

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ
ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ И КИТАЯ****Базаров А. Б. ORCID ID 0000-0001-5248-3583,
Дондоков З. Б.-Д. ORCID ID 0000-0003-2282-1259***Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт монголоведения,
буддологии и тибетологии Сибирского отделения Российской академии наук, Улан-Удэ,
Российская Федерация, e-mail: sasha.bazarov.97@bk.ru*

Российско-китайское экономическое взаимодействие в последнее время сопровождается ростом роли восточного направления. Общенациональные показатели скрывают различия между приграничными территориями по характеру и интенсивности связей. Цель исследования состоит в выявлении пространственной структуры и механизмов экономического взаимодействия регионов России и Китая с акцентом на приграничные узлы. Используются общенаучные методы исследования: сравнительный, структурно-динамический и пространственный анализ. Информационную основу составили официальные данные российских и китайских статистических и таможенных органов, материалы региональных администраций, сведения о пограничных переходах и инвестиционных проектах, научные публикации. Исследования в этой области рассматривают внешнюю торговлю, транспортную связанность, инвестиционные процессы, региональные диспропорции и особенности развития сопредельных территорий. Сопоставление этих направлений позволяет связать характеристики трансграничных потоков с экономическими результатами конкретных приграничных узлов. Выявлены основные направления российско-китайского приграничного экономического взаимодействия: торговля, транспорт, логистика и инвестиционная деятельность. Проведен анализ текущей ситуации и возможных направлений расширения деятельности в основных узлах трансграничного взаимодействия двух стран. Выявлены региональные особенности транспортной, торговой и сервисной специализации в приграничных регионах Китайской Народной Республики. Дана оценка состояния и перспектив развития инвестиционной деятельности и производственной кооперации в приграничных регионах Российской Федерации и Китайской Народной Республики. Установлено, что расширение мостовой и терминальной инфраструктуры повышает связанность приграничья. Показана зависимость роста транзитных потоков и локальной добавленной стоимости от переработки, инвестиций, занятости и размещения логистических операций. Сделан вывод о концентрации российско-китайского приграничного экономического взаимодействия в нескольких функционально различных узлах и сохранении товарной асимметрии.

Ключевые слова: Россия, Китай, приграничные регионы, транспортная инфраструктура, региональное развитие**ECONOMIC INTERACTION BETWEEN
THE BORDER REGIONS OF RUSSIA AND CHINA****Bazarov A. B. ORCID ID 0000-0001-5248-3583,
Dondokov Z. B.-D. ORCID ID 0000-0003-2282-1259***Federal State Budgetary Institution of Science Institute for Mongolian,
Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the Russian Academy
of Sciences, Ulan-Ude, Russian Federation, e-mail: sasha.bazarov.97@bk.ru*

Russia – China economic interaction has recently been accompanied by the growing importance of the eastern direction. National aggregates conceal differences among border territories in the scale and structure of cross-border links. The study aims to identify the spatial structure and mechanisms of economic interaction between Russian and Chinese regions, with an emphasis on border nodes. Comparative, structural-dynamic and spatial analyses are applied. The empirical base includes official data from Russian and Chinese statistical and customs authorities, regional administrations, border-crossing statistics, investment project materials and academic publications. Existing studies in this field address foreign trade, transport connectivity, investment processes, regional disparities and the development features of adjacent territories. Their comparison makes it possible to relate the characteristics of cross-border flows to the economic outcomes of specific border nodes. The main areas of cross-border economic interaction are trade, transport, logistics and investment. The current situation and possible directions for expanding activity in the principal nodes are analyzed. Regional differences in transport, trade and service specialization in Chinese border regions are identified. The condition and prospects of investment activity and production cooperation in the border regions of the Russian Federation and the People's Republic of China are assessed. The expansion of bridge and terminal infrastructure increases border connectivity. Transit growth and local value added depend on processing, investment, employment and the location of logistics operations. Russia – China border economic interaction is concentrated in several functionally different nodes, while commodity asymmetry persists.

Keywords: Russia, China, border regions, transport infrastructure, regional development

Введение

Экономическое взаимодействие России и Китая в 2020-е гг. характеризуется ростом товарных и транспортных потоков на восточном направлении. Структура трансграничных связей различается по территориям. Для одних регионов соседняя страна является рынком сбыта и источником импорта, для других основная функция связана с транзитом. В приграничных городах работа пунктов пропуска формирует часть хозяйственной специализации. Анализ на региональном уровне позволяет оценить влияние двусторонних связей на экономику конкретных территорий.

В современной литературе выделяются несколько подходов к анализу российско-китайского приграничья. П. Я. Бакланов и В. Л. Ларин подчеркивают противоречивость результатов сотрудничества дальневосточных регионов: рост торговли сочетается с сохранением структурной асимметрии и ограниченной производственной кооперацией [1]. Анализ программ развития китайских приграничных территорий показывает, что Хэйлунцзян, Гирин и Внутренняя Монголия рассматривают российский фактор как ресурс для собственной промышленной, транспортной и пространственной модернизации [2]. Транспортное направление исследуется через динамику железнодорожных и автомобильных перевозок и пропускную способность погранпереходов [3], правовое – через систему межрегиональных соглашений и механизмов сотрудничества [4].

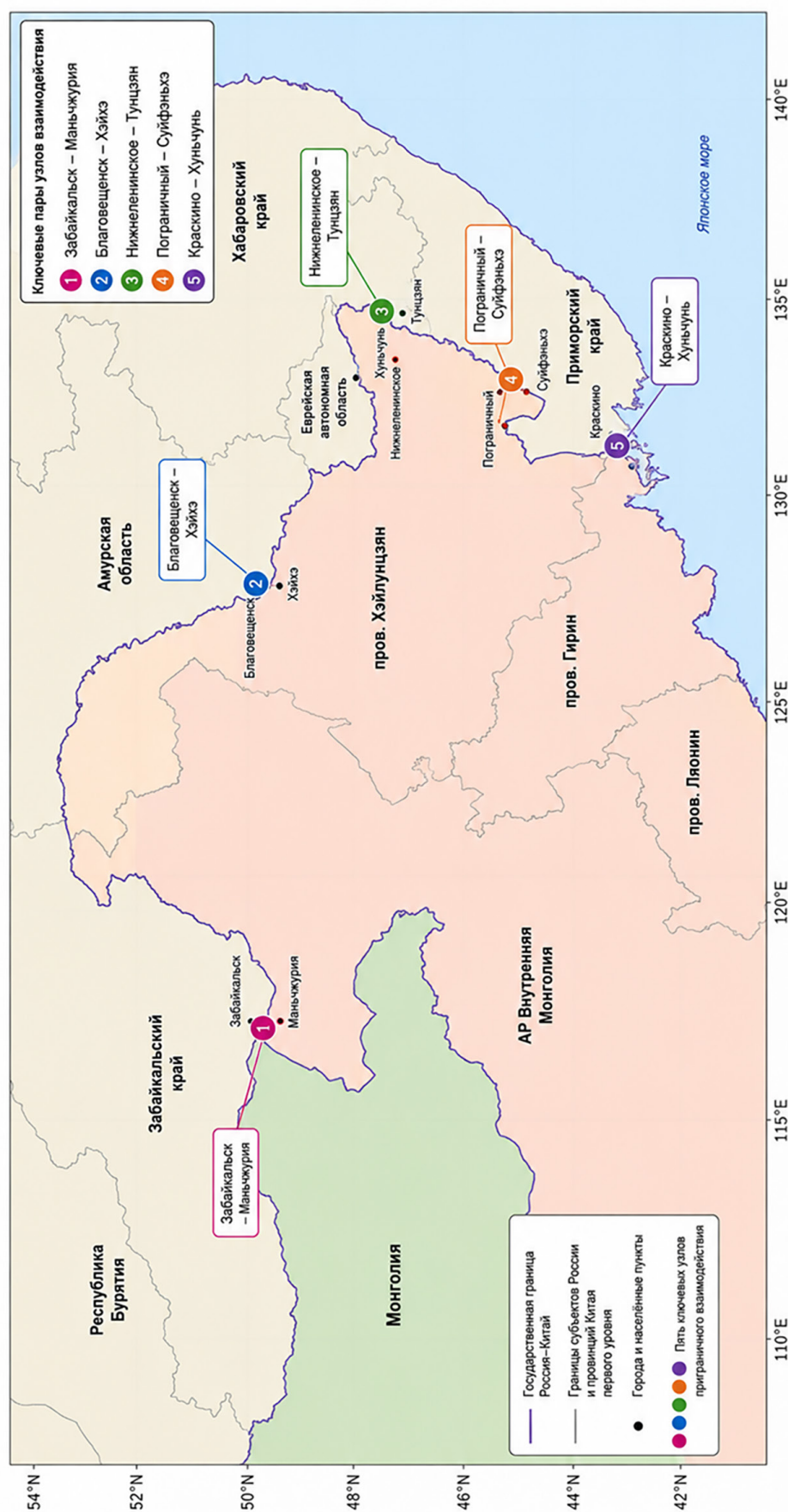
В. О. Намжилова, рассматривая стратегическое позиционирование Автономного района Внутренняя Монголия, связывает его современное развитие с выполнением общенациональных задач КНР, в том числе с формированием «плацдарма открытости на Север», ориентированного на расширение взаимодействия с северными соседями [5]. Я. А. Суходолов показывает, что инвестиционное взаимодействие России и Китая развивается медленнее внешней торговли; китайские вложения концентрируются преимущественно в добывающих и сырьевых отраслях, тогда как перспективы связаны также с транспортно-логистическими, инфраструктурными и обрабатывающими проектами [6]. А. В. Макаров и Е. В. Макарова на материалах Монгольского железнодорожного коридора отмечают значение пропускной способности транспортной инфраструктуры для перераспределения российско-китайских грузовых потоков и реализации транзитного потенциала сопредельных территорий [7].

И. П. Глазырина, И. А. Забелина и Л. М. Фалейчик выявили заметный разрыв в производительности труда между большинством регионов Востока России и сопредельными регионами Северо-Востока КНР, что указывает на сохраняющуюся асимметрию экономических условий трансграничного взаимодействия [8].

Количественные исследования китайских приграничных территорий фиксируют пространственные различия в структуре экономики. Оценка потенциала пары Приморский край – Гирин показывает сочетание портовой логистики, сельского хозяйства, рыболовства и добычи ресурсов [9]. Исследование 10 китайских приграничных городов выявило зависимость торговли и потребления от внешних шоков, а также роль открытости, бюджетных расходов и инвестиций в восстановлении [10]. Работа по эколого-экономическому районированию российско-китайского трансграничного пространства показывает, что функциональные различия пересекают административные границы и связаны с транспортной, ресурсной и производственной специализацией узлов [11]. Особенности формирования систем расселения на юге Дальнего Востока России и Северо-Востоке Китая также связываются с трансграничными связями и транспортной доступностью [12].

Приграничное экономическое взаимодействие России и Китая сконцентрировано в пяти основных узлах (рисунок): Забайкальск (Забайкальский край) – Маньчжурия (Автономный район Внутренняя Монголия), Благовещенск (Амурская область) – Хэйхэ (Хэйлунцзян), Нижнеленинское (Еврейская автономная область) – Тунцзян (Хэйлунцзян), Пограничный (Приморский край) – Суйфэньхэ (Хэйлунцзян), Краскино (Приморский край) – Хуньчунь (Гирин).

Исследовательский пробел связан со смешением трех показателей: региональной внешней торговли, оборота пограничного пункта и экономического результата приграничной территории. Товар, проходящий через Маньчжурию или Суйфэньхэ, может быть произведен в другом регионе Китая. Российский экспорт через конкретный переход также может формироваться в субъекте без общей границы с КНР. Погранпереход характеризует интенсивность потока. Добавленная стоимость территории его размещения определяется локальными операциями. В исследовании разграничиваются коридорный эффект, связанный с перемещением грузов и людей, и территориальный эффект, который фиксируется по инвестициям, переработке, занятости и росту местного производства.



Приграничные регионы России и Китая: основные узлы взаимодействия
 Примечание: составлен авторами на основе материалов региональных правительств
 и таможенных органов и на основании: GADM Database of Global Administrative Areas,
 version 4.1. [Электронный ресурс]. URL: <https://gadm.org/data.html> (дата обращения: 04.09.2026)

Цель данного исследования – выявление пространственной структуры экономического взаимодействия приграничных регионов России и Китая и оценка роли торговли, транспортной инфраструктуры и инвестиционных механизмов в формировании территориальных эффектов.

Материалы и методы исследования

Информационную основу исследования составили материалы Росстата и региональных статистических органов Российской Федерации, Главное таможенное управление КНР, Национальное бюро статистики КНР, статистические и коммерческие ведомства провинции Хэйлунцзян, автономного района Внутренняя Монголия и провинции Гири, а также официальные материалы администраций Маньчжурии, Суйфэнхэ, Хэйхэ и Хуньчуня. Для инфраструктурного и инвестиционного блока использованы сведения Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики и региональных органов управления. Конкретные первичные источники приведены в сносках к соответствующим статистическим и инфраструктурным показателям.

Научная литература используется для сопоставления результатов с закономерностями внешней торговли Дальнего Востока. Гравитационные оценки показывают влияние размера рынков, расстояния и внешне-экономической ориентации. Наличие сухопутной границы в последние десятилетия само по себе не обеспечивает более высокую торговую интенсивность приграничных субъектов [13, 14].

Результаты исследования и их обсуждение

Приграничные узлы: различные модели специализации

Маньчжурия, Суйфэнхэ, Хэйхэ и Хуньчунь различаются по функциям приграничной экономики. Маньчжурия выполняет транзитно-железнодорожную функцию. В 2024 г. стоимость товаров, прошедших через порт, достигла 210,63 млрд юаней. Внешнеторговый оборот автономного района Внутренняя Монголия составлял около 207,36 млрд юаней. Разница объясняется межрегиональным транзитом: через Маньчжурию проходит продукция, произведенная и потребляемая в других частях Китая. Портовая статистика и статистика территории поэто-

му характеризуют разные экономические процессы¹.

В Суйфэнхэ функция пропуска грузов дополняется торгово-логистическими и экспортными сервисами. В 2024 г. внешняя торговля города достигла 27,78 млрд юаней. Доля продукции с высокой добавленной стоимостью в экспорте увеличилась с 20 до 45 %; экспорт машин и оборудования вырос на 119,9 %, высокотехнологичной продукции – на 355,2 %². В Хэйхэ после запуска автомобильного моста Благовещенск – Хэйхэ расширились возможности регулярных грузовых перевозок. Внешняя торговля города в 2024 г. составила 31,35 млрд юаней и выросла на 19,1 %. Доля общей торговли достигла 83,8 %, что отражает изменение структуры приграничного обмена³.

Хуньчунь формирует специализированные цепочки, связанные с морепродуктами, холодильной логистикой и доступом китайских внутренних территорий к портовой системе Приморья. В 2024 г. через Хуньчунь было импортировано около 1,5 млн камчатских крабов стоимостью 3,31 млрд юаней; по данным властей провинции Гири, это превышало 80 % национального объема соответствующего импорта. Для пары Приморский край – Гири такая специализация подтверждает вывод о комплементарности портовой логистики, рыболовства и переработки ресурсов [9]⁴.

Инфраструктурный сдвиг и перераспределение потоков

Расширение трансграничной инфраструктуры меняет пространственную структуру взаимодействия (таблица).

¹ Источники данных: 内蒙古自治区2024年国民经济和社会发展统计公报 [Статистический бюллетень об экономическом и социальном развитии Автономного района Внутренняя Монголия за 2024 г.]. URL: https://www.nmg.gov.cn/tjsj/sjfb/tjsj/tjgb/202504/t20250402_2692478.html (дата обращения: 04.09.2026); 2024年满洲里口岸贸易值突破2100亿元 同比增长18.98 % [Товарооборот через пункт пропуска Маньчжурия в 2024 г. превысил 210 млрд юаней]. [Электронный ресурс]. URL: <https://inews.nmgnews.com.cn/system/2025/02/24/030101077.shtml> (дата обращения: 04.09.2026).

² 绥芬河市2024年国民经济和社会发展规划执行情况与2025年国民经济和社会发展规划的报告 [Отчет о выполнении плана экономического и социального развития г. Суйфэнхэ за 2024 г. и плане на 2025 г.]. [Электронный ресурс]. URL: https://sui fen he.gov.cn/sfh/c101077/202502/c03_996074.shtml (дата обращения: 04.09.2026).

³ 2024年黑河市货物贸易进出口总值313.5亿元 [Внешнеторговый оборот г. Хэйхэ в 2024 г. составил 31,35 млрд юаней] // Правительство провинции Хэйлунцзян. [Электронный ресурс]. URL: https://hlj.gov.cn/hlj/c107858/202501/c00_31806531.shtml (дата обращения: 04.09.2026).

⁴ 琿春: 一只帝王蟹“撬动”的开放型经济样本 [Хуньчунь: экономическая модель открытости на примере импорта камчатского краба] // Правительство провинции Гири. [Электронный ресурс]. URL: https://www.jl.gov.cn/yaowen/202508/t20250811_3488815.html (дата обращения: 04.09.2026).

Основные узлы приграничного экономического взаимодействия России и Китая

Основные узлы взаимодействия	Инфраструктурные элементы	Состояние	Возможный региональный эффект
Забайкальск – Маньчжурия	Железнодорожный контейнерный терминал	Крупнейший грузовой терминал	Рост контейнерной логистики, складирования и терминальных услуг
Благовещенск – Хэйхэ	Автомобильный мост	Действующий международный переход	Диверсификация автомобильных потоков, логистика, туризм и сервисы
Нижнеленинское – Тунцзян	Железнодорожный мост	Действующее железнодорожное соединение	Новый маршрут массовых грузов, изменение географии экспорта
Пограничный – Суйфэнхэ	Железнодорожный и автомобильный узел	Модернизация торговли и логистики	Рост экспортно-импортных сервисов и перераспределение потоков
Краскино – Хуньчунь	Автомобильный коридор и морская логистика	Развитие коридоров «приморье-1/2»	Доступ Гирина к портам, холодовая логистика, контейнерные цепочки

Примечание: составлена авторами по материалам Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики, региональных правительств и таможенных органов; конкретные источники инфраструктурных и статистических данных приведены в сносках к тексту.

Железнодорожный мост Нижнеленинское – Тунцзян и автомобильный мост Благовещенск – Хэйхэ создали дополнительные маршруты. Одновременно модернизируются Забайкальск – Маньчжурия и приморские направления. После пандемийных ограничений 2020–2022 гг. восстановление режима работы границы поддержало рост перевозок. Дальнейшая динамика зависит от пропускной способности, состояния подъездных путей и согласования железнодорожной и автомобильной инфраструктуры [3]. Развитие инфраструктуры происходит на фоне устойчивых межрегиональных и приграничных контактов [15, 16]. Сопряжение российских и китайских стратегий экономического развития рассматривается как самостоятельное направление двустороннего взаимодействия [17].

Для Забайкальска значение имеет проект железнодорожного контейнерного терминала мощностью до 250 тыс. двадцатифутовых эквивалентов в год с заявленным объемом инвестиций около 12 млрд руб.⁵ Реконструкция автомобильного пункта пропуска должна повысить пропускную способность сухопутного направления. Экономический эффект включает ускорение перемещения грузов и спрос на складские, ремонтные, таможенные и сервисные операции. Масштаб локального эффекта будет зависеть от участия местных пред-

приятий и доли операций, выполняемых на российской стороне.

На амурском направлении транспортная инфраструктура связана с энергетическими проектами. В узле Благовещенск – Хэйхэ сочетаются транспортная, энергетическая, торговая и туристическая функции. Железнодорожный мост Нижнеленинское – Тунцзян создает дополнительный маршрут для массовых грузов и расширяет роль Еврейской автономной области. В Приморском крае действует другой механизм: китайские регионы получают выход к морской логистике через пограничные переходы и порты, что увеличивает нагрузку на коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2». Исследования пространственного развития Китая связывают инфраструктурную связанность с перестройкой регионального каркаса и экономической активности [18].

*Инвестиции
и производственная кооперация*

Инвестиционное взаимодействие по регионам распределено неравномерно. По данным Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики, к 2024 г. китайские инвесторы приходились примерно на 61 % проектов с иностранным капиталом в преференциальных режимах Дальнего Востока и Арктики. Отдельно сообщалось о 53 проектах с китайским участием в территориях опережающего развития и Свободном порте Владивосток с заявленным объемом инвестиций 816 млрд руб. Для оценки этих данных следует разделять заявленный объем инвестиций, заключенные соглашения

⁵ Железнодорожный контейнерный терминал Забайкальск мощностью до 250 тыс. ДФЭ в год запустит новый резидент TOP «Забайкалье» // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. 08.11.2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://erdc.ru/news/zheleznodorozhnyy-konteynernyy-terminal-zabaykalsk-moshchnostyu-do-250-tys-dfe-v-god-zapustit-novyy/> (дата обращения: 04.09.2026).

и фактически введенные мощности как стадии инвестиционного цикла⁶.

Оценка производственной кооперации требует сопоставления заявленного и реализованного капитала. Китайские инвестиции в приграничных российских регионах концентрировались в торговле, услугах и отдельных ресурсных проектах [1]. Преференциальные режимы расширили набор проектов. Результат целесообразно измерять фактическими капиталовложениями, вводом объектов, рабочими местами и долей местной переработки. Правовая и организационная база взаимодействия расширилась; экономический результат зависит от реализации соглашений [4, 16].

На китайской стороне региональные программы предусматривают развитие приграничной переработки, трансграничной электронной коммерции, логистических центров и специальных зон. В Хэйлунцзяне эти инструменты используются для размещения части операций рядом с пунктами пропуска. Российские узлы чаще сосредоточены на транспортной функции. Различия подходов соответствует содержанию китайских программ развития Северо-Востока и сотрудничества с Россией [2, 15, 16]. Для Северо-Восточного Китая российское направление сохраняет значимое место в региональных стратегиях развития и внешнеэкономических связях [19, 20]. В 2025 г. на Россию приходилось около 76,3 % внешнеторгового оборота Хэйлунцзяна⁷.

Направления развития взаимодействия

Совместное российско-китайское заявление от 20 мая 2026 г. включает модернизацию пунктов пропуска, применение цифровых технологий, беспилотные трансграничные перевозки, развитие железнодорожной инфраструктуры, освоение Большого Уссурийского / Хэйсяцзыдао и сельскохозяйственное сотрудничество на Дальнем Востоке. Эти направления расширяют содержа-

ние регионального сотрудничества за пределы пропускной способности границы⁸.

Для приграничных территорий вопрос распределения доходов связан с тем, где выполняются операции, возникающие после расширения инфраструктуры. Рост пропускной способности уменьшает транспортные издержки и расширяет торговлю. При транзитной модели влияние на местное производство остается ограниченным. Территориальный эффект усиливается при размещении переработки сырья, выпуска продукции более высокой степени готовности, электронной торговли, туристических и логистических услуг. Такой подход соответствует исследованиям, связывающим результаты трансграничного развития с транспортными, экономическими, социальными и ресурсными факторами [9–11].

Заключение

Российско-китайское экономическое взаимодействие в приграничье концентрируется в нескольких функционально различных узлах. Забайкальск – Маньчжурия выполняет функцию сухопутного транзитного коридора; Благовещенск – Хэйхэ сочетает мостовую, торговую, энергетическую и сервисную функции; Нижнеленинское – Тунцзян формирует железнодорожный маршрут; приморские переходы связывают китайские внутренние территории с российской морской логистикой.

Развитие инфраструктуры расширяет пропускную способность и способствует перераспределению потоков между переходами. Товарная асимметрия сохраняется: российская сторона в большей степени представлена ресурсами и продукцией первичной переработки, китайская – машинами, оборудованием и товарами более высокой степени готовности. Инвестиционные проекты и преференциальные режимы создают условия для изменения этой модели. Их результат следует оценивать по фактическому вводу мощностей, рабочим местам и степени локализации переработки.

Современное российско-китайское приграничье сочетает торговый обмен, транспортные, логистические и инвестиционные связи. Соотношение этих функций различается по территориальным парам. Китайские приграничные города используют специальные режимы, переработку и логистические сервисы. Для российских территорий

⁶ На Экспо в Харбине представили инвестиционный потенциал Дальнего Востока и Арктики // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. 21.05.2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://erdc.ru/news/na-ekspo-v-kharbine-predstavili-investitsionnyy-potentsial-dalnego-vostoka-i-arktiki/> (дата обращения: 04.09.2026); КРДВ представила бизнес-потенциал Дальнего Востока и Арктики на международной инвестиционной ярмарке CIFT. [Электронный ресурс]. URL: <https://erdc.ru/news/krdv-predstavila-biznes-potentsial-dalnego-vostoka-i-arktiki-na-krupneyshey-mezhdunarodnoy-investits/> (дата обращения: 04.09.2026).

⁷ Расчет авторов по данным Министерства коммерции провинции Хэйлунцзян: внешнеторговый оборот провинции в 2025 г. – 312,59 млрд юаней, торговля с Россией – 238,49 млрд юаней. 2025年主要商务数据 [Основные данные о торговле за 2025 г.]. [Электронный ресурс]. URL: https://sswt.hlj.gov.cn/sswt/c103692/202604/c00_31936625.shtml (дата обращения: 04.09.2026).

⁸ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики от 20 мая 2026 г. «О дальнейшем укреплении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и об углублении отношений добрососедства, дружбы и сотрудничества». [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/414259113/> (дата обращения: 04.09.2026).

результат зависит от локализации операций, связанных с восточным товарным потоком. Развитие сотрудничества целесообразно оценивать по размещению производственных, транспортных и сервисных функций внутри приграничной экономики.

Список литературы

1. Бакланов П. Я., Ларин В. Л. Дальневосточные районы РФ в современном российско-китайском взаимодействии // *Мировая экономика и международные отношения*. 2023. Т. 67. № 6. С. 5–16. DOI: 10.20542/0131-2227-2023-67-6-5-16.
2. Ларин В. Л. Россия в планах и программах приграничных территорий Китая // *Мировая экономика и международные отношения*. 2021. Т. 65. № 12. С. 5–14. DOI: 10.20542/0131-2227-2021-65-12-5-14.
3. Бардаль А. Б. Россия и Китай: взаимодействия в сфере наземного транспорта на современном этапе // *Регионалистика*. 2024. Т. 11. № 2. С. 59–73. DOI: 10.14530/reg.2024.2.59.
4. Лестев А. Е. Правовая основа взаимодействия Северо-Востока Китая с российскими регионами // *Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право*. 2024. Т. 26. № 2. С. 171–185. DOI: 10.24866/1813-3274/2024-2/171-185.
5. Намжилова В. О. Внутренняя Монголия: стратегическое позиционирование северной периферии Китая // *Проблемы Дальнего Востока*. 2024. № 5. С. 97–108. DOI: 10.31857/S0131281224050071.
6. Суходолов Я. А. Современное состояние российско-китайского инвестиционного сотрудничества // *Российско-китайские исследования*. 2020. Т. 4. № 1. С. 10–17. DOI: 10.17150/2587-7445.2020.4(1).10-17.
7. Макаров А. В., Макарова Е. В. Монгольский коридор российско-китайской торговли // *Проблемы Дальнего Востока*. 2025. № 1. С. 47–58. DOI: 10.31857/S0131281225010043.
8. Глазырина И. П., Забелина И. А., Фалейчик Л. М. Производительность труда в регионах Востока России и Северо-Востока КНР // *Проблемы Дальнего Востока*. 2024. № 5. С. 109–126. DOI: 10.31857/S0131281224050086.
9. Ji M., Li F., Xu S., Zhuang Y., Bair T., Bilgaev A., Guo K. Potential for Economic Transition and Key Directions of Cross-Border Cooperation between Primorsky Krai (Russia) and Jilin (China) // *Sustainability*. 2023. Vol. 15. Is. 5. Art. 4163. DOI: 10.3390/su15054163.
10. Li Y., Zhang P., Lo K., Tan J., Yang Q. Borderland Economic Resilience under COVID-19: Evidence from China–Russia Border Regions // *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2022. Vol. 19. Is. 20. Art. 13042. DOI: 10.3390/ijerph192013042.
11. Wang X., Li F., Cheng H., Ganzey K. The Ecological–Economic Zoning Scheme and Coordinated Development of the China–Russia Northeast–Far East Transboundary Region // *Land*. 2025. Vol. 14. Is. 9. Art. 1878. DOI: 10.3390/land14091878.
12. Ордынская Ю. В. Факторы образования систем расселения на современном этапе (юг Дальнего Востока России – Северо-Восток Китая) // *Урбанистика*. 2023. № 3. С. 35–43. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.3.43828.
13. Изотов Д. А. Оценка интенсивности торгово-экономических взаимодействий Дальнего Востока России: структурный подход // *Журнал Новой экономической ассоциации*. 2021. № 4 (52). С. 143–161. DOI: 10.31737/2221-2264-2021-52-4-6.
14. Изотов Д. А. Долгосрочная динамика влияния гравитационных факторов на внешнюю торговлю Дальнего Востока России // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2024. Т. 17. № 4. С. 75–92. DOI: 10.15838/esc.2024.4.94.4.
15. Ларин В. Л., Ларина Л. Л. Особый взгляд на великого соседа: восприятие Китая и китайцев на Юге Тихоокеанской России // *Политические исследования*. 2022. № 2. С. 174–191. DOI: 10.17976/jpps/2022.02.13.
16. Макеева С. Б. Дальневосточное трансграничное России в системе «побратимского» взаимодействия с КНР (1990–2020 гг.) // *Современные востоковедческие исследования*. 2024. Т. 6. № 4. С. 105–117. DOI: 10.24412/2686-9675-4-2024-105-117.
17. Ли Ю. Совместная реализация инициативы «Один пояс – один путь» в контексте стыковки стратегий экономического развития Китая и России // *Регион: экономика и социология*. 2021. № 2 (110). С. 211–235. DOI: 10.15372/REG20210209.
18. Селиверстов В. Е. Инфраструктурные проекты как основа связности и нового пространственного каркаса Китая // *Экономика региона*. 2025. Т. 21. № 3. С. 786–801. DOI: 10.17059/ekon.reg.2025-3-15.
19. Ларин В. Л. «Большое дерево» для Северо-Восточного Китая: Россия в современных стратегиях развития китайского региона // *Мировая экономика и международные отношения*. 2025. Т. 69. № 12. С. 109–121. DOI: 10.20542/0131-2227-2025-69-12-109-121.
20. Chen Xianliang, Gao Yuhao. Current Situation, Problems, and Countermeasures of Economic and Trade Cooperation between Heilongjiang Province and Russia // *Siberian Studies*. 2024. Vol. 51. Is. 6. P. 5–16. (In Chinese). URL: <https://guoyanwang.clcn.net.cn/DRCNet/Mirror/Documents/Web/DocSummary.aspx?DocID=7830405&leafID=16341> (дата обращения: 04.09.2026).

Конфликт интересов: Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interest: The authors declare that there is no conflict of interest.

Финансирование: Исследование выполнено в рамках государственного задания «Россия, Монголия и Китай: исторический опыт трансграничного взаимодействия, экономические приоритеты и социокультурные коммуникации», № 125091010220-3.

Financing: The study was carried out within the framework of the State Assignment “Russia, Mongolia and China: Historical Experience of Cross-Border Interaction, Economic Priorities and Sociocultural Communications”, No. 125091010220-3.