резильентность транспорта к санкционному давлению, понимаемая как способность создавать эффекты ускорения, выявлять и преодолевать эффекты торможения в темпах развития в корреляции с динамикой ВРП, занятости, деловой активности.

География, инфраструктура и экономический потенциал регионов российско-китайского приграничья

Эмпирическая база исследования строится на сравнении двух групп регионов. Исходная посылка – принцип единства государственной политики в отношении приграничного сотрудничества, зафиксированный в перечне Министерства экономического развития РФ³. Согласно данному перечню, к приграничным субъектам, граничащим с дружественными странами, отнесены 27 регионов. Из них выделены шесть, имеющих границу с Китаем (Республика Алтай, Забайкальский край, Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Еврейская автономная область). Они составляют «целевую» группу. Остальные 21 регион (граничащие с Белоруссией, Абхазией, Казахстаном, Южной Осетией, Азербайджаном, Монголией, КНДР) образуют «контрольную» группу. Такое разделение необходимо для последующей оценки методом разности разностей: «контрольная» группа позволяет элиминировать общеэкономические тренды и выделить

³ Перечень приграничных субъектов Российской Федерации. Развитие межрегионального и приграничного сотрудничества. Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации. https://www.economy.gov.ru/material/file/download/9a4436e6e6049c8989585d53c7f7585d/perechen_prigranichnyh_subektov_rf.pdf (дата обращения: 17.01.2026).

эффект, связанный именно с китайским направлением при условии параллельных трендов в допандемийный и досанкционный периоды.

Географические параметры групп различны. «Целевая» группа занимает 1,9 млн км² (11% территории РФ), протяженность ее границы с Китаем – около 4,4 тыс. км (20% всей сухопутной границы с дружественными странами). Численность населения соответствующих субъектов – 5,2 млн человек (3,5% от РФ), плотность крайне низка: от 1,6 человек/км² в Хабаровском крае до 11,0 человек/км² в Приморском крае (исключение – Республика Алтай с 92,9 человек/км²). «Контрольная» группа, напротив, охватывает 37,6 млн человек (25,7% населения РФ) при существенно более высокой плотности населения. Число пунктов пропуска в приграничных регионах РФ с Китаем составляет 35 единиц (22% от общего числа в приграничных регионах, граничащих с дружественными странами), включая пять воздушных пунктов пропуска, расположенных в аэропортах Горно-Алтайска, Читы, Владивостока, Хабаровска и Благовещенска. Восемь являются автомобильными, шесть – железнодорожными, 12 – морскими, один – речной, три – смешанными (с использованием двух и более видов транспорта). Большинство пунктов пропуска сосредоточено в Дальневосточном федеральном округе, многие оборудованы крупными мостовыми переходами (Благовещенск, Нижнеленинское), являются грузопассажирскими, многосторонними, постоянно действующими. Модернизация, реконструкция пограничных переходов осуществляется в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система», федерального проекта «Пункты пропуска через государственную границу».

Динамику экономического роста регионов «целевой» группы можно оценить как сравнительно высокую (индекс физического объема ВРП на душу населения регионов (в % к предыдущему году) указанной группы на 1 января 2024 г. находился в границах 107,7% (Республика Алтай) – 119,8% (Амурская область), что существенно выше индекса по РФ в среднем (105,0%) (см. табл. 1) и показателей регионов «контрольной» группы (101,1 (Республика Бурятия) – 108,9% (Волгоградская область) (см. табл. 2).

Таким образом, относительно высокие темпы экономического роста в большинстве регионов «целевой» группы были достигнуты на фоне беспрецедентно низкой плотности и численности населения 5175,6 тыс. человек (3,5% численности населения РФ), относительно показателей в «контрольной» группе (численность населения 37 605,2 тыс. человек, 25,7% численности населения РФ).

Особенно важным представляется анализ темпов (индексов) роста ВРП на душу населения. Здесь мы видим, что:

- в 2022 г. по отношению к 2021 г. скорость роста в «целевой» группе регионов была выше, чем в «контрольной», при этом в трех регио-

Таблица 1

Социально-экономические показатели приграничных регионов РФ, граничащих с приграничными государствами, с которыми предусмотрено развитие сотрудничества* (граничащие с Китаем, «целевая» группа субъектов РФ)

Субъект РФ	Среднегодовая численность населения в 2024 г., тыс. человек	Плотность населения, человек/ км ²	Индекс физического объема валового регионального продукта на душу населения за 2021 г., % к 2020 г.	Индекс физического объема валового регионального продукта на душу населения за 2024 г., % к 2023 г.	Валовая добавленная стоимость по ВЭД «Транспортировка и хранение» в валовом региональном продукте в 2021 г., % в структуре	Валовая добавленная стоимость по ВЭД «Транспортировка и хранение» в валовом региональном продукте в 2024 г., %
РФ	146150,8	8,5	107,3	105,0	6,5	6,5
1. Республика Алтай	210,8	92,9	103,9	107,7	4,6	4,7
2. Забайкальский край	984,4	2,3	105,4	114,3	13,9	12,6
3. Приморский край	1806,4	11,0	107,2	108,8	18,7	18,3
4. Хабаровский край	1278,1	1,6	104,1	108,6	16,6	13,9
5. Амурская область	750,1	2,1	107,5	119,8	9,6	9,5
6. Еврейская автономная область	145,8	4,1	104,3	111,0	15,0	14,4

* Об усилении координации внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации. Указ Президента РФ от 25 августа 2023 г. № 642. <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/407471848/> (дата обращения: 24.02.2026); Перечень приграничных субъектов Российской Федерации. Развитие межрегионального и приграничного сотрудничества. Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации. https://www.economy.gov.ru/material/file/download/9a4436e6e6049c8989585d53c7f7585d/perechen_prigranichnyh_subektov_rf.pdf (дата обращения: 17.01.2026).

Источник: рассчитано авторами по: «Регионы России. Социально-экономические показатели. 2024». Стат. сб. / Росстат. М., 2024. Официальный сайт Росстат. Национальные счета. Валовой региональный продукт. <https://www.rosstat.gov.ru/statistics/accounts> (дата обращения: 15.01.2026).

Таблица 2

Социально-экономические показатели приграничных регионов РФ, граничащих с приграничными государствами, с которыми предусмотрено развитие сотрудничества* (кроме граничащих с Китаем, «контрольная» группа субъектов РФ)

Субъект РФ	Среднегодовая численность населения в 2024 г., тыс. человек	Плотность населения, человек, км ²	Индекс физического объема валового регионального продукта на душу населения за 2021 г., % к 2020 г.	Индекс физического объема валового регионального продукта на душу населения за 2024 г., % к 2023 г.
Российская Федерация	146150,8	8,5	107,3	105,0
1. Псковская область	581,1	10,5	101,6	106,8
2. Брянская область	1142,4	32,8	103,8	107,2
3. Смоленская область	864,0	17,3	105,0	108,6
4. Краснодарский край	5833,0	76,7	108,1	104,1
5. Астраханская область	946,4	21,5	96,7	104,5
6. Волгоградская область	2453,9	21,7	96,3	108,9
7. Республика Дагестан	3232,2	50,3	102,7	104,5
8. Карачаево-Черкесская Республика	468,3	64,3	106,5	107,5
9. Республика Северная Осетия-Алания	678,9	84,8	106,3	104,2
10. Оренбургская область	1828,7	14,7	102,0	106,9
11. Самарская область	3127,8	58,3	105,3	105,9
12. Саратовская область	2385,2	23,6	100,6	105,5
13. Курганская область	753,0	10,5	101,1	105,5
14. Тюменская область (без учета автономных округов)	1615,4	10,1	102,7	106,1
15. Челябинская область	3395,8	38,4	106,3	108,1
16. Республика Тыва	337,5	2,3	99,0	103,6
17. Алтайский край	2115,3	12,6	103,7	103,6
18. Новосибирская область	2789,5	15,7	107,8	103,6
19. Омская область	1818,1	12,9	101,4	102,9
20. Республика Бурятия	971,9	2,8	104,5	101,1

* Об усилении координации внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации. Указ Президента РФ от 25 августа 2023 г. № 642. <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/407471848/> (дата обращения: 24.02.2026); Перечень пригранич-

ных субъектов Российской Федерации. Развитие межрегионального и приграничного сотрудничества. Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации. https://www.economy.gov.ru/material/file/download/9a4436e6049c8989585d53c7f7585d/perechen_prigranichnyh_subektov_rf.pdf (дата обращения: 17.01.2026).

Источник: рассчитано авторами по: «Регионы России. Социально-экономические показатели. 2024». Стат. сб. / Росстат. М., 2024.. Официальный сайт Росстат. Национальные счета. Валовой региональный продукт. <https://www.rosstat.gov.ru/statistics/accounts> (дата обращения: 15.01.2026).

- нах «контрольной» группы (Астраханской и Волгоградской областях, а также в Республике Тыве) наблюдалось некоторое сокращение размера ВРП на душу населения;
- в 2024 г. по отношению к 2023 г. индексы валового регионального продукта росли как в «контрольной» группе регионов, так и в «целевой», но скорость роста в «целевой» группе была выше;
 - при этом темпы роста индекса ВРП на душу населения в 2024 г. по отношению к 2023 г. для всех регионов «целевой» группы и для большинства регионов «контрольной» группы (за исключением Краснодарского и Алтайского краев, Новосибирской области, Республик Бурятия и Северная Осетия – Алания) были выше, чем в 2022 г. по отношению к 2021 г. (в то время как в среднем по РФ они упали).

На основании этого можно сделать вывод, что в течение указанного периода приграничные с Китаем регионы развивались более быстрыми темпами по сравнению с остальными приграничными регионами РФ.

Роль транспорта в региональном развитии

Поскольку объектом нашего исследования является выяснение роли приграничной торговли в региональном развитии, то в качестве первого шага логично поставить вопрос о наличии связи между состоянием отрасли – в данном случае мы рассматриваем ВЭД «Транспортировка и хранение» – и динамикой регионального развития. Данные о значениях коэффициентов корреляции между значениями ВРП на душу населения и основными показателями, характеризующими состояние логистики для «целевой» и «контрольной» групп регионов, представлены в табл. 3.

Данные в табл. 3 определенно показывают наличие такой связи в целом за период (хотя в отдельные годы, например в 2024 г., динамика ВРП в значительной степени начинает зависеть от иных факторов), что в целом подтверждает обоснованность избранной темы исследования.

Однако доля валовой добавленной стоимости по ВЭД «Транспортировка и хранение» в ВРП в 2024 г. уменьшилась в сравнении с 2022 г.

Таблица 3

**Динамика коэффициентов корреляции ВРП на душу населения
с показателями транспортно-логистического обеспечения
сотрудничества приграничных регионов с Китаем (2017–2024 гг.)**

Независимая переменная (факторный признак)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
в «целевой» группе регионов								
Инвестиции в основной капитал по ВЭД «Транспортировка и хранение»	0,341	0,373	0,824	0,738	0,748	0,488	0,506	–0,162
Удельный вес занятых в ВЭД «Транспортировка и хранение» в общей численности занятых	0,474	0,476	0,472	0,539	0,585	0,594	0,701	–0,862
Количество организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение»	0,639	0,630	0,722	0,640	0,638	0,730	0,623	–0,041
Оборот организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение»	0,749	0,695	0,780	0,707	0,666	0,744	0,635	–0,117
в «контрольной» группе регионов								
Инвестиции в основной капитал по ВЭД «Транспортировка и хранение»	0,909	0,828	0,666	0,799	0,626	0,664	0,864	0,591
Удельный вес занятых в ВЭД «Транспортировка и хранение» в общей численности занятых	0,579	0,517	0,485	0,515	0,464	0,433	0,458	0,482
Количество организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение»	0,521	0,486	0,486	0,528	0,516	0,517	0,524	0,571
Оборот организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение»	0,889	0,874	0,850	0,829	0,802	0,855	0,834	0,850

Источник: рассчитано авторами.

для всех регионов из «целевой» группы (за исключением Республики Алтай, где она возросла на 0,1%). Это может отражать две принципиально разные ситуации:

- либо приграничная торговля не выступала драйвером роста для остальных отраслей, и остальные отрасли росли быстрее «сами по себе», за счет других факторов;
- либо приграничная торговля росла сама и одновременно выступила чрезвычайно эффективным драйвером, мультипли-

котором для остальных отраслей: остальные отрасли росли настолько быстро (быстрее темпов роста собственно приграничной торговли), что доля валовой добавленной стоимости по ВЭД «Транспортировка и хранение» в ВРП в результате уменьшилась.

И теперь нам важно понять, какой же из вариантов имел место в действительности. То есть этот вывод подводит к необходимости выделить «чистые» эффекты, формируемые в развитии транспорта в ответ на шок санкционного давления, оценить их количественно, проверить нашу гипотезу о том, что резильентность транспорта к каузальному шоку в виде введенных в 2022 г. санкций явилась дополнительным источником экономического роста регионов целевой группы.

Трансформация грузопотоков

Перенаправление грузовых потоков в направлении Китая – ключевое эндогенное изменение, следствие санкционного шока – требует оценки российско-китайских товарных потоков. Выполненная в ходе структурно-динамического анализа указанная оценка привязана к особенностям транспортировки отдельных товарных групп. В отличие от классической номенклатуры (HS Code, ТН ВЭД) группировка экспортно-импортных потоков осуществлена по видам транспорта, релевантным для перевозки конкретных грузов, для последующей диагностики структуры нагрузки на разные элементы транспортной инфраструктуры приграничных регионов. На основе физических характеристик грузов (габариты, вес, срочность, объемно-весовые соотношения) выделены шесть товарных групп, каждая из которых тяготеет к определенному виду транспорта (см. табл. 4).

По данным табл. 4 видно, что объем внешнеторговых операций, реализуемых в исследуемых шести приграничных регионах, вырос за три года на 67,9%, соответственно, возросла и нагрузка на логистическую инфраструктуру. При этом имели место некоторые изменения в структуре грузопотоков. Так, импорт и экспорт росли в целом достаточно пропорционально, но рост импорта немного опережал рост экспорта (71% против 65,2%). А вот нагрузка на разные виды транспорта росла неравномерно. Загрузка крупнотоннажного (железнодорожного, морского и трубопроводного) транспорта увеличилась за этот период на 80,8%, в то время как объем автомобильных перевозок вырос «только» на 18,4%. В результате доля автомобильного транспорта во внешнеторговых операциях уменьшилась на 6,1% (для экспорта эти изменения составили 4,0%, для импорта – 8,7%); для крупнотоннажного транспорта структура перевозок изменилась зеркальным образом. Основной прирост экспорта крупнотоннажных грузов

Таблица 4

Динамика экспортно-импортных потоков РФ – Китай в 2021 и 2024 гг.

Наименование / товарная группа	Стоимость, млрд. долл.		Темп роста, %	Доля, %		Изменение доли, п.п.
	2021	2024		2021	2024	
Экспорт (РФ – Китай) всего	78,14	129,07	165,2	100	100	-
Крупнотоннажные (ж/д, морской, трубопроводный транспорт)	66,53	115,07	173,0	85,1	89,2	4,0
Автомобильные перевозки	11,62	14,00	120,5	14,9	10,8	-4,0
Импорт (Китай – РФ) всего	67,55	115,50	171,0	100	100	-
Крупнотоннажные (ж/д, морской, трубопроводный транспорт)	48,98	93,78	191,4	72,5	81,2	8,7
Автомобильные перевозки	18,57	21,73	117,0	27,5	18,8	-8,7
Внешняя торговля всего	145,69	244,57	167,9	100	100	
Крупнотоннажные (ж/д, морской, трубопроводный транспорт)	115,51	208,85	180,8	79,3	85,4	6,1
Автомобильные перевозки	30,19	35,73	118,4	20,7	14,6	-6,1

Источник: https://www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx?nvpm=5%7c156%7c%7c643%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1 (дата обращения: 26.01.2026).

обеспечила группа «Минеральное, углеводородное сырье, химическая продукция» – ее доля увеличилась на 6,3 п. п., достигнув 81,6% всего экспорта. Абсолютный рост этой группы составил 46,5 млрд долл. (179,1%). Ключевой фактор увеличения крупнотоннажного импортного потока – рост группы «Продукция машиностроения»: ее доля поднялась с 52,9% до 63,0% (+10,1 п. п.), абсолютный прирост составил 37,0 млрд долл. (203,7%).

Таким образом, несмотря на формальное сокращение доли автотранспортных грузов, их абсолютный рост (особенно в экспорте – на 20,5%, в импорте – на 17,0%) создает дополнительную *нагрузку* на автомобильную сеть регионов, граничащих с Китаем (прирост грузооборота автомобильного транспорта в расчете на 1 км плотности автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием составил за период 2017–2024 гг. 40,7%) (см. табл. 4). Одновременно опережающий рост крупнотоннажных грузов, как в экспортном, так и в импортном направлениях, предъявляет повышенные требования к пропускной способности железнодорожных переходов (Забайкальск, Гродеково, Нижнеленинское), портовой инфраструктуры Дальнего Востока и трубопроводной системы до такого уровня, что

ОАО «РЖД», в соответствии с Правилами недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта, грузоотправителей к услуге по перевозке, регулярно публикует перечень направлений движения поездов по инфраструктуре общего пользования с ограниченной пропускной и провозной способностью⁴, в который входят маршруты международного сообщения через железнодорожные станции Петровский Завод (Забайкальский край), Архара (Амурская область), через межгосударственные железнодорожные стыковые пункты на границе с Китаем (Михайлово-Семеновская (Нижнеленинское) – Тунцзян (Еврейская автономная область), в Приморском крае Гродеково – Суйфэньхэ, Камышовая (Махалино) – Хуньчунь, Ванино-Совгаванский железнодорожный узел⁵.

Разнородная нагрузка – сырьевой экспорт, требующий железной дороги, и импорт сложной техники, также тяготеющий к железной дороге, плюс растущие объемы автотранспортных грузов – формирует предпосылки для возникновения «узких мест» в тех звеньях транспортной системы, которые развиваются неравномерно.

Развитие транспортной инфраструктуры

Теперь попытаемся понять, каким образом, т.е. за счет каких ресурсов, имел место такой быстрый рост приграничной торговли, какие изменения произошли в состоянии транспортного комплекса. Для этого проведем сравнительный анализ динамики ключевых показателей в «целевой» группе регионов (граничащих с Китаем) и «контрольной» группе (иных приграничных субъектов РФ). Сопоставление охватывает инфраструктурное развитие, инвестиции, занятость, деловую активность и транспортную работу (см. табл. 5).

Сначала проанализируем состояние отрасли в регионах, граничащих с Китаем.

⁴ Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, грузоотправителей к услуге по перевозке грузов железнодорожным транспортом общего пользования. Постановление Правительства Российской Федерации от 27.05.2024 г. № 680. О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2003 г. № 710. <http://government.ru/docs/all/153621/> (дата обращения: 02.04.2026).

⁵ Направления движения поездов по железнодорожной инфраструктуре общего пользования с ограниченной пропускной способностью. Официальный сайт РЖД-Партнер. <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-opublikovani-perechen-napravleniy-s-ogranichennoy-propusknoy-sposobnostyu/> (дата обращения: 02.04.2026).

Таблица 5

**Сравнительный анализ транспортно-логистического обеспечения
сотрудничества регионов РФ, граничащих с Китаем, с регионами РФ,
граничащих с другими приграничными государствами, с которыми
предусмотрено развитие сотрудничества**

Группа регионов	2017	2021	2024	Темп роста 2024 к 2017 г., %	Темп роста за 2024 к 2021 г., %
Удельный вес занятых в ВЭД «Транспортировка и хранение» в общей численности занятых, %					
Е*	9,7	10,6	10,5	1,08	0,99
С	7,6	8,1	8,2	1,08	1,01
Инвестиции в основной капитал по ВЭД «Транспортировка и хранение», млрд руб.					
Е	167,7	142,5	242,5	1,45	1,70
С	308,7	275,10	572,50	1,85	2,08
Стоимость основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение», млрд руб.					
Е	3184	5823	8259	2,59	1,42
С	17944	28594	40167	2,24	1,40
Удельный вес основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение» в структуре общего объема основных фондов, %					
Е	28	26,7	25,5	0,91	0,96
С	22,6	20,1	19,6	0,87	0,98
Ввод в действие основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение», млрд руб.					
Е	66,5	280,3	612,10	9,20	2,18
С	444,90	506,30	747,00	1,68	1,48
Удельный вес ввода основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение» в структуре общего ввода основных фондов, %					
Е	22,6	36,8	37,3	1,65	1,01
С	11,4	9,3	10,2	0,89	1,10
Число организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение», тыс. ед. на конец года					
Е	13,2	11,3	12,2	0,92	1,08
С	58,4	49,9	49,5	0,85	0,99
Оборот организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение», млрд. руб.					
Е	544,70	839,20	1 400,00	2,57	1,67
С	2 623,40	3 388,90	5 125,40	1,95	1,51

Окончание табл. 5

Группа регионов	2017	2021	2024	Темп роста 2024 к 2017 г., %	Темп роста за 2024 к 2021 г., %
Плотность железнодорожных путей общего пользования, км путей на 10 000 км ² территории					
Е	50,8	50,8	50,9	1,00	1,00
С	68,8	69,2	69,2	1,01	1,00
Плотность автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием, км дорог на 10 000 км ² территории					
Е	119,8	124,9	128,9	1,08	1,03
С	597,2	604,5	608,4	1,02	1,01
Перевозки грузов автомобильным транспортом, млн т					
Е	85,9	78,9	93,2	1,08	1,18
С	582,00	373,3	379,8	0,65	1,02
Грузооборот автомобильного транспорта, млн т-км					
Е	2268	2664	3434	1,51	1,29
С	36186	39071	45947	1,27	1,18
Количество грузовых автомобилей в организациях всех ВЭД, шт.					
Е	23707	28955	30249	1,28	1,04
С	161113	157311	165041	1,02	1,05

* Е – приграничные, граничащие с Китаем, С – приграничные, кроме граничащих с Китаем.

Источник: рассчитано авторами по данным Единой межведомственной информационно – статистической системы (ЕМИСС) Росстат. <https://www.rosstat.gov.ru/databases> (дата обращения: 15.01.2026).

Оборот организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение» вырос за указанный период на 67%, что весьма точно соответствует росту внешнеторговых операций (на 67,9%). Для того чтобы обеспечить такой значительный прирост объема операций, инвестиции в основной капитал выросли на 70%, в то время как прирост основных фондов составил 42%. Это означает, что основные фонды использовались гораздо более интенсивно (на 18% интенсивнее), чем ранее.

Куда направлялись инвестиции?

1. Число организаций увеличилось за этот период только на 8% – то есть это были вложения преимущественно в существующие компании, а не в создание новых компаний: бизнес делал ставку на укрупнение организаций.

2. Удельный вес занятых даже немного сократился (на 0,1%). То есть расширения штата практически не наблюдалось, весь прирост операций имел место при практически том же штате. Это означает, что имело место либо повышение интенсивности, либо рост производительности труда, а скорее всего, сочетание и того, и другого.

3. Железнодорожная сеть осталась без изменений, плотность автодорог увеличилась на 3%. Автопарк увеличился на 4%. То есть и железные дороги, и автодороги, и автомобили стали использоваться намного более интенсивно. В частности, дальность перевозок автомобильным транспортом возросла на 9,3%.

Из этого следует, что основные вложения в приграничных с Китаем регионах осуществлялись собственно в логистику – в терминалы, осуществляющие перевалку и временное хранение.

Теперь сравним ситуацию в «целевой» группе регионов с приграничными регионами, не граничащими с Китаем.

Оценка изменения ключевых показателей в «целевой» группе регионов (Е – граничащие с Китаем) в сопоставлении с «контрольной» группой (С – иные приграничные регионы) за 2017–2024 гг. выявила разнонаправленные тренды. Так, опережающее развитие инфраструктуры достигнуто по сети автомобильных дорог (107,6% в группе Е, 101,9% в группе С). Темпы роста плотности железнодорожных путей общего пользования в «целевой» группе формально отставали от «контрольной» (100,2% в группе Е, 100,6% в группе С), однако, по сути, мы можем констатировать, что и там, и там строительство железнодорожных путей не велось. Инвестиционное развитие характеризуется опережающими темпами роста стоимости основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение» (259,4% в группе Е, 223,8% в группе С), более чем 9-ти кратный рост ввода в действие основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение» в группе Е (167,9% в группе С), рост удельного веса ввода основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение», достигающий в группе Е 37,3% (10,2% в группе С), рост количества грузовых автомобилей (127,6% в группе Е, 102,4% в группе С) свидетельствуют о высокой приоритетности инвестирования в обновление основных фондов, в автотранспортную технику в регионах РФ, граничащих с Китаем. Опережение темпов роста занятости и деловой активности (числа и оборота организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение» в «целевой» группе) интерпретируется как укрепление транспортно-логистического обеспечения сотрудничества приграничных регионов с Китаем в компоненте социального, производственного развития. Существенное опережение в «целевой» группе регионов достигнуто в объемах транспортной работы (рост перевозок грузов автомобильным транспортом в группы Е достиг за период 108,5%, в группе С наблюдалось снижение до 65,3%; рост грузооборота составлял, соответственно, 151,4 и 127,0%).

Сравнительный анализ показал, что по всем исследуемым параметрам, за исключением показателя инвестиций в основной капитал, в 2017–2024 гг. развитие логистики в приграничных с Китаем регионах, характеризовалось более быстрыми темпами по сравнению с остальными приграничными регионами.

Оценка влияния санкционного шока: сравнение данных «до» и «после»

Санкционное давление начиная с 2022 г. стало точкой каузального шока для транспортно-логистического обеспечения российско-китайского приграничья. Если в 2014–2021 гг. секторальные ограничения лишь создавали предпосылки для переориентации товарных потоков на восток, то всеобъемлющие санкции 2022 г. изменили логистические цепочки фундаментально. Маршруты грузовых потоков перестроились, требования к инфраструктурному обеспечению возросли, а сотрудничество с Китаем получило статус стратегического приоритета. Однако, как будет показано ниже, этот внешний импульс привел к разнонаправленным последствиям: наряду с ускорением в отдельных сферах сформировались устойчивые эффекты торможения, изменившие пропорции развития транспортной системы и создавшие новые зоны дисбаланса.

Для количественной оценки влияния санкционного шока использован метод разности разностей (*Difference-in-Differences*, DiD). Сопоставление динамики показателей в целевой группе (регионы, граничащие с Китаем) и контрольной группе (иные приграничные субъекты РФ) за периоды «до» (2021 г.) и «после» (2024 г.) позволяет выделить чистый эффект, связанный именно с китайским направлением по сравнению с остальными приграничными регионами.

Методика получения статистически достоверных DiD-оценок сопряжена с необходимостью перестраивать стандартные для экономико-статистического анализа цепные и базисные ряды динамики (см. табл. 5) в интервальные ряды, с равным временным «плечом» данных, для чего по абсолютным показателям развития транспортно-логистического обеспечения были рассчитаны две группы темпов роста: 2021 к 2018 г. характеризует динамику на интервале «до» санкционного шока, 2024 к 2021 г. – динамику на интервале «после» санкционного шока (показатели, представленные в относительных значениях (удельные веса, плотности) включаются в DiD-оценки в их значениях, соответственно, за 2021 и 2024 гг.). Именно разница показателей динамики, приведенных к равным временным интервалам, позволяет получить количественную оценку шока 2022 г. в виде «эффекта ускорения/торможения» (ATE) (см. табл. 6).

Для того чтобы понять, как описанные эффекты отражаются на роли транспорта в региональной экономике, применена стандартная для такого рода задач спецификация модели разности разностей. Оценка строится на уравнении:

Таблица 6

Оценка «эффектов ускорения/торможения», формируемых в транспортно-логистическом обеспечении сотрудничества приграничных регионов РФ с Китаем в 2024 г. (по сравнению с 2021 г.)

Показатели	Приграничные регионы РФ, граничащие с Китаем (Е)			Приграничные районы РФ, кроме граничащих с Китаем (С)			«Эффекты ускорения/торможения» (АТЕ)
	2021 г.*	2024 г.**	Разница в целевой группе	2021 г.*	2024 г.**	Разница в контрольной группе	
Удельный вес занятых в ВЭД «Транспортировка и хранение» в общей численности занятых, %	10,6	10,5	-0,1	8,1	8,2	0,1	-0,2
Трехлетние темпы роста инвестиций в основной капитал по ВЭД «Транспортировка и хранение», %	85,0	170,2	85,2	93,4	208,1	114,7	-29,5
Трехлетние темпы роста стоимости основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение», %	147,8	141,8	-6,0	143,7	140,5	-3,2	-2,8
Удельный вес основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение» в структуре общего объема основных фондов, %	26,7	25,5	-1,2	20,1	19,6	-0,5	-0,7
Трехлетние темпы роста ввода в действие основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение», %	294,1	218,4	-75,7	100,2	147,5	47,3	-123,0
Удельный вес ввода основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение» в структуре общего ввода основных фондов, %	36,8	37,3	0,5	9,3	10,2	0,9	-0,4
Трехлетние темпы роста числа организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение», %	88,3	108,0	19,7	86,9	99,2	12,3	7,4

Окончание табл. 6

Показатели	Приграничные регионы РФ, граничащие с Китаем (Е)				Приграничные районы РФ, кроме граничащих с Китаем (С)			«Эффекты ускорения/торможения» (АТЕ)
	2021 г.*	2024 г.**	Разница в целевой группе		2021 г.*	2024 г.**	Разница в контрольной группе	
Трехлетние темпы роста оборота организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение», %	138,6	166,8	28,2		119,5	151,2	31,7	-3,5
Плотность железнодорожных путей общего пользования, км путей на 10000 км ² территории	50,8	50,9	0,1		69,2	69,2	0,0	0,1
Плотность автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием, км путей на 10000 км ² территории	124,9	128,9	4,0		604,5	608,4	3,9	0,1
Трехлетние темпы роста перевозок грузов автомобильным транспортом, %	93,8	118,1	24,3		72,0	101,7	29,7	-5,4
Трехлетние темпы роста грузооборота автомобильного транспорта, %	125,9	128,9	3,0		98,2	117,6	19,4	-16,4
Трехлетние темпы роста количества грузовых автомобилей в организациях всех ВЭД, %	143,4	104,5	-38,9		99,7	104,9	5,2	-44,1

* для показателей удельных весов используется значение 2021 г. (%), для темпов роста – значения на 3-х летнем интервале (отношение 2021 к 2018 г. (%)).

** для показателей удельных весов используется значение 2024 г. (%), для темпов роста – значения на 3-х летнем интервале (отношение 2024 к 2021 г. (%)).

Источник: рассчитано авторами по данным предыдущих таблиц.

$$Y_{it} = \beta_0 + \beta_1 * Post_t + \beta_2 * Treat_i + \beta_3 * (Post_t * Treat_i) + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

где: Y_{it} – рассматриваемый показатель транспортно-логистического обеспечения в группе регионов i в момент времени t ; β_0 – средний уровень показателя для контрольной группы «до» изменения условий; β_1 – исходный разрыв, отличие «целевой» группы от «контрольной» до шока – введения санкций; $Post_t$ – фиктивная переменная периода (1 – 2024 г., 0 – 2021 г.); β_2 – изменение результата в «контрольной» группе; $Treat_i$ – фиктивная переменная принадлежности к целевой группе (1 – целевая, 0 – контрольная); β_3 – эффект санкционного шока для целевой группы; ε_{it} – случайная ошибка.

При наличии агрегированных средних значений коэффициент β_3 численно равен:

$$\beta_3 = (YE, 2024 - YE, 2021) - (YC, 2024 - YC, 2021) \quad (2)$$

Самостоятельный аналитический смысл в эконометрической спецификации модели *DiD* имеют: а) произведение ($Post_t * Treat_i$) – переменная-индикатор, которая принимает значение 1 только в ситуации «целевая» группа «после» воздействия; во всех остальных случаях она равна 0; б) коэффициент β_3 , количественно оценивающий «эффект ускорения/торможения» в 2024 г. по сравнению с 2021 г., интерпретируемый как дополнительное изменение показателя в «целевой» группе относительно «контрольной» после введения в 2022 г. фронтальных санкций. Рассчитанные стандартными средствами *Excel* в эконометрической спецификации модели *DiD* значения коэффициентов β_3 подтверждают выводы, сформулированные при использовании дескриптивно-аналитической модели, что объясняется строгостью статистической выборки показателей, характеризующих уровень и динамику транспортно-логистического обеспечения (см. табл. 7).

Таким образом, если в предыдущем пункте мы анализировали общую динамику с 2017 по 2024 г., то проведенные при помощи «метода разности разностей» на базе двух периодов (2021 г. к 2018 г. – «досанкционного» и 2024 г. к 2021 г. – «санкционного») расчеты позволят нам сравнить динамику развития двух групп приграничных регионов (границащих и не границащих с Китаем).

Кроме того, следует сделать терминологическую оговорку. Результатом использования метода разности разностей является оценка «эффекта торможения/ускорения» (АТЕ – *average treatment effect*). В нашем случае эта оценка носит относительный, а не абсолютный характер. То есть если значение АТЕ для какого-то показателя имеет отрицательный знак, то это не значит, что мы наблюдаем торможение

Таблица 7

Распределение «эффектов ускорения/торможения» в разрезе направлений укрепления транспортно–логистического обеспечения сотрудничества приграничных регионов РФ с Китаем в 2024 г. по сравнению с 2021 г. (с помощью эконометрической спецификации модели *DiD*)

Показатель	β_3 (<i>DiD</i>)
Инвестиционное развитие	
Рост ввода основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение»	–123,0
Рост числа грузовых автомобилей	–44,1
Рост инвестиций в основной капитал по ВЭД «Транспортировка и хранение»	–29,5
Рост стоимости основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение»	–2,8
Удельный вес основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение»	–0,7
Удельный вес ввода основных фондов по ВЭД «Транспортировка и хранение»	–0,4
Инфраструктурное развитие	
Плотность железнодорожных путей общего пользования	+0,1
Плотность автодорог с усовершенствованным покрытием	+0,1
Занятость	
Удельный вес занятых по ВЭД «Транспортировка и хранение»	–0,2
Деловая активность	
Рост числа организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение»	+7,4
Рост оборота организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение»	–3,5
Транспортная работа	
Рост перевозок грузов автомобильным транспортом	–5,4
Рост грузооборота автомобильного транспорта	–16,4

Источник: рассчитано авторами.

некоторого феномена в экономике, описываемого данным показателем. Для понимания фактической динамики показателя нужно обратиться к реальным данным (в нашем случае – к данным табл. 5). Отрицательный знак АТЕ означает лишь, что значение данного показателя росло медленнее в целевой группе регионов по сравнению с контрольной группой.

Полученные результаты позволяют сделать следующие выводы.

Прежде всего, по данным табл. 6 видно, что значения АТЕ оказались положительными лишь по трем показателям: темпы роста числа организаций в сфере транспорта (+7,4), плотность железнодорожных путей (+0,1), плотность автомобильных дорог (+0,1). При этом два последних коэффициента близки к нулю, что указывает на отсутствие значимых структурных изменений в инфраструктурном развитии для обеих групп регионов. То есть опережающими темпами в дальневосточной группе регионов (по сравнению с другими приграничными регионами) росло лишь число организаций.

По всем остальным показателям значения АТЕ оказались отрицательными. Самые заметные отрицательные значения АТЕ получены по вводу основных фондов (–123,0), числу грузовых автомобилей (–44,1), инвестициям в основной капитал (–29,5), грузообороту автомобильного транспорта (–16,4), а также по обороту организаций (–3,5). Это означает, что после 2022 г. регионы, граничащие с Китаем, несмотря на задекларированный приоритет восточного вектора, обновляли основной капитал медленнее, чем сопоставимые приграничные территории, и наращивали инвестиции и автопарк более низкими темпами. Уже существовавшее до 2022 г. отставание по инвестициям оказалось закреплено и даже усилено ($ATE = -29,5$), а прирост ввода основных фондов, оставаясь положительным в абсолютном выражении, не поспевает за динамикой в контрольной группе.

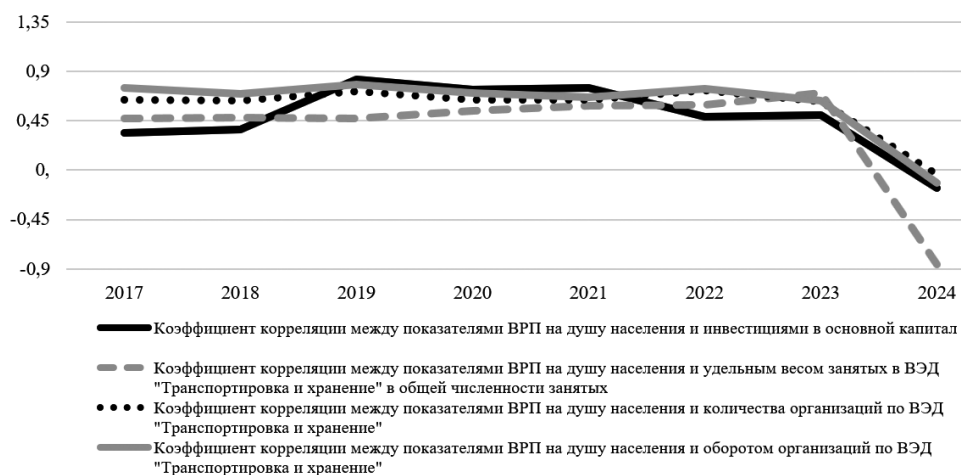
В предыдущем пункте мы выяснили, что транспортная отрасль в приграничных с Китаем регионах развивалась чрезвычайно быстро (оборот организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение» за период с 2021 по 2024 г. вырос на 67%). И при этом по большинству исследуемых показателей значения АТЕ имеют отрицательные значения. Это означает, что в приграничных регионах, не граничащих с Китаем, транспортная отрасль развивалась еще быстрее.

В частности, количественные оценки «эффектов ускорения/торможения», полученные и в дескриптивно-аналитической, и в регрессионной модели *DiD* свидетельствуют о неоднозначности направлений укрепления транспортно-логистического обеспечения сотрудничества приграничных регионов РФ с Китаем. «Эффект ускорения» по темпам роста числа организаций может отражать институциональную активизацию, расширение предпринимательской базы в ВЭД «Транспортировка и хранение», «эффект торможения» в росте оборота указанных организаций – не развитый спрос, приводящий к рискам низкой экономической эффективности автомобильных перевозчиков. Минимальные положительные значения «эффектов ускорения» инфраструктурных показателей могут указывать на отсутствие значимых структурных изменений. «Эффекты торможения» в инвестиционном

блоке могут быть связаны с перенаправлением инвестиционных потоков за рамки транспортно-логистической стратегии, в автотранспортной работе – с низкой привлекательностью услуг, с проблемами их тарификации. Это говорит о том, что не достигнуто пропорциональное развитие в самом транспортно-логистическом комплексе, *рост трансграничных товаропотоков происходил, по сути, за счет увеличения экстенсивности использования существующих транспортных мощностей, даже без пропорционального роста самого транспортно-логистического потенциала*. И это важный вывод в подтверждение гипотезы «сжатия» роли транспорта как драйвера регионального развития, причем граница указанного «сжатия» сдвигается в зону инструментальной функции транспорта, определенной в исследовании как обеспечение транзита экспортно-импортных потоков через территорию регионов российской-китайской приграничья.

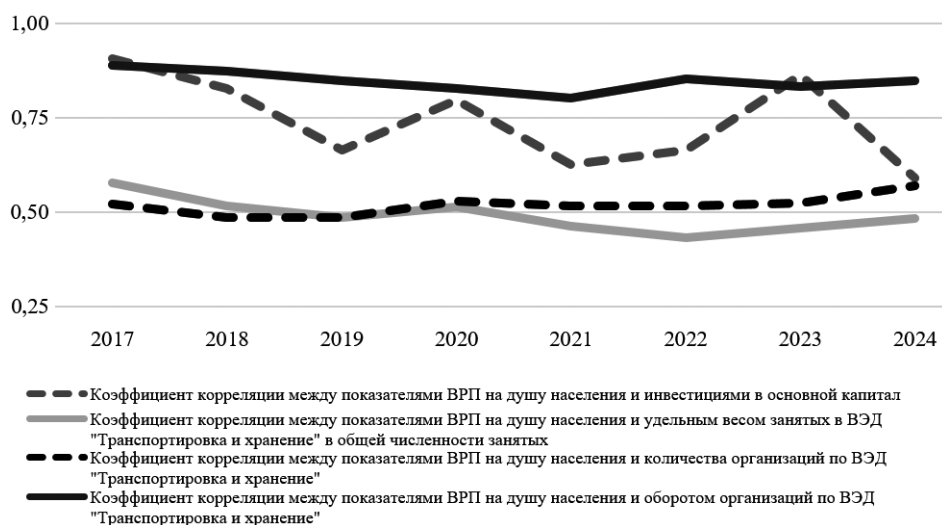
Кроме того, следует отдельно указать на целесообразность показателей «количество грузовых автомобилей в организациях всех ВЭД» и «грузооборот автомобильного транспорта» в контексте получаемых DiD-оценок. Каждый показатель по отдельности может слабо отражать состояние, динамику развития автотранспортного сегмента, но в совокупности может давать репрезентативную картину дальних автомобильных перевозок, их роли в региональном развитии. Организация перевозок в экспортных и импортных направлениях строится на парке дальнемагистральных грузовых автомобилей, как зарегистрированных, так и фактически находящихся в регионе. Статистика фиксирует первую группу, количество автомобилей в которой отражает региональный потенциал перевозок на дальние расстояния, необходимый для обеспечения экспортно-импортных потоков.

В целевой группе регионов в 2024 г. (см. данные рис. 1 и 2) существенно ослабло влияние транспортно-логистического обеспечения приграничного сотрудничества с Китаем на региональное развитие, рост ВРП на душу населения все в меньшей степени был зависим от показателей инвестиций в основной капитал, удельного веса занятых, количества и оборота организаций по ВЭД «Транспортировка и хранение». Очевидным выводом является утверждение, что негативные последствия указанного влияния были сформированы «эффектами торможения», совокупность которых привела к «сжатию» как роли транспорта в качестве драйвера экономического развития, так и его базовой инструментальной функции обеспечивать транзитные экспортно-импортные перевозки. Корреляция экономического роста в регионах целевой группы, измеренного показателем ВРП на душу населения, с занятостью, количеством и оборотом организаций (оказывают прямое краткосрочное влияние на региональное развитие), с инвестициями в основной капитал по ВЭД «Транспортировка и хра-



Источник: рассчитано авторами.

Рис. 1. Коэффициенты корреляции ВРП на душу населения с показателями транспортно–логистического обеспечения сотрудничества приграничных регионов с Китаем в «целевой» группе регионов



Источник: рассчитано авторами.

Рис. 2. Коэффициенты корреляции ВРП на душу населения с показателями транспортно–логистического обеспечения сотрудничества приграничных регионов с Китаем в «контрольной» группе регионов

нение» (оказывает влияние на уровне долгосрочных перспектив) была тесной до 2023 г. и существенно ослабла в 2024 г. (чего не произошло в регионах «контрольной» группы). Негативные выводы по результатам количественных оценок сводятся к тому, что новые транспортные

коридоры в российско-китайском приграничье явились ответом на каузальный шок санкционного давления и на первоначальном этапе сформировали дополнительный импульс для регионального развития за счет «эффектов ускорения», который, однако, под грузом «эффектов торможения» исчерпал свой потенциал в 2024 г.

В целом результаты DiD-оценки позволяют заключить, что санкционное давление и связанный с ним переход к стратегии ускоренного приграничного сотрудничества РФ с Китаем в транспортно-логистическом обеспечении не сопровождался системным опережающим ростом ключевых показателей в «целевой» группе регионов по сравнению с «контрольной», положительный эффект носил локальный характер.

Заключение

Проведенное исследование показало, что российско-китайское приграничье после санкционного шока 2022 г. оказалось ближе к статусу «транспортной периферии», чем к устойчиво функционирующим «воротам в Азию». Рост транзитного потока не превратился в системный стимул, вызывающий эффект ускорения для развития экономик приграничных регионов, вследствие чего факторная роль транспорта и логистики как детерминанты регионального развития была «сжата» доминированием инструментальной функции обеспечения транзита.

При этом импульс, созданный санкционным шоком, сформировал асимметричную конфигурацию транспортного развития: несмотря на значимый рост объемов экспортно-импортных грузопотоков и транспортной работы по направлению Россия–Китай, динамика инвестиций, обновления основных фондов и занятости в транспортно-логистическом секторе «целевой» группы регионов отставала от «контрольной» группы иных приграничных субъектов РФ. Другими словами, рост нагрузки на инфраструктуру происходил быстрее, чем расширение ее пропускной способности и интеграция транспортной системы в региональное развитие. Полученные по результатам исследования DiD-оценки указывают на разрыв между инструментальной функцией и ролью драйвера, реализуемых транспортом и логистикой в экономическом развитии регионов российско-китайского приграничья, который увеличивается по мере генерации системой «эффектов торможения». Несмотря на то что санкционный шок переориентировал внешнеторговые потоки на восточное направление и ускорил выполнение инструментальной функции, он ослабил каналы трансляции транспортного роста в показатели ВРП на душу населения. Ослабление, а в ряде случаев инверсия корреляционных связей между транспортно-логистическими показателями и региональной динамикой указывают на то, что транспорт перестал

выполнять роль драйвера роста, выполняя функцию высоконагруженного транзитного коридора.

Авторы считают, что полученные результаты требуют и пересмотра ряда теоретических конструкций. Так, концепция «границы как ресурса» в таких условиях не реализуется автоматически, поскольку без целенаправленного институционального и инвестиционного сопровождения ресурсная функция границы не раскрывается, а наоборот, усиливается ее барьерный и фильтрующий характер. Включенность в крупномасштабный товарооборот и наличие модернизируемых погранпереходов сами по себе не гарантируют преодоления периферийности. Риск закрепления за территориями роли «транспортных коридоров без развития» высок, если транспортная политика не увязана с задачами диверсификации экономики и формирования локальных цепочек добавленной стоимости.

«Эффект торможения» по инвестиционным показателям и параметрам автотранспортной работы свидетельствует о перераспределении ограниченных ресурсов в пользу решения задачи физического пропуска грузов. Это привело к отсрочке структурных решений по расширению железнодорожной сети. Сочетание локальных «эффектов ускорения» (рост числа организаций) с доминирующими «эффектами торможения» (инвестиции, ввод основных фондов, грузооборот) указывает на институциональную фрагментацию транспортного рынка и недостаток крупных системных операторов.

Полученные методом DiD оценки, которые интерпретируются в плоскости динамических эффектов (ускорения/торможения), «сжатия» функций, выполняемых отраслевым комплексом в региональном развитии, по мнению авторов, расширяют эмпирические основы теории экономической динамики, построения моделей экономических кризисов на территориальном уровне.

С практической точки зрения результаты исследования требуют пересмотра приоритетов транспортной и региональной политики в российско-китайском приграничье. Усиление роли приграничных регионов как «ворот в Азию» предполагает не только наращивание пропускной способности пограничных переходов, но и выстраивание связи «коридор – региональная экономика» через выборочные инвестиции в элементы транспортно-логистической системы с наибольшим потенциалом «эффектов ускорения». Приоритетными направлениями являются автотранспортная инфраструктура, но также интеграция портов и терминалов с промышленными кластерами, развитие логистических центров, ориентированных на внутрирегиональные потоки.

Теоретически проведенный анализ уточняет границы применимости допущения об автоматической трансляции инструментальной функции отраслевых комплексов в роль драйвера регионального развития. В условиях внешних шоков и институциональной неопределен-

ности транспортная система может не усиливать, а ограничивать возможности приграничных территорий, если рост транзита не сопровождается расширением локальных рынков труда, спроса на услуги и увеличением возможностей включения местного бизнеса в трансграничные цепочки. На наш взгляд, соотношение «коридор – ворота» должно рассматриваться не как статическое свойство территории, а как результат конфигурации политики, институтов и инвестиционных решений.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Осипов В.С. Политическая экономия санкций: предмет и метод // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2015. № 2. С. 102–115. [Osipov V.S. Political Economy of Sanctions: Subject and Method // The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. 2015. No. 2. Pp. 102–115. (In Russ.).] EDN: TPKNTN.
2. Земцов С.П., Волошинская А.А. Устойчивость к шокам экономик регионов России в условиях санкций // Журнал Новой экономической ассоциации. 2024. № 3 (64). С. 54–83. [Zemtsov S.P., Voloshinskaya A.A. Russian Regional Resilience under Sanctions // Journal of the New Economic Association. 2024. No. 3 (64). Pp. 54–83. (In Russ.).] DOI: 10.31737/22212264_2024_3_54–83. EDN: RXIDCD.
3. Van Houtum H., Van der Velde M. The power of cross-border labour market immobility // Tijdschrift voor economische en sociale geografie. 2004. Vol. 95. No. 1. Pp. 100–107. DOI: 10.1111/j.0040–747X.2004.00296.x
4. Scott J.W. Constructing familiarity in Finnish–Russian Karelia: Shifting uses of history and the re–interpretation of regions // European Planning Studies. 2013. Vol. 21. No. 1. Pp. 75–92. DOI: 10.1080/09654313.2012.716240.
5. Lundén T. On the boundary: about humans at the end of territory. Södertörns högskola, 2004.
6. Иоахим Б. Трансграничное сотрудничество: вызовы и перспективы для горизонтального измерения европейской интеграции // Управленческое консультирование. 2018. № 1 (109). С. 56–62. [Joachim B. Cross–Border Cooperation: Challenges and Perspectives for the Horizontal Dimension of European Integration // Administrative Consulting. 2018. No. 1 (109). Pp. 56–62. (In Russ.).] DOI: 10.22394/1726–1139–2018–1–560–62. EDN0: YUDHDC.
7. Faludi A. Centenary paper: European spatial planning: past, present and future // Town Planning Review. 2010. Vol. 81. No 1. Pp. 1–22. DOI: 10.3828/tp.2009.21
8. Capello R. Cohesion policies and the creation of a European identity: The role of territorial identity // JCMS: Journal of Common Market Studies. 2018. Vol. 56. No. 3. Pp. 489–503. DOI: 10.1111/jcms.12611.
9. Колосов В.А., Зотова М.В., Себенцов А.Б. Барьерная функция российских границ // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2016. № 5. С. 8–20. [Kolosov V.A., Zotova M.V., Sebensov A.B. Barrier Function of Russian Borders // Izvestiya Rossiiskoi akademii nauk. Seriya geograficheskaya. 2016. No. 5. Pp. 8–20. (In Russ.).] DOI: 10.15356/0373–2444–2016–5–8–20. EDN: WLWYGT.
10. Bezrukov L.A., Vorobyev N.V., Emelyanova N.V. et al. The Trans–Siberian transport corridor and development of urban agglomerations // Environmental transformation

- and sustainable development in the Asian region. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 2020 International Online Conference on Environmental Transformation and Sustainable Development in Asian Region, EnTransAsia 2020. IOP Publishing Ltd, 2021. P. 012034. EDN: VDMOUO.
11. *Lapenko M.V.* Kazakh–Russian Border in the Context of the Coronavirus Disease (COVID-19) // Вестник Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева. Серия: Политические науки. Регионоведение. Востоковедение. Тюркология. 2021. No. 4 (137). Pp. 163–171. DOI: 10.32523/2616–6887/2021–137–4–163–171. EDN: LHLZNW.
 12. *Бардаль А.Б.* Транспортная система Дальневосточного федерального округа: современное состояние и перспективы восточного полигона железных дорог // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 3. С. 21–31. [*Bardal A.B.* The Transport System of the Far Eastern Federal District: Current State and Prospects of the Eastern Railway Range // Regionalistics. 2021. Vol. 8. No. 3. Pp. 21–31. (In Russ.).] DOI: 10.14530/reg.2021.3.21. EDN: AZBSZC.
 13. *Бардаль А.Б.* Транспортный комплекс Дальнего Востока: национальные и локальные задачи // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 53–67. [*Bardal A.B.* Transport Complex of the Far East: National and Local Tasks // Regionalistics. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 53–67. (In Russ.).] DOI: 10.14530/reg.2021.6.53. EDN: JGIFOG.
 14. *Хмелева Г.А., Скреблов Н.И.* Глобальная конкурентоспособность регионов России: методика оценки в условиях стратегических вызовов // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2025. Т. 16. № 2. С. 298–315. [*Khmeleva G.A., Skreblov N.I.* Global Competitiveness of Russian Regions: Assessment Methodology in the Context of Strategic Challenges // MIR (Modernization. Innovation. Research). 2025. Vol. 16. No. 2. Pp. 298–315. (In Russ.).] DOI: 10.18184/2079–4665.2025.16.2.298–315. EDN: DTICYQ.
 15. *Епифанова Н.С.* Приграничные регионы в контексте теорий размещения // Государственная служба. 2023. Т. 25. № 3 (143). С. 31–37. [*Epifanova N.S.* Border Regions in the Context of Location Theories // Public Administration. 2023. Vol. 25. No. 3 (143). Pp. 31–37. (In Russ.).] DOI: 10.22394/2070–8378–2023–25–3–31–37. EDN: PXLUNE.
 16. *Лазарева В.В., Власова Н.Ю.* Дифференцированный подход как ключевой принцип формирования и реализации региональной политики в отношении приграничных территорий // Региональная экономика: теория и практика. 2025. Т. 23. № 5. С. 66–79. [*Lazareva V.V., Vlasova N.Yu.* Differentiated Approach as a Key Principle for the Formation and Implementation of Regional Policy towards Border Territories // Regional Economics: Theory and Practice. 2025. Vol. 23. No. 5. Pp. 66–79. (In Russ.).] DOI: 10.24891/re.23.5.66. EDN: LWYSFT.
 17. *Минакир П.А.* Внешнеторговый фактор экономики форс-мажора: пространственный маневр // Пространственная экономика. 2023. Т. 19. № 1. С. 7–19. [*Minakir P.A.* Foreign Trade Factor of Force Majeure Economy: Spatial Maneuver // Spatial Economics. 2023. Vol. 19. No. 1. Pp. 7–19. (In Russ.).] DOI: 10.14530/se.2023.1.007–019. EDN: GYFIPY.
 18. *Минакир П.А.* Мировая экономика: идеальный шторм // Пространственная экономика. 2022. Т. 18. № 2. С. 7–37. [*Minakir P.A.* World Economy: The Perfect Storm // Spatial Economics. 2022. Vol. 18. No. 2. Pp. 7–37. (In Russ.).] DOI: 10.14530/se.2022.2.007–037 EDN: IVXNYC.

Дата поступления рукописи: 02.04.2026 г.

Дата принятия к публикации: 28.05.2026 г.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Курникова Марина Викторовна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры региональной экономики и управления ФГАОУ ВО «Самарский государственный экономический университет», Самара, Россия

ORCID: 0000-0002-9568-2774

mv-kurnikova@yandex.ru

Болгов Сергей Анатольевич – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и менеджмента ФГБОУ ВО «Приволжский государственный университет путей сообщения», Самара, Россия

ORCID: 0000-0002-9663-0597

bolgov1910@gmail.com

Черняев Евгений Васильевич – доктор экономических наук, начальник отдела в/ч 35684, Самара, Россия

ORCID: 0009-0003-9646-5995

ki-la@mail.ru

ABOUT THE AUTHORS

Marina V. Kurnikova – Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor, Assistant Professor of Regional Economics and Management Department, Samara State University of Economics, Samara, Russia

ORCID: 0000-0002-9568-2774

mv-kurnikova@yandex.ru

Sergey A. Bolgov – Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor, Assistant Professor of Economics and Management Department, Volga State Transport University, Samara, Russia

ORCID: 0000-0002-9663-0597

bolgov1910@gmail.com

Evgeny V. Chernyaev – Dr. Sci. (Econ.), Head of the Military Unit Department 35684, Samara, Russia

ORCID: 0009-0003-9646-5995

ki-la@mail.ru

A “GATEWAY TO ASIA” OR A NEW PERIPHERALITY? ON THE ROLE OF NEW TRANSPORT CORRIDORS IN REGIONAL DEVELOPMENT (THE EXAMPLE OF THE RUSSIAN-CHINESE BORDER REGION)

In theory and practice, transport and logistics are often viewed as drivers of economic development. This is especially to be expected in a situation of causal shock – when, after 2022, Russia’s foreign trade “reoriented eastward,” with a significant portion of trade flows now passing through the Russian-Chinese border. What impact does this trade flow have on the development of border regions? Does it act as a true driver of regional development? This is the key question of the study. Using the difference-in-differences method to compare

two groups of border regions—those bordering and those not bordering China—before and after 2022, it was shown that, despite a significant increase in both the volume of foreign trade transactions and the turnover of logistics-related organizations, the former turned out to be closer to the status of a “transport periphery” than to a stable “gateway to Asia.” The development of foreign trade was not accompanied by a systemic, faster growth of key indicators in the group of regions bordering China compared to other border regions; the positive effect was localized. This led to the predominantly intensive use of transport and logistics capacity and, as a result, did not translate into a systemic stimulus for the economic development of regions bordering China. The role of transport and logistics as determinants of regional development was “compressed” by the dominance of the instrumental function of transit. The concept of “border as a resource” is not automatically realized under these conditions; it is necessary to align transport policy with the diversification of the economies of border territories.

Keywords: *border regions, transport and logistics support, Russia–China cooperation, sanctions, acceleration/deceleration effects, difference-in-differences method, regional development, cargo flows, infrastructure.*

JEL: R11, R42.