

С. В. Дорошенко ^{а)}, К. А. Посысоева ^{б)}^{а)} Институт экономики УрО РАН, Екатеринбург, Российская Федерация^{б)} Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина, Екатеринбург, Российская Федерация^{а)} <https://orcid.org/0000-0002-8282-6062>, e-mail: doroshenkos@mail.ru

Эконометрическая оценка стратегических факторов развития приграничных регионов России¹

На приграничные исследования существенное влияние оказывают общемировые события. Так, в 1990-х гг. многие районы в разных странах превратились из внутренних в приграничные. Не исключение и Россия, где еще и изменения геополитической обстановки в 2014 г. вызвали необходимость формирования новой институциональной базы развития приграничных регионов. Цель исследования заключается в оценке влияния на социально-экономическое развитие факторов, выделяемых самими регионами в качестве стратегических именно с учетом приграничного положения. Для анализа были взяты 47 из 50 субъектов с приграничным статусом, которые были разделены на условные группы по наличию «старой» или «новой» (после 1991 г.) границы. Гипотеза исследования: выделяемые регионами стратегические факторы проявляются по-разному в условиях «старых» и «новых» границ. Временной период эмпирического анализа — 2000–2018 гг. Информационной базой послужили данные Федеральной службы государственной статистики и Единой межведомственной информационно-статистической системы. Модельные расчеты проводились в статистическом пакете Stata 14. Анализировалось пять групп факторов: транспортная инфраструктура, малое предпринимательство, внешняя торговля, туризм, экология, к которым были подобраны соответствующие показатели. В качестве объясняемой переменной был выбран валовой региональный продукт на душу населения в сопоставимых ценах 2018 г. Были рассмотрены три модели влияния факторов: на развитие всех приграничных регионов, на «новые» и «старые» регионы. Для каждой модели были построены сквозная регрессия, модели со случайными и фиксированными эффектами. По итогам проведенных тестов было определено, что модели с фиксированными эффектами наилучшим образом описывают данные исследуемых моделей. Результаты оценки подтвердили выдвинутую гипотезу и показали, что транспортная инфраструктура и туризм являются более значимыми факторами развития «новых» приграничных регионов, а экологическая обстановка, развитость малого предпринимательства и внешняя торговля в большей степени влияют на развитие «старых».

Ключевые слова: приграничные регионы, «старое» приграничье, «новое» приграничье, факторы, стратегии социально-экономического развития, транспортная инфраструктура, туризм, малое предпринимательство, внешняя торговля, экологическое состояние, модели, эконометрическая оценка

Благодарности

Статья подготовлена в рамках плана НИР Института экономики УрО РАН на 2019–2021 гг.

Для цитирования: Дорошенко С. В., Посысоева К. А. Эконометрическая оценка стратегических факторов развития приграничных регионов России // Экономика региона. 2021. Т. 17, вып. 2. С.431-444. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2021-2-6>

¹ © Дорошенко С. В., Посысоева К. А. Текст. 2021.

RESEARCH ARTICLE

Svetlana V. Doroshenko ^{a)}, Ksenia A. Posysoeva ^{b, c)}^{a)} Institute of Economics of the Ural Branch of RAS, Ekaterinburg, Russian Federation^{b)} SOGAZ JSC, Ekaterinburg Branch, Ekaterinburg, Russian Federation^{c)} Ural Federal University, Ekaterinburg, Russian Federation^{a)} <https://orcid.org/0000-0002-8282-6062>, e-mail: doroshenkos@mail.ru**Econometric Estimation of Strategic Development Factors of Russian Border Regions**

Cross-border development is significantly influenced by global events, such as 1990s transformations, when different inland areas across the world became borderlands. Further, due to 2014 geopolitical changes, the Russian Federation had to establish a new institutional framework regulating the border regional development. The research aims to assess the impact of strategic factors on socio-economic development of these regions. For that purpose, we analysed 47 of 50 Russian border entities divided into two groups of old and new (established after the collapse of the USSR in 1991) border regions. We hypothesise that the factors considered as strategic in these territories manifest differently in old and new border regions. Empirical data, obtained from the Federal State Statistics Service and Unified Interdepartmental Statistical Information System, cover the period from 2000 to 2018. The simulation was conducted using the statistical package Stata 14. We analysed five groups of factors (transport infrastructure, small business, foreign trade, tourism, ecology) as well as corresponding indicators. Gross regional product per capita in comparable prices of 2018 was considered as a dependent variable. Then, we assessed three models explaining the impact of the examined factors on old and new border regions individually and in combination. For each model, pooled regression, as well as random and fixed effects models were constructed. Conducted simulations revealed that the fixed effects models best describe the analysed data. The research results confirmed the hypothesis, showing that transport infrastructure and tourism are more important for new border regions, while the factors of ecology, small business and foreign trade have a greater impact on the development of old borderlands.

Keywords: border regions, old borderlands, new borderlands, factors, socio-economic development strategies, transport infrastructure, tourism, small business, foreign trade, ecology, models, econometric estimation

Acknowledgements

The article has been prepared in accordance with the plan of Institute of Economics of the Ural Branch of RAS for 2019–2021.

For citation: Doroshenko, S. V. & Posysoeva, K. A. (2021). Econometric Estimation of Strategic Development Factors of Russian Border Regions. *Ekonomika regiona [Economy of region]*, 17(2), 431-444, <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2021-2-6>

Введение

Несколько десятилетий приграничные исследования (*border studies*) вызывают большой интерес в мировой научной среде. В течение последних 10–15 лет наблюдалось увеличение исследовательских центров и групп, специализирующихся в этой сфере. Сегодня по приграничной проблематике выпускается большое количество журналов (к примеру, «Journal of Borderland Studies», «Geopolitics», «Political Geography», «Eurasia Border Review»), монографий, атласов. Набирают популярность научные мероприятия — только за последние несколько лет проведено 18 представительных конференций Borders capes и Border Regions in Transition (BRIT). В 2014 г. состоялся Всемирный конгресс Ассоциации пограничных исследований в Йоеенсуу (Финляндия) и Санкт-Петербурге, а затем в 2018 г. — в Вене и Будапеште. В рамках мероприятий обсуждаются как проблемы социально-экономического развития приграничных территорий отдельных стран, так и вопросы межтерриториального взаимодействия.

На ракурс и содержание приграничных исследований существенное влияние оказали события, произошедшие в 1990-х гг. и более

поздние периоды. В результате геополитических изменений многие районы в разных странах превратились из внутренних в приграничные. Например, в России такими «новыми» приграничными регионами оказались субъекты Федерации, граничащие сегодня с Казахстаном, Белоруссией, Украиной и др. Результатом таких процессов стало появление не только новых обязательств и проблем, но и дополнительных возможностей для социально-экономического развития регионов соседствующих государств.

Для Российской Федерации, которая имеет наиболее протяженную государственную границу и самое большое количество стран-соседей, исследования в области приграничного развития имеют особое стратегическое значение, поскольку приграничные территории могут выступать как точками межкультурного и социально-экономического взаимодействия, так и рычагом давления со стороны недружественных интересов, и даже местом потенциального вторжения. Неслучайно в Стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 г. одним из главных вызовов обозначено неблагоприятное геополитическое

положение в мире, которое предопределяет новую роль приграничья России. В качестве ответа на данный вызов выдвинут путь эффективного благоустройства и укрепления территорий, прилегающих к границе Российской Федерации¹.

Известные события 2014 г. и изменения геополитической обстановки вызвали необходимость формирования новой институциональной базы для решения вопросов приграничного развития российских регионов. Так, в октябре 2015 г. Правительство РФ приняло Концепцию развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа. Концепция направлена на формирование условий для устойчивого развития экономики и обеспечения социальной стабильности приграничных территорий Дальнего Востока, а также создание и развитие конкурентных преимуществ перед приграничными территориями сопредельных стран². В апреле 2018 г. были утверждены новые Основы государственной пограничной политики Российской Федерации взамен документа, действовавшего с 1996 г.³ На основании приоритетов Стратегии пространственного развития РФ в октябре 2020 г. была утверждена Концепция приграничного сотрудничества, где были обозначены ключевые направления взаимодействия приграничных территорий, в том числе приграничная торговля, создание трансграничных производственных кластеров, совместная реализация инвестиционных проектов и др.⁴

¹ Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р. Ред. от 31.08.2019. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_318094/006fb940f95ef67a1a3fa7973b5a39f78dac5681/ (дата обращения: 03.10.2020).

² Об утверждении Концепции развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа. Распоряжение Правительства РФ от 28.10.2015 № 2193-р. Ред. от 20.04.2019. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_188419/ (дата обращения: 03.10.2020).

³ Об утверждении Основ государственной пограничной политики Российской Федерации: Указ Президента РФ от 25 апр. 2018 г. № 174 // Собрание законодательства РФ. 2018. № 18 (30.04). Ст. 2614.

⁴ Концепция приграничного сотрудничества в Российской Федерации. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 7 окт. 2020 г. № 2577-р. URL: https://www.economy.gov.ru/material/dokumenty/konceptiya_prigranichnogo_sotrudnichestva_v_rossiyskoy_federacii.html (дата обращения: 03.10.2020).

Все перечисленное подтверждает актуальность научных исследований общих и специфических проблем социально-экономического развития приграничных регионов, включая его основные факторы. При этом заметим, что эксперты выделяют очень большое количество факторов общерегионального развития. В данной статье делается акцент на оценку факторов, выделяемых именно с учетом приграничного положения регионов.

Прежде чем перейти к традиционному теоретическому обзору в рамках изучаемой проблемы, отметим один принципиальный момент для нашего исследования.

Согласно федеральному закону «О стратегическом планировании в Российской Федерации», все российские регионы разработали и утвердили новые стратегии социально-экономического развития до 2030–2035 гг. Нами был проведен анализ стратегий приграничных регионов, основной целью которого было выявить факторы социально-экономического развития, выделяемые самими регионами с учетом именно их приграничного статуса. В рассмотренных региональных стратегиях либо присутствуют самостоятельные разделы по приграничному развитию, либо эти вопросы отражаются в разделе внешнеэкономической деятельности.

Результаты анализа стратегий показали, что основными приоритетами развития, обозначенными самими российскими приграничными регионами, являются обновление и усовершенствование транспортно-логистической инфраструктуры, создание современных туристско-рекреационных комплексов и трансграничных туристических парков, развитие торговых отношений, прежде всего, за счет освоения и расширения рынков соседних стран, укрепление потенциала малого и среднего предпринимательства, ориентированного на внешнеэкономическую деятельность, улучшение экологического состояния приграничных территорий.

Выделенные приграничными регионами стратегические факторы развития находят отражение и в научных публикациях.

Современные исследования факторов приграничного развития

Исследовательский интерес к разнообразным факторам развития приграничных территорий достаточно высок, и в рамках одной статьи его затруднительно представить в полном объеме. Поэтому основное внимание нами уделено публикациям последних

3–5 лет. Значительная часть работ охватывает более общие вопросы классификации всей совокупности таких факторов. Другая часть посвящена рассмотрению отдельных факторов. Многие из таких исследований имеют географическую «привязку» к конкретным регионам или участку границы. Поскольку наше исследование направлено на оценку именно отдельных факторов, то и в теоретическом разделе акцент сделан на подобные работы.

Одним из наиболее важных факторов развития приграничных регионов представляется транспортная доступность. Результаты исследований о влиянии транспортной инфраструктуры на экономическое развитие приграничных регионов представлены в отечественных публикациях Н.А. Щербаковой [1], Л.И. Попковой [2], И.С. Гуменюк [3], Я.А. Суходолова [4] и др.

А.В. Чекрыжов обращает внимание на то, что в настоящий момент большинство торговых процессов осуществляется при помощи наземного транспорта, а следовательно, качество транспортной инфраструктуры — это значимый фактор организации развития товаропотока. К сожалению, во многих регионах России уровень износа транспортной инфраструктуры велик. Для приграничных субъектов данный фактор может играть главное и определяющее значение [5].

Методология сравнения степени трансграничной транспортной проницаемости на всех границах Европейского союза позволила Эдуардо Медеирос обосновать вывод, что даже в некоторых старых европейских пограничных районах доступность трансграничных перевозок недостаточна для покрытия спроса граждан на трансграничные транспортные услуги. Эта ситуация отрицательно сказывается на социально-экономическом развитии и экологической устойчивости приграничных районов, ограничивая трансграничные потоки и поощряя использование частных транспортных средств [6].

Используя методологию количественной оценки, Арис Христодоулоу и Панаэтис Христидис в своем исследовании оценили качество трансграничных автомобильных соединений и определили области, где улучшение инфраструктуры может привести к более высоким выгодам для экономического развития приграничных территорий Европейского союза [7].

Как приоритетное направление транспортная инфраструктура отмечается и в работе польских авторов Й. Куровской-Пыш

и К. Щепанской-Вошчины об трансграничном сотрудничестве и развитии пограничных территорий Польши и Чехии [8].

П.Я. Бакланов, выделяя совокупность факторов, способствующих раскрытию потенциала приграничных регионов, особое внимание уделяет также сопряжению транспортных сетей соседних стран, поскольку именно через транспортные коммуникации пограничного региона перевозятся экспортно-импортные грузы из других частей страны, что предопределяет значительный транзитный потенциал приграничных территорий. Также автор обращает внимание на развитие международного сотрудничества в сфере торговли и туризма, освоение новых рынков, открытие экспортоориентированных производств малых и средних предприятий. Большое значение придается возможности использования водных, лесных, рекреационных, минеральных, земельных ресурсов приграничья сопредельной страны. Примечательно и обоснование этим исследователем и факторов, имеющих отрицательное воздействие, к которым П.Я. Бакланов относит неполноту информации о соседней территории зарубежного государства, вредные экологические воздействия при трансграничных атмосферных и водных переносах, геополитические интересы соседней страны на определенные приграничные территории, рост конкуренции на рынках определенных видов товаров и услуг [9].

Другим значимым фактором развития приграничных регионов выступает их сотрудничество с сопредельными государствами. Так, по мнению Т.М. Кочегаровой, внешние связи для приграничных регионов являются главным фактором их устойчивого развития. Исследователь справедливо отмечает, что России следует эффективно использовать свое преимущество двухконтинентальности, а именно — для развития Дальнего Востока и Сибири расширять партнерство с КНР, но не забыть об укреплении взаимодействия с Евросоюзом [10].

А.С. Бурнасов, Ю.Ю. Ковалев, А.В. Степанов, рассматривая приграничное сотрудничество между Российской Федерацией и Республикой Казахстан, приходят к выводу, что одним из главных ресурсов сотрудничества этих двух стран являются региональные различия по их месту в мировой экономике, по инвестиционному и налоговому законодательству, уровню и соотношению внутренних цен, доходам населения и так далее. Перечисленные различия позволяют производить активный обмен

соответствующих товаров и факторов производства. Опираясь на различия сопредельных стран и общность геоэкономического, ресурсного положения, авторы обосновывают значимость приграничного взаимодействия в развитии хозяйства соседствующих территорий [11].

Весомое значение придается и такому фактору, как приграничная торговля, являющемуся одним из экономических режимов сотрудничества между территориями, прилегающими к государственной границе соседних стран. Не случайно при заключении Российской Федерацией каких-либо торгово-экономических отношений включаются отдельные ссылки на приграничную торговлю [12]. В публикации Н.В. Воронина и Цзань Шичао отмечается, что приграничные партнерские торговые отношения помогают развивать культурные, хозяйственные, гуманитарные связи между приграничными регионами России и соседними странами, а также поддерживают экономическую и социальную инфраструктуру приграничных субъектов. КНР уделяет особое внимание интеграции приграничных рынков, это выражается в том, что внешнеторговые партнеры Китая территориально «сдвинуты» к границам России [13].

Похожие выводы делаются и европейскими исследователями. Так, Е. Левчук и Л. Устиновичиус считают, что увеличение экспортных возможностей приграничных регионов Польши будет иметь положительный эффект для развития данных территорий. Особое внимание авторы уделяют трансграничной торговле продукцией собственного производства между Польшей и Калининградской областью России, а также Беларусью и Литвой [14].

Т. Макконен оценивает экономические последствия трансграничных покупок между Данией и Германией. Его выводы свидетельствуют о том, что трансграничные торговые возможности являются важной частью местной экономики по обе стороны границы, а трансграничный шопинг и его имидж в самом регионе стали важной частью привлекательности датско-германских пограничных земель [15].

Аналогичная ситуация наблюдается и в странах северной Европы. Так, исследователями отмечаются интересные факты об эффекте воронки (или канала) при развитии торговых центров и автозаправочных станций в непосредственной близости от границ Норвегии, особенно там, где страна граничит со своими соседями по ЕС, который помогает захватить свой целевой рынок. В некото-

рых финских и шведских городах и деревнях оживленные автозаправочные станции, алкогольные магазины, бары и супермаркеты поддерживаются трафиком из Норвегии и России в большей степени, чем за счет местных потребителей [16].

Наряду с фактором приграничной торговли существенное значение придается развитию сферы туризма. К примеру, С.Ю. Гатауллина в своей работе выделяет туризм как определяющий фактор социально-экономического развития Приморского края, допуская специализацию субъекта именно в туристической сфере. К положительным аспектам развития туризма автор относит отсутствие больших затрат регионального бюджета на создание технологий и соответствующей инфраструктуры, повышение инвестиционной привлекательности края, бережное природопользование, в целом расширение региональной экономики [17].

С.В. Степанова обращает внимание на то, что туристическая сфера влияет на рост доходов территорий, прилегающих к государственной границе, например, в Республике Карелия приезжающие в регион обеспечивают около 5 % товарооборота [18].

Т. Студзенецки, Т. Пальмовски и В. Корнеев в своей работе упоминают, что польско-российская граница, имеющая небольшую протяженность, увеличила туристический поток, в основном из России в Польшу. Это привело к тому, что на приграничной территории Польши возрос спрос на торговлю, ночлеги, гастрономические и даже медицинские услуги [19]. То, что развитие приграничного туризма может стать основой крепкого, перспективного и долгосрочного сотрудничества между Россией и Китаем, отмечается в публикации Н.А. Щербаковой [1]. О потенциале трансграничной туристско-рекреационной деятельности в российско-белорусском приграничье пишут А.Г. Манаков и С.П. Клейменов [20], а также Л.Ю. Мажар и С.А. Щербакова [21].

Для стран, например, таких, как Иран, имеющих обширную горную местность и ограниченный набор видов деятельности, в качестве пути развития для приграничных территорий рассматривается экотуризм, который может поспособствовать торговле, а также сохранению природы, что в целом приведет к экономическому процветанию [22].

Еще один фактор, которому придается особое значение в развитии приграничных регионов, — это малое предпринимательство. Например, А.Е. Курило провела в свое время исследование и выявила, что именно малое

предпринимательство вносит существенный вклад в развитие Республики Карелия, поскольку в большинстве муниципальных образований данного субъекта не существует крупных предприятий, а экономика растет за счет малого и среднего бизнеса. Именно малое предпринимательство насыщает местные рынки товарами и развивает экономическую активность населения [23].

Е.Е. Шваков и его соавторы считают, что в развитии приграничных регионов особую роль играют бизнес-инфраструктура и возможность открытия новых видов бизнеса, которые способны удовлетворить потребности населения приграничных территорий соседствующих стран. В качестве примера может выступить производство по переработке зарубежного вторсырья или открытие новых культурно-образовательных видов деятельности [24].

Схожие выводы делают и зарубежные исследователи. Так, Д. Беднарлова отмечает, что развитие малого предпринимательства в приграничных регионах Чехии и Австрии является хорошей предпосылкой для взаимного сотрудничества [25].

Еще одна группа факторов, на которые обращается внимание исследователей, — экологические факторы. К примеру, К.В. Павлов отмечает, что природоохранная деятельность характеризует социально-экономическое состояние приграничного региона и его взаимосвязь с пограничными территориями соседнего государства [26].

В целом, анализ результатов научных исследований показал, что особое значение придается следующим факторам социально-экономического развития приграничных регионов, именно с позиции их геостратегического положения: транспортной инфраструктуре, внешней (особенно приграничной) торговле, малому предпринимательству, туризму и экологическому взаимодействию. При этом акцент на поддержку того или иного фактора различается по регионам.

Таким образом, подтверждено наличие пересечения регионального и исследовательского интересов к совокупности факторов социально-экономического развития приграничных субъектов РФ именно исходя из их геополитического и геоэкономического положения. Поэтому в рамках представленного исследования была проведена оценка именно таких факторов, которые мы обозначили как стратегические факторы развития приграничных регионов России.

Объект и гипотезы исследования

Согласно модельному закону о приграничном сотрудничестве, приграничный регион государства — административно-территориальное образование государства, границы которого частично совпадают с государственной границей¹. Сегодня в Российской Федерации, согласно данным Федеральной таможенной службы, 50 регионов имеют статус приграничных.

В своем исследовании приграничные регионы, которые и явились объектом нашего исследования, мы разделили на три условные группы: «старые» приграничные регионы, которые имели границу с соседними странами до распада СССР, «новые» приграничные регионы, получившие статус приграничных территорий после распада Советского Союза, и «смешанные» приграничные регионы, имевшие статус приграничных регионов еще в СССР, но получившие новые участки государственной границы после 1991 г. (табл. 1).

Как видно в таблице 1, более половины российских приграничных регионов относятся к категории «новых», что дополнительно подчеркивает значимость исследований факторов развития.

Новизна нашего исследования заключается, во-первых, в комплексном охвате всех приграничных регионов России, во-вторых, в разделении регионов по наличию «старой» или «новой» границы, в-третьих, в тестировании факторов, выделенных самими субъектами РФ в качестве значимых для своего развития исходя из приграничного положения.

Постановка и результаты эконометрического моделирования

Нами был поставлен следующий исследовательский вопрос: факторы, которые приграничные регионы заявляют в качестве способствующих развитию исходя именно из своего приграничного положения, ведут себя по-разному в условиях «старых» и «новых» границ.

На основе исследовательского вопроса было выдвинуто две гипотезы:

- 1) транспортная инфраструктура и туризм — наиболее значимые факторы развития «новых» приграничных регионов России;
- 2) экологическая обстановка, развитость малого предпринимательства и внешняя тор-

¹ Модельный закон о приграничном сотрудничестве. Принят в г. Санкт-Петербурге 31.10.2007 Постановлением 29–18 на 29-м пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902092616> (дата обращения: 10.10.2020).

Таблица 1

«Новые», «старые» и «смешанные» приграничные регионы России*

Table 1

New, old and mixed border regions of Russia

Группа приграничного региона	Субъекты Федерации, относящиеся к определенному типу приграничного региона
Новые	Псковская обл., Смоленская обл., Брянская обл., Курская обл., Белгородская обл., Воронежская обл., Ростовская обл., Краснодарский край, Карачаево-Черкесская Респ., Кабардино-Балкарская Респ., Респ. Северная Осетия — Алания, Респ. Ингушетия, Респ. Дагестан, Респ. Калмыкия, Астраханская обл., Волгоградская обл., Саратовская обл., Самарская обл., Оренбургская обл., Челябинская обл., Курганская обл., Тюменская обл., Омская обл., Респ. Крым, г. Севастополь, Новосибирская обл., Алтайский край, Чеченская Респ.
Старые	Мурманская обл., Респ. Карелия, Респ. Тыва, Респ. Бурятия, Забайкальский край, Амурская обл., Еврейская автономная обл., Хабаровский край, Приморский край, Сахалинская обл., Камчатский край, Магаданская обл., Чукотский автономный округ, Респ. Саха, Красноярский край, Ямало-Ненецкий автономный округ, Архангельская обл., Ненецкий автономный округ
Смешанные	Респ. Алтай, Калининградская обл., Ленинградская обл., г. Санкт-Петербург

* Составлено авторами по данным: Министерство экономического развития РФ. URL: <https://www.economy.gov.ru/> (дата обращения: 16.11.2020); Федеральная таможенная служба. URL: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/razvitiye-2020> (дата обращения: 16.11.2020); Пограничная служба ФСБ России. URL: <http://ps.fsb.ru/general.htm> (дата обращения: 16.11.2020).

говля в большей степени влияют на экономическое развитие «старых» приграничных регионов.

Для эмпирического анализа был выбран временной период с 2000 г. по 2018 г. В выборку были включены данные по 47 приграничным субъектам Российской Федерации. По причине отсутствия данных за исследуемый период в выборку не вошли три субъекта РФ: Республика Крым, г. Севастополь и Чеченская Республика.

Информационной базой исследования послужили базы данных Федеральной службы государственной статистики¹ и Единой межведомственной информационно-статистической системы². Исследование проводилось в статистическом пакете Stata 14.

Цель данного исследования — оценить влияние стратегических факторов на развитие приграничных регионов РФ.

Как уже отмечалось выше, приграничные регионы были разделены на группы: «новые» приграничные регионы, «старые» приграничные регионы и «смешанные» приграничные регионы. Однако при построении моделей «смешанные» регионы отдельно не рассматривались, а были включены в две другие группы.

В качестве объясняемой переменной, характеризующей экономическое развитие ре-

гионов, был выбран валовой региональный продукт на душу населения (ВРП — *lvrp* (руб.)). Показатель за период с 2000 г. по 2017 г. был приведен к сопоставимым ценам 2018 г.

Проведенный нами графический анализ показал существенные различия в уровне ВРП на душу населения в приграничных регионах. Так, что у некоторых «новых» приграничных субъектов уровень ВРП на душу населения очень низкий. К таким субъектам относятся Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика и Республика Северная Осетия — Алания. В целом, уровень ВРП на душу населения в «старых» приграничных регионах значительно выше, чем в «новых». Это можно отчасти объяснить тем, что большая часть «старых» приграничных субъектов — это добывающие регионы, обладающие высоким сырьевым потенциалом.

На основе анализа стратегий социально-экономического развития приграничных регионов России для оценки были выделены пять групп стратегических факторов, к которым были подобраны соответствующие показатели. Исследуемые переменные представлены в таблице 2.

Предварительный анализ данных показал, что часто распределение эконометрической величины имеет асимметрию, поэтому для ее уменьшения были взяты логарифмы некоторых показателей, а именно *lvrp*, *lksr*, *lsanatorium*, *lworkers*, *lcompany*, *lpollution*, *lwater*, *lforest*.

Для выявления тесноты связи между факторами во избежание искажений значений коэф-

¹ Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 09.11.2020).

² Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). URL: <https://www.fedstat.ru> (дата обращения: 09.11.2020).

Описание анализируемых переменных*

Table 2

Analysed variables

Фактор	Показатель	Единица измерения	Название показателя в Stata
Транспортная инфраструктура	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием	на конец года, километров путей на 1000 км ² территории	<i>road</i>
	грузооборот автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности	млн т-км	<i>gruzooborot</i>
Туризм	Число коллективных средств размещения (гостиницы (отели), мотели, меблированные комнаты, хостелы, гостевые дома и др.)	шт.	<i>lksr</i>
	численность размещенных лиц в санаторно-курортных организациях	чел.	<i>lsanatorium</i>
	распределение числа прибывших из-за пределов России	% от общего числа прибывших и выбывших	<i>migrant</i>
Малое предпринимательство	Средняя численность работников списочного состава (без внешних совместителей) малых предприятий	тыс. чел.	<i>lworkers</i>
	количество субъектов малого предпринимательства в расчете на 1000 чел. населения	шт.	<i>lcompany</i>
Внешняя торговля	Экспорт	млн руб. (приведен к сопоставимым ценам 2018 г.)	<i>export</i>
	импорт	млн руб. (приведен к сопоставимым ценам 2018 г.)	<i>import</i>
Экология	Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух, отходящих от стационарных источников	тыс. т	<i>lpollution</i>
	сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты	млн м ³	<i>lwater</i>
	лесовосстановление	тыс. га	<i>lforest</i>

* Составлено авторами.

фициентов в модели был проведен корреляционный анализ. Матрица корреляций представлена в таблице 3.

Данные таблицы 3 демонстрируют, что все значения коэффициентов корреляции не превышают 0,7, что говорит об отсутствии сильной взаимосвязи между исследуемыми факторами.

В исследовании мы рассмотрели три модели:

— влияние факторов на развитие всех приграничных регионов России (количество наблюдений 695);

— влияние факторов на развитие «новых» приграничных регионов (количество наблюдений 441);

— влияние факторов на развитие «старых» приграничных регионов (количество наблюдений 300).

Смешанные регионы были включены как в модель «новых», так и в модель «старых» приграничных регионов. Для каждой модели были построены сквозная регрессия (*Pooled*), модели со случайными (*Re*) и фиксированными (*Fe*)

эффектами. Для выбора наиболее подходящих моделей для описания данных было проведено два теста: тест Бройша — Пагана для сравнения регрессий *pooled* с регрессиями со случайными эффектами, и тест Хаусмана для сравнения моделей с фиксированными и случайными эффектами. По итогам проведенных тестов было определено, что модели с фиксированными эффектами наилучшим образом описывают данные исследуемых трех моделей.

На следующем этапе итоговые модели с фиксированными эффектами были проверены на наличие гетероскедастичности и межпанельной автокорреляции. Обе проблемы были выявлены. Для того чтобы сделать оценки эффективнее и скорректировать стандартные ошибки, была применена команда *robust*. Результаты исправленных моделей с фиксированными эффектами для трех исследуемых моделей представлены в таблице 4.

Данные таблицы 4 свидетельствуют об определенной разнице влияния стратегических факторов на «новые» и «старые» пригранич-

Таблица 3

Матрица корреляций*

Table 3

Correlation matrix

	<i>lvrp</i>	<i>road</i>	<i>gruzoo~t</i>	<i>lksr</i>	<i>lsanat~m</i>	<i>migranti</i>	<i>lworkers</i>	<i>lcompany</i>	<i>export</i>
<i>lvrp</i>	1.0000								
<i>road</i>	-0.2421	1.0000							
<i>gruzooborot</i>	0.3482	0.1039	1.0000						
<i>lksr</i>	0.2509	0.0827	0.4866	1.0000					
<i>lsanatorium</i>	0.0578	0.2429	0.5236	0.6634	1.0000				
<i>migranti</i>	0.3295	0.3093	0.2380	0.2124	0.2002	1.0000			
<i>lworkers</i>	0.3045	0.1598	0.5981	0.6720	0.6246	0.4016	1.0000		
<i>lcompany</i>	0.5306	0.0993	0.3623	0.5383	0.3457	0.4307	0.5627	1.0000	
<i>export</i>	0.5130	-0.0906	0.5985	0.3063	0.3180	0.1619	0.4323	0.2725	1.0000
<i>import</i>	0.1307	0.2373	0.2367	0.3066	0.2896	0.2248	0.3668	0.2967	0.1892
<i>lpollution</i>	0.5322	-0.3416	0.3637	0.5959	0.4823	0.1820	0.6578	0.3441	0.3751
<i>lwater</i>	0.2264	0.0317	0.4538	0.4560	0.6429	0.1606	0.6726	0.1814	0.3619
<i>lforest</i>	0.2999	-0.6314	0.1302	0.1960	0.1621	-0.2596	0.1879	0.1558	0.2379
	<i>import</i>	<i>lpollu~n</i>	<i>lwater</i>	<i>lforest</i>					
<i>import</i>	1.0000								
<i>lpollution</i>	0.1760	1.0000							
<i>lwater</i>	0.2589	0.5895	1.0000						
<i>lforest</i>	-0.0346	0.4531	0.2226	1.0000					

* Составлено авторами.

ные регионы. Рассмотрим подробнее полученные результаты всех трех моделей.

Интерпретация результатов исследования

В общей модели (всех приграничных регионов) транспортная инфраструктура оказалась значимым фактором. Однако плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием имеет положительное (прямое) влияние, а грузооборот автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности — отрицательное (обратное). При этом на «новые» приграничные регионы данные показатели оказывают определенное воздействие, а для «старых» являются незначимыми переменными. Подобные результаты расчетов можно объяснить следующим. Большинство «старых» приграничных регионов находятся в восточной части России, которая характеризуется более слабой развитостью автомобильной транспортной инфраструктуры и преобладанием воздушного и морского транспорта, именно поэтому исследуемые факторы не проявили себя в качестве оказывающих влияние на экономику. Наибольшая плотность автомобильных дорог характерна для европейской части страны, где в основном расположены «новые» приграничные регионы, являющиеся за-

частую транзитными территориями, что определяет в них высокую нагрузку на автодороги и уровень выбросов в атмосферу вредных веществ. В то же время финансовые ресурсы от транзитных поставок зачастую не оседают в приграничных регионах. Создание крупных логистических хабов улучшило бы эту ситуацию.

По такому фактору, как внешняя торговля, были получены следующие результаты. Экспорт оказался значимой и положительно влияющей переменной на развитие всех приграничных регионов России вне зависимости от типа границ. Сложившаяся отраслевая структура экономики существенной части приграничных субъектов определяет объем поставок сырья за рубеж и необходимость приобретения сельскохозяйственной продукции. При этом переменная «импорт» значима на 5-процентном уровне значимости только для «старых» приграничных регионов. Возможной причиной этого может быть то, что большая часть «старых» приграничных субъектов расположена на Дальнем Востоке и в большей степени зависит от поставок плодоовощной и другой продукции из Китая, чем из других регионов РФ. Импорт не показал влияния и на развитие «новых» приграничных, более южных

Результаты оценки моделей с фиксированными эффектами с использованием робастных стандартных ошибок

Results of fixed effects models with robust standard errors

Переменная	Коэффициенты FE моделей [Ст. Ошибки]		
	Все приграничные регионы	«Новые» приграничные регионы	«Старые» приграничные регионы
<i>road</i>	.0009073*** [.0003113]	.0009333** [.0004148]	.0001223 [.0007763]
<i>gruzooborot</i>	-.0000623* [.000034]	-.0000664* [.0000331]	.0000293 [.0000383]
<i>lksr</i>	.1252728*** [.0382148]	.1485276*** [.0479764]	.1344316** [.0527671]
<i>lsanatorium</i>	.0709687 [.0430194]	.1095552* [.0628356]	.0570361 [.046088]
<i>migrant</i>	.0077701*** [.0025288]	.0071009** [.0031557]	.0075707** [.0027271]
<i>lworkers</i>	.263318*** [.0629018]	.2644911*** [.0825121]	.2110786*** [.0920214]
<i>lcompany</i>	.170679*** [.0542088]	.1659078* [.0950819]	.1513632** [.0700361]
<i>export</i>	5.61e-07*** [1.58e-07]	4.53e-07*** [7.17e-08]	1.01e-06*** [2.91e-07]
<i>import</i>	1.37e-07 [1.30e-07]	1.06e-07 [1.13e-07]	5.25e-07** [2.16e-07]
<i>lpollution</i>	-.107579** [.0432235]	-.093842 [.0567943]	-.1350484** [.0613711]
<i>lwater</i>	-.0576553 [.0353061]	-.0658116 [.0419547]	-.0196207 [.0517613]
<i>lforest</i>	-.0717419*** [.0258326]	-.0355265 [.0487948]	-.0771313*** [.0245702]
<i>cons</i>	10.57256*** [.6445199]	9.616931*** [.8708094]	11.31605*** [.5671736]
R^2	0.7055	0.6986	0.7678
Количество наблюдений	695	441	300

Примечание — *** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$, составлено авторами.

регионов страны, где благоприятные климатические условия позволяют самообеспечиваться продовольственными товарами, а также быть транзитным пунктом импортной продукции для других субъектов. Кроме того, именно на западные границы пришлось основное сокращение импорта, прежде всего из Европы, после 2014 г. Усиление экспортной специализации за счет диверсификации структуры экспорта и расширения географии поставок, развитие собственного производства для сокращения импорта, а также расширение межрегионального товарообмена могут оказаться действенными инструментами повышения положительной значимости внешнеэкономического фактора, и прежде всего, его экспортной составляющей.

Не все показатели развитости туризма оказались значимыми в моделях. Так, чис-

ленность размещенных лиц в санаторно-курортных организациях не оказывает влияния в целом на развитие всех приграничных регионов, а также «старых» приграничных регионов. Возможно это объясняется тем, что в большинстве «старых» приграничных регионов пока еще слабо развит санаторно-курортный отдых, в отличие от «новых» приграничных территорий, в числе которых оказались и Краснодарский край, и Ставрополье, и Алтайский край — регионы, знаменитые своими курортами, для которых данный показатель оказался значим. Но в целом все приграничные территории России вызывают интерес у иностранных туристов из-за небольших транспортных издержек и имеют потенциал развития туристско-рекреационных комплексов, поэтому число коллективных средств размещения и распределение числа прибывших

из-за пределов РФ оказались положительно влияющими показателями. Таким образом, для «новых» приграничных регионов все три показателя туризма явились значимыми, а для «старых» — только два.

Показатели развития малого предпринимательства показали положительную и статистически значимую взаимосвязь с развитием приграничных регионов во всех моделях. Примечательно, что на приграничных территориях деятельность малого бизнеса связана с внешними рынками. Создание совместных предприятий с участием бизнеса сопредельных государств могло бы дать дополнительные возможности для развития приграничных регионов России.

Что касается переменных, характеризующих экологический фактор, то здесь следует отметить незначимость во всех трех моделях регрессора сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты. Расположение на российских границах более тысячи трансграничных водных объектов определяет существование большого количества проблем водопользования, многие из которых пока остаются неразрешимыми даже на международном уровне. Регрессор выбросов в атмосферный воздух оказался значимым как в общей модели, так и в модели «старых» приграничных регионов, продемонстрировав свое отрицательное влияние на социально-экономическое развитие (заболеваемость населения, низкая продолжительность жизни). Невыявленное влияние этого регрессора на «новые» регионы объясняется тем, что в этой группе присутствуют курортные зоны России, а «старые» приграничные регионы в основном относятся к категории ресурсодобывающих или старопромышленных, имеющих более низкие экологические показатели. Кроме того, российско-китайская трансграничная территория является самой сложной

в отношении урегулированности природоохранных вопросов. Стремительная индустриализация Китая повлекла за собой катастрофическое ухудшение экологической ситуации. Совместное решение проблем природопользования на международном уровне и создание природных парков и особо охраняемых территорий могут способствовать улучшению экологической обстановки в приграничных регионах России. Переменная лесовосстановления показала отрицательное влияние и в общей модели, и в модели «старых» приграничных регионов. Отрицательное влияние можно объяснить не только общим разнонаправленным движением экономических и экологических процессов, но и отсутствием весьма продолжительный период должного внимания к вопросу воспроизводства лесов. Кроме того, зачастую можно наблюдать замещение вырубленных дорогих пород менее ценными с экономической точки зрения. Для «новых» приграничных регионов данный показатель оказался статистически незначимым.

Заключение

Таким образом, выдвинутые нами гипотезы не отвергаются. Транспортная инфраструктура и туризм, действительно, оказывают большее влияние на развитие «новых» приграничных регионов России. Такие же факторы, как внешняя торговля, экологическая обстановка и малое предпринимательство, оказались более значимы в моделях «старых» приграничных регионов. Силу проявления факторов и направленность воздействия необходимо учитывать при доработке и актуализации стратегий социально-экономического развития регионов, реализации совместных программ и проектов приграничного сотрудничества, определяя первоочередность экономических, социальных и политических интересов Российской Федерации.

Благодарности

Статья подготовлена в рамках плана НИР Института экономики УрО РАН на 2019–2021 гг.

Список источников

1. Щербакова Н. А. Факторы экономического развития приграничных регионов России // Экономика. Профессия. Бизнес. 2018. № 1. С. 94 — 97.
2. Попкова Л. И. Эволюция социально-экономических факторов развития российско-украинского приграничья // Стратегия развития приграничных территорий. Традиции и инновации / под ред. Л. И. Попковой, Цезары Мадры, Л. Б. Вардомского; Курск. гос. ун-т. Курск : КГУ, 2018. 130 с. С. 10–18.
3. Гуменюк И. С. Транспортная тематика в программах приграничного сотрудничества. Опыт Калининградской области // Региональные исследования. 2018. № 3(61). С. 84–91.
4. Суходолов Я. А. Направления развития внешнеэкономического сотрудничества Забайкальского края с Китайской Народной Республикой // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 2. С. 114–126.

5. Чекрыжов А. В. Приграничье как фактор социально-экономического развития регионов России // Вестник БИСТ. 2016. № 1(30). С. 96–102.
6. Medeiros E. Cross-border transports and cross-border mobility in EU border regions // Case Studies on Transport Policy. 2019. № 7. P. 1–12.
7. Christodoulou A., Christidis P. Bridges across borders: A clustering approach to support EU regional policy // Journal of Transport Geography. 2020. № 83. P. 1–11.
8. Kurowska-Pysz J., Szczepanska-Woszczyna K. The Analysis of the Determinants of Sustainable Cross-Border Cooperation and Recommendations on Its Harmonization // Sustainability. 2017. № 9. P. 1–24.
9. Бакланов П. Я. Структурные особенности и потенциал развития приграничных и трансграничных районов. Теоретические аспекты // Региональные исследования. 2018. № 3(61). С. 19–24.
10. Кочегарова Т. М. Запад и Восток России. Сравнительный анализ приграничного взаимодействия с соседними государствами // Горизонты экономики. 2015. № 3. С. 33–41.
11. Бурнасов А. С., Ковалев Ю. Ю., Степанов А. В. Российско-казахстанский вектор приграничного экономического сотрудничества в рамках интеграционных процессов Евразийского экономического союза // Уральское востоковедение. Международный альманах. 2018. № 7. С. 108–113.
12. Ткачев С. А., Болотов Д. А., Межевич Н. М. Приграничное сотрудничество в региональном социально-экономическом развитии. Теория, российская практика // Региональные проблемы преобразования экономики. 2016. № 1(63). С. 87–93.
13. Воронина Н. В., Цзань Шичао Развитие российско-китайских торговых отношений в приграничных территориях // Ученые заметки ТОГУ. 2020. Т. 11, № 1. С. 18–22.
14. Lewczuk J., Ustinovichius L. The Concept of Multi-Functional Development of Cross-Border Regions: Poland Case // Procedia Engineering. 2015. № 122. P. 65–70.
15. Makkonen T. Cross-border shopping and tourism destination marketing: The case of Southern Jutland, Denmark // Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism. 2016. № 16 (Suppl. 1). P. 36–50.
16. Timothy D. J., Saarinen J., Viken A. Editorial: Tourism issues and international borders in the Nordic Region // Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism. 2016. № 16 (Suppl. 1). P. 1–13.
17. Гатауллина С. Ю. Туризм как фактор развития приграничных регионов России. На примере Приморского края // Перспективы социально-экономического развития приграничных регионов. Мат-лы 3-й науч.-практ. конф. с междунар. участием, 09 июня 2016 г., г. Петрозаводск. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2016. 132 с. С. 17–22.
18. Степанова С. В. Туристический вектор развития приграничных регионов Северо-Запада России // Балтийский регион. 2016. № 3. С. 147–163.
19. Studzieniecki T., Palmowski T., Korneevets V. The system of cross-border tourism in the Polish-Russian Borderland // Procedia Economics and Finance. 2016. № 39. P. 545–552.
20. Манаков А. Г., Клейменов С. П. Потенциал трансграничного туристско-рекреационного регионообразования на смежных территориях Псковской и Витебской областей // Региональные исследования. 2018. № 3 (61). С. 45–53.
21. Мажар Л. Ю., Щербакова С. А. Развитие трансграничного туризма как направление модернизации туристско-рекреационной деятельности в российско-белорусском приграничье // Региональные исследования. 2018. № 3 (61). С. 115–124.
22. Lotfi H., Balouch O., Abdollahnejad A., Rafiee M. The role of tourism in sustainable development of border areas of Iran; case study: the western borders // The 2016 WEI International Academic Conference Proceedings Boston, USA. 2016. P. 95–103.
23. Курило А. Е. Малое предпринимательство приграничного региона // Перспективы социально-экономического развития приграничных регионов. Мат-лы 3-й науч.-практ. конф. с междунар. участием, 09 июня 2016 г., г. Петрозаводск. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН. 2016. 132 с. С. 61–66.
24. Шваков Е. Е., Лобова С. В., Кожевникова А. А. Условия и факторы развития приграничных территорий Алтайского края // Фундаментальные исследования. 2018. № 12(2). С. 288–292.
25. Bednářová D. Conditions of development of border area cooperation of the South Bohemian region and Upper Austria // AGRIC. ECON. CZECH. 2005. № 51 (6). P. 250–256.
26. Павлов К. В. Система показателей, характеризующих социально-экономические взаимосвязи между приграничными регионами // Экономический вестник Донбасса. 2017. № 2 (48). С. 66–74.

References

1. Shcherbakova, N. A. (2018). Factors of economic development of border regions of Russia. *Ekonomika. Professiya. Biznes [Economics. Profession. Business]*, 1, 94–97. (In Russ.)
2. Popkova, L. I. (2018). Evolution of socio-economic factors of development of the Russian-Ukrainian border area. In: L. I. Popkova, C. Madry, L. B. Vardomsky (Eds.), *Strategiya razvitiya prigranichnykh territoriy: traditsii i innovatsii: monografiya [Strategy for the development of border areas: traditions and innovations: monograph]* (pp. 10–18). Kursk: Kursk State University. (In Russ.)
3. Gumenyuk, I. S. (2018). Transport policy in cross-border cooperation programs: Kaliningrad oblast practice. *Regionalnye issledovaniya [Regional studies]*, 3(61), 84–91. (In Russ.)

4. Suhodolov, Ya. A. (2019). Transbaikal region: Areas for foreign economic cooperation development with the People's Republic of China. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik [Russian Foreign Economic Journal]*, 2, 114–126. (In Russ.)
5. Chekryzhov, A. V. (2016). Border zone as a factor of social and economic development of Russian regions. *VESTNIK BIST [Vestnik BIST (Bashkir Institute of Social Technologies)]*, 1(30), 96–102. (In Russ.)
6. Medeiros, E. (2019). Cross-border transports and cross-border mobility in EU border regions. *Case Studies on Transport Policy*, 7, 1–12.
7. Christodoulou, A. & Christidis, P. (2020). Bridges across borders: A clustering approach to support EU regional policy. *Journal of Transport Geography*, 83, 1–11.
8. Kurowska-Pysz, J. & Szczepanska-Woszczyna, K. (2017). The Analysis of the Determinants of Sustainable Cross-Border Cooperation and Recommendations on Its Harmonization. *Sustainability*, 9, 1–24.
9. Baklanov, P. Ya. (2018). Structural features and potential of border and transboundary areas development: theoretical aspects. *Regionalnye issledovaniya [Regional studies]*, 3(61), 19–24. (In Russ.)
10. Kochegarova, T. M. (2015). West and East of Russia: comparative analysis of cross-border cooperation with neighboring countries. *Gorizonty ekonomiki [Horizons of economics]*, 3, 33–41. (In Russ.)
11. Burnasov, A. S., Koval'ov, Yu. Yu. & Stepanov, A. V. (2018). Russia-Kazakhstan Vector of the Cross-Border Economic Cooperation within the EAEU Integration Process. *Uralskoe vostokovedenie: mezhdunarodnyy almanakh [Ural Oriental studies]*, 7, 108–113. (In Russ.)
12. Tkachev, S. A., Bolotov, D. A. & Mezhevich, N. M. (2016). Near border cooperation in the regional socio-economic development: the theory, Russian practice. *Regionalnye problemy preobrazovaniya ekonomiki [Regional problems of transforming the economy]*, 1(63), 87–93. (In Russ.)
13. Voronina, N. V. & Shichao, Z. (2020). Development of Russian-Chinese trade relations in the border territories. *Uchenye zametki TOGU [Scientific notes PNU]*, 11(1), 18–22. (In Russ.)
14. Lewczuka, J. & Ustinovichius, L. (2015). The Concept of Multi-Functional Development of Cross-Border Regions: Poland Case. *Procedia Engineering*, 122, 65–70.
15. Makkonen, T. (2016). Cross-border shopping and tourism destination marketing: The case of Southern Jutland, Denmark. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 16 (Suppl. 1), 36–50.
16. Timothy, D. J., Saarinen, J. & Viken, A. (2016). Editorial: Tourism issues and international borders in the Nordic Region. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 16 (Suppl. 1), 1–13.
17. Gataullina, S. Yu. (2016). Tourism as a factor in the development of border regions of Russia (on the example of Primorsky Krai). In: *Perspektivy sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya prigranichnykh regionov. Materialy Tretey nauchno-prakticheskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem (09 iyunya 2016 g., g. Petrozavodsk) [Prospects for the socio-economic development of border regions. Materials of the Third Scientific and Practical Conference with International Participation (June 09, 2016, Petrozavodsk)]* (pp. 17–22). Petrozavodsk: Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences. (In Russ.)
18. Stepanova, S. V. (2016). The Role of Tourism in the Development of Russia's Northwestern Border Regions. *Baltiyskiy region [Baltic region]*, 3, 147–163. (In Russ.)
19. Studzieniecki, T., Palmowski, T. & Korneevets, V. (2016). The system of cross-border tourism in the Polish-Russian Borderland. *Procedia Economics and Finance*, 39, 545–552.
20. Manakov, A. G. & Kleimenov, S. P. (2018). Transboundary touristic and recreational potential of region formation at the territories of neighboring Pskov and Vitebsk oblasts. *Regionalnye issledovaniya [Regional studies]*, 3(61), 45–53. (In Russ.)
21. Mazhar, L. Yu. & Shcherbakova, S. A. (2018). Development of transboundary tourism as modernization trend in touristic-recreational activity in the Russia-Belarus borderland. *Regionalnye issledovaniya [Regional studies]*, 3(61), 115–125. (In Russ.)
22. Lotfi, H., Balouch, O., Abdollahnejad, A. & Rafiee, M. (2016). The role of tourism in sustainable development of border areas of Iran; case study: the western borders. In: *The 2016 WEI International Academic Conference Proceedings* (pp. 95–103). Boston, USA.
23. Kurilo, A. E. (2016). Small business of the border region. In: *Perspektivy sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya prigranichnykh regionov. Materialy Tretey nauchno-prakticheskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem (09 iyunya 2016 g., g. Petrozavodsk) [Prospects for the socio-economic development of border regions. Materials of the Third Scientific and Practical Conference with International Participation (June 09, 2016, Petrozavodsk)]* (pp. 61–66). Petrozavodsk: Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences. (In Russ.)
24. Shvakov, E. E., Lobova, S. V. & Kozhevnikova, A. A. (2018). Conditions and factors of development of border areas of the Altai territory. *Fundamentalnye issledovaniya [Fundamental research]*, 12(2), 288–292. (In Russ.)
25. Bednářová, D. (2005). Conditions of development of border area cooperation of the South Bohemian region and Upper Austria. *Agric. Econ. — Czech*, 51(6), 250–256.
26. Pavlov, K. V. (2017). System of the indicators characterizing social and economic interrelations between border regions. *Ekonomicheskiy vestnik Donbassa [Economic Herald of the Donbass]*, 2(48), 66–74. (In Russ.)

Информация об авторах

Дорошенко Светлана Викторовна — доктор экономических наук, заведующий сектором, Институт экономики УрО РАН; Scopus Author ID: 56470612600; <https://orcid.org/0000-0002-8282-6062> (Российская Федерация, 620014, г. Екатеринбург, ул. Московская, 29; e-mail: doroshenkos@mail.ru).

Посысоева Ксения Александровна — старший менеджер, АО СОГАЗ, Екатеринбургский филиал; магистрант кафедры экономики, Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина (Российская Федерация, 620075, г. Екатеринбург, ул. Розы Люксембург, 35; 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, 19; e-mail: ksenia.posysoeva@yandex.ru).

About the authors

Svetlana V. Doroshenko — Dr. Sci. (Econ.), Head of the Sector, Institute of Economics of the Ural Branch of RAS; Scopus Author ID: 56470612600; <https://orcid.org/0000-0002-8282-6062> (29, Moskovskaya St., Ekaterinburg, 620014, Russian Federation; e-mail: doroshenkos@mail.ru).

Ksenia A. Posysoeva — Senior Manager, SOGAZ JSC, Ekaterinburg Branch; Master Student of the Department of Economics, Ural Federal University (35, Rozy Lyuksemburg St., 620075, Ekaterinburg; 19, Mira St., Ekaterinburg, 620002, Russian Federation; e-mail: ksenia.posysoeva@yandex.ru).

Дата поступления рукописи: 28.09.2020.

Прошла рецензирование: 09.11.2020.

Принято решение о публикации: 23.03.2021.

Received: 28 Sep 2020

Reviewed: 09 Nov 2020

Accepted: 23 Mar 2021