

УДК 911.3:338.2

DOI 10.52928/2070-1632-2023-65-3-28-34

ТРАНСГРАНИЧНАЯ РЕГИОНАЛИЗАЦИЯ: ТИПОЛОГИЯ РЕГИОНОВ И ПРОСТРАНСТВЕННОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

канд. экон. наук, доц. В.В. ЗАЗЕРСКАЯ
(Брестский государственный технический университет)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0333-7007>

Актуальность проблематики трансграничной регионализации, а также необходимость реализации целей пространственного развития для эффективного использования пространственных факторов раскрывает важность совершенствования теоретико-методологических основ разработки концепции развития трансграничных регионов Республики Беларусь. В статье рассматриваются геополитические аспекты трансграничной регионализации и содержание формирующихся регионов на основе существующих представлений о регионализации и трансграничных регионах, выявляются основы для классификации регионов по геопространственным характеристикам: пространственному масштабу, геопространственной структуре. Теоретический анализ научной литературы показал, что катализаторами экономического развития трансграничных регионов, наряду с ресурсной обеспеченностью регионов, выступают транзитные потоки и инновации. Теоретическая региональная классификация регионов дополнена типом «трансграничный экономический коридор развития». Признаками такого типа региона являются: формирование региона на макро-, мезоуровне, интенсивные внешнеторговые связи, влияние транзитных функций на производственный и инновационный базис экономики региона.

Ключевые слова: *пространственное развитие, трансграничный регион, экономическое развитие, типология регионов, экономический коридор развития, транзитный потенциал, внешнеторговый оборот, валовый региональный продукт.*

Введение. Геополитические изменения последних лет привели к изменению роли стран и регионов в мирохозяйственной системе. Трансформация политической и экономической обстановки на границах государств требует актуализации подходов к анализу экономического развития регионов. Глобализация вызвала научный интерес к таким феноменам, как регионализация и трансграничность. Формирование трансграничных регионов относится к области междисциплинарных исследований экономики, географии, политики. Развитие технологий в области транспорта и телекоммуникаций, цифровизация меняют пространственную организацию территорий. За счет сокращения времени на доставку грузов уменьшаются транспортные расходы. В то же время увеличивается потенциал пространства путем вовлечения в хозяйственный кругооборот новых видов деятельности, углубления территориального разделения труда, построения новых цепочек добавленной стоимости. Развитие транспорта и международная торговля привели к выходу экономической деятельности за рамки государств и построению концепции «пространства потоков», заменившей «пространство мест» [1].

Потоки факторов производства и инноваций, соединяющие узлы глобальных сетей, характеризуются постоянной изменчивостью и способствуют формированию наднациональных политических институтов.

Целью исследования выступает построение типологии трансграничных регионов как инструмента стимулирования развития национальной экономики на основе использования транспортной инфраструктуры, пространственной организации факторов производства. Предметом исследования является совокупность социально-экономических и организационно-политических отношений, возникающих в процессе формирования, развития трансграничного регионообразования.

Основная часть. Факторы и закономерности оптимального размещения производительных сил определили ход эволюция теории пространственного развития для решения социально-экономических задач развития территории (таблица 1).

Таблица 1. – Концепции организации пространства

Название концепции	Представители	Сущность концепции
1	2	3
Концепция сетевых структур	А. Вебер, А. Лёш, В. Лаундхардт, Й. фон Тюнен, В. Кристаллер, Т.С. Вертинская, Г.А. Яшева, В.С. Фатеев, А.А. Глумов [2]	Институциональный базис моделей развития, интеграционных образований основан на оптимальных пространственных пропорциях факторов производства. Создается модель конкурентоспособной, инвестиционно-привлекательной экономики, где регион выступает в качестве полноправного партнера и участника бизнеса
Агломерационная концепция	А. Вебер [3], А. Маршалл [4], Э. Гувер [5], А.В. Шмидт, В.С. Антонюк, Ю.В. Павлов, Г.А. Хмелева [6]	Способствует выравниванию уровня социально-экономического развития, размещения производительных сил и расселения на территории страны, повышению инфраструктурной обеспеченности

Окончание таблицы 1.

1	2	3
Концепция полюсов роста	Ф. Перру [7], Ж. Будвиля, П. Потье, Х.Р. Ласуэна, Дж. Фридмана, Ф.А. Кожиева [8]	Пространственная неоднородность позволяет возникать полюсам роста, создавая цепную реакцию появления новых промышленных предприятий в регионе и стимулируя экономический рост на периферии
Теория кластеров	М. Портер [9]	Все отрасли промышленности региона взаимосвязаны, так как продукция одной отрасли используется для удовлетворения спроса другой. Кооперация между отраслями способствует установлению устойчивых связей для развития региональной экономики
Теория территориально-производственных комплексов и энергопроизводственных циклов	Н.Н. Колосовский [10], М.К. Бандман [11]	Производственно-экономическая специализация определяется взаимосвязанными и взаимозависимыми отраслями, размещение которых в пределах данного региона приносит дополнительные экономические выгоды за счет использования общей инфраструктуры, трудовых ресурсов и энергетического потенциала

Анализ государственной региональной политики выявил следующую последовательность в пространственной организации регионов Республики Беларусь: «политика социально-экономического выравнивания, концепция «регион – локомотив развития», кластерная организация пространства, концепция саморазвития» [12].

В настоящее время актуальным является изучение трансграничных регионов, пространственный каркас которых формируется под влиянием глобализации, агломерационных и ресурсных факторов. Улучшение качественных характеристик способствует региональному промышленному развитию и повышению уровня жизни населения и позволяет рассматривать их в качестве «полюсов роста». В рамках нашего исследования мы определяем «трансграничный регион» как пространственную организацию сотрудничающих политических субъектов (небольших государств, административно-территориальных образований государств), детерминированную экономическими интересами субъектов.

В развитие теории пространственных форм организации международного сотрудничества данное определение позволяет рассматривать в качестве трансграничного региона не только административно-территориальное образование с наличием границы, но и страну в случае её представления в качестве региона. Специфика формирования трансграничных регионов в данном случае обусловлена расположением региона между двумя регионами-ядрами или полюсами роста. Это вызывает интенсификацию и увеличение объемов различного рода обменов и взаимодействия за пределами государственных границ и выдвигает на первый план внешнеэкономические факторы. Трансграничные регионы развиваются под влиянием транспортного потенциала, получают дополнительные импульсы развития за счет диффузии инноваций, развития инфраструктуры. По мнению А.Г. Грюнберга, полюса роста и оси развития (районы, обеспечивающие транспортные связи) формируют пространственный каркас экономического роста крупных регионов и стран [13]. Базисом социально-экономического развития становится рациональное размещение производительных сил и транзитный потенциал региона.

Проведение эффективной региональной политики, в том числе в сфере трансграничного регионообразования, требует выделения нового типа региона. В отечественной практике для определения социально-экономического типа региона чаще всего используются эмпирические типологии, основанные на различных признаках. Например, используются группировка, кластеризация и другие методы, позволяющие выделить регионы, сходные по тем или иным признакам. Чаще всего такими признаками служат площадь, население, количество стран-участниц [14; 15].

Характеристиками типологии по *масштабу выступают*:

- физический размер территории (*макро-, мезо-, микроуровень*);
- политическая топология. Как указывают *Каледин Н.В., Елацков А.Б.* «регион, включающий целиком две небольшие страны, меньше внутреннего региона крупной страны. Метрический масштаб здесь одинаков, а политико-топологический – разный» [15].

Систематизация подходов территориального развития позволила выделить пространственные уровни в иерархии трансграничных субъектов – макроуровень, мезоуровень и микроуровень (таблица 2).

Таблица 2. – Трехуровневый подход к типологии по масштабу

Пространственные уровни	Состав	Пример	Характеристика
1	2	3	4
Макроуровень	Транснациональные регионы и геополитические отношения	Союзное государство, ЕС, ЕАЭС, Балтийский регион	Возможно применение типологии региональных интеграционных союзов на основе институционально-экономического подхода [17]. Трансграничное сотрудничество строится на основе геополитического и экономического подходов. Применяется метрический подход, политическая топология. На этом уровне также присутствует трансграничная регионализация (регионы мезоуровня)

Окончание таблицы 2.

1	2	3	4
Мезоуровень	Трансграничная регионализация	Части соседних стран, еврорегионы	В основе лежат геополитический и экономический подходы к трансграничному сотрудничеству, но могут быть и социокультурные предпосылки, благоприятные политические отношения создают предпосылки для промышленного сотрудничества и ускорения развития. Состоят из территорий трансграничного, реже приграничного, взаимодействия
Микроуровень	Территории приграничного взаимодействия	Приграничные населенные пункты и приграничные административно-территориальные образования	Применяется метрический подход к ранжированию, географический и социокультурный подходы к трансграничному сотрудничеству. Главное значение уделяется вопросам регионального и местного развития

Источник: составлено на основе ¹ [16].

Классификация регионов по масштабу включает три уровня. При этом, в зависимости от размера и политических отношений, территории более низкого порядка могут в иерархии регионов располагаться на более высоком уровне, однако будут подвержены более широкому регулированию и унификации. Тогда исследования трансграничной регионализации затрагивают как макро-, так и к мезоуровень. Сегментарность как особенность трансграничного регионообразования, по мнению некоторых исследователей, отличает его от транснационального [18]. Однако, в условиях концепции саморазвития территорий и расположения между полюсами роста, происходит сближение социально-экономических и геополитических интересов регионов в общенациональную цель. Тогда страна располагается как регион мезоуровня на макроуровне.

Ранжирование геопространственных структур осуществляется в соответствии с полярными координатами, на оси которых располагается определенный трансграничный регион. Выделяют следующие шкалы:

- шкала, представленная рядом «моноцентричный – биполярный – полицентричный» регион. Так, «треугольник роста» на стыке границ, международная сеть образовательных и научных организаций и проектов являются полицентричными;

- размещение регионов на симметричной – асимметричной линии. Она определяет трансграничные регионы по отношению к соседним странам с одинаковым или дифференцированным уровнем развития. Более развитые страны обычно занимают лидирующие позиции и являются основными бенефициарами [18];

- геополитический подход выделяет коридоры/сектора/пояса/зоны. Они используются для описания территорий транспортных коридоров, энергетических коридоров, пограничных зон и степени близости стран [19, 20]. Нахождение трансграничного региона в транспортном коридоре позитивно влияет на экономическое развитие территории;

- шкала «центр – периферия» является самой распространенной среди исследователей социально-географических явлений в целом и транснациональной регионализации в частности. Различают связи «периферия - периферия», «центр - центр» или «центр - периферия»;

- шкала сплошные/площадные – дисперсные/сетевые регионы. Это непрерывные экономические зоны и зоны тяготения; сетевые трансграничные регионы.

Дж. Фридман выделил пять типов регионов [21]:

- регионы-ядра, ключевые регионы, регионы роста (core regions);
- продвинутые, развивающиеся регионы (upward-transition regions);
- коридоры развития (development corridors);
- сырьевые регионы нового освоения, или сырьевая периферия (resource-frontier regions);
- кризисные, отстающие, депрессивные регионы (downward-transition regions).

Одним из дополнений к типологии Фридмана является выделение такого типа, как «международный коридор развития». В работах [22; 23] рассматривается взаимодействие между регионами-ядрами в национальном или международном аспекте с образованием региона – коридора развития или международного (трансграничного) коридора развития. Теоретически обоснованную типологию Дж. Фридмана мы предлагаем дополнить ещё одним типом регионов, качественно отличающимся от других – трансграничный экономический коридор развития. Выделение нового типа произведено эмпирическим путем на основе анализа статистической информации.

В качестве экономических характеристик потенциала трансграничных регионов отобраны, оценивающие территориальную дифференциацию по уровню экономического развития, транзиту и участию в обслуживании внешнеторгового оборота. По территории Беларуси проходят и пересекаются два трансевропейских коридора. В соответствии с международной классификацией они обозначены номером 2 (Запад–Восток) и номером 9 (Север–Юг) с ответвлением 9b (рисунок 1).

¹ URL: http://www.epson.eu/mmp/online/website/content/projects/259/648/index_EN.html.



Рисунок 1. – Транспортные коридоры на территории Республики Беларусь

Транспортный коридор № 9 соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию, проходит с севера на юг через Беларусь, минуя крупные промышленные центры на востоке страны – Витебск, Могилев, Гомель. Протяженность железнодорожных линий транспортного коридора № 9: направление Терьуха – Гомель – Витебск – Езерище – 489 км; направление Гудогай – Молодечно – Минск – Жлобин – 372 км. Ответвление этого коридора IXВ Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград имеет протяженность по территории Беларуси 468 км.

Транспортный общеевропейский коридор № 2 Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющий Германию, Польшу, Беларусь и Россию, определен Европейским союзом как приоритетный среди Критских коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков по движению с запада на восток. По территории Республики Беларусь железнодорожная линия пролегает по пути Брест – Минск – Орша – Осиновка. Автомобильная дорога М-1/Е 30 Брест – Минск – граница Российской Федерации, протяжённостью 610 км, является участком трансевропейского транспортного коридора. Технологические, организационные и правовые условия осуществления перевозок соответствуют международным стандартам. Участок транспортного коридора № 2 (Красное (Россия) / Осиновка (Беларусь) – Брест) является двухпутным с унификацией технических параметров, имеет электрическую и диспетчерскую централизацию. Эксплуатационная длина коридора по территории Беларуси – 611 км. Ограничения по скорости движения есть для грузовых поездов – 80-90 км/ч, пассажирских – 140 км/ч.

Доля транспортного сектора составляет 5% валовой добавленной стоимости в валовом внутреннем продукте Беларуси. Более 40% общего объема экспорта услуг страны составляют транспортные услуги, а в сальдо внешней торговли услугами порядка 41%. В 2021 г. общая стоимость экспорта транспортных услуг равнялась 4,4 млрд долл. США, положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами – 1,8 млрд долл. США² [24]. По итогам работы за 2022 г. доля перевозок в Россию и государства ЕАЭС повысилась до 55%, в страны Азии и Закавказья – до 6%. В 3,2 раза выросли перевозки в Азербайджан, почти в 2 – в Турцию, в 1,6 – в Таджикистан и Узбекистан, в 1,3 – в Монголию.

² URL: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnye-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika>.

В течении периода 2010 – 2018 гг. объем перевезённых грузов неуклонно рос по всем видам транспорта. С 2019 г., несмотря на общую тенденцию снижения объема перевезенных грузов, международные перевозки, в т.ч. транзит, росли (кроме трубопроводного транспорта). 16,5 млн. т грузов из общего объема, перевозимых автомобильным транспортом в 2021 г. пришлось на международные перевозки (10,6% от общего объема перевозок), из них 3,3 млн. т – транзитные (20% от общего объема международных перевозок). Грузовые перевозки по железной дороге в 2021 г увеличились на 2,88%. Международные и транзитные перевозки увеличились на 4,69% и 3,4% соответственно (таблица 3).

Таблица 3. – Динамика грузооборота, млн. т

Показатели	2010 г	2015 г	2016 г	2017 г	2018 г	2019 г	2020 г	2021 г
Все виды транспорта	456	447,2	417,6	439,5	455,5	427,8	398,7	384,9
в том числе:								
трубопроводный	143	132,5	126,1	124,4	125,2	118,4	111,2	99
из него транзит	110,4	93	90,3	88,7	88	80,7	77,8	63,7
железнодорожный	139,9	131,4	126,8	146,3	157,2	145,5	125	128,6
из него в международном сообщении	90,4	96,5	95,7	112,8	121,3	109,5	89,4	93,6
из него транзит	45,6	38,3	32,2	39,1	48,7	39,1	26,3	27,2
автомобильный	166,9	180,2	162,6	166,7	170,9	161,7	159,8	154,8
из него международные перевозки	6,8	11,3	12,7	14	15	16,5	16,2	16,5
из них транзит	1,7	2,6	2,8	2,8	3	3,3	3,2	3,3
внутренний водный	6,2	3	2,1	2	2,2	2,2	2,7	2,4
воздушный	0,02	0,04	0,06	0,06	0,05	0,03	0,03	0,04

Наиболее высокий уровень валового регионального продукта (ВРП) мы видим в городе Минске, далее следуют Минская, Гомельская, Брестская, Витебская, Гродненская, Могилевская область. Рост ВРП Республики Беларусь в рассматриваемом периоде в среднем составил 3,1 раза. Более быстрый темп отмечался в Гродненской области – в 4,16 раза, а наименьший – в Витебской – в 2,84 раза. Благоприятная динамика ВРП с высокими темпами роста наблюдалась в 2017 г. и 2021 г.

Валовой региональный продукт должен обладать не только количественными, но и качественными характеристиками. С этой целью рассчитаем динамику ВРП на душу населения с 2012 по 2021 г. (рисунок 2).

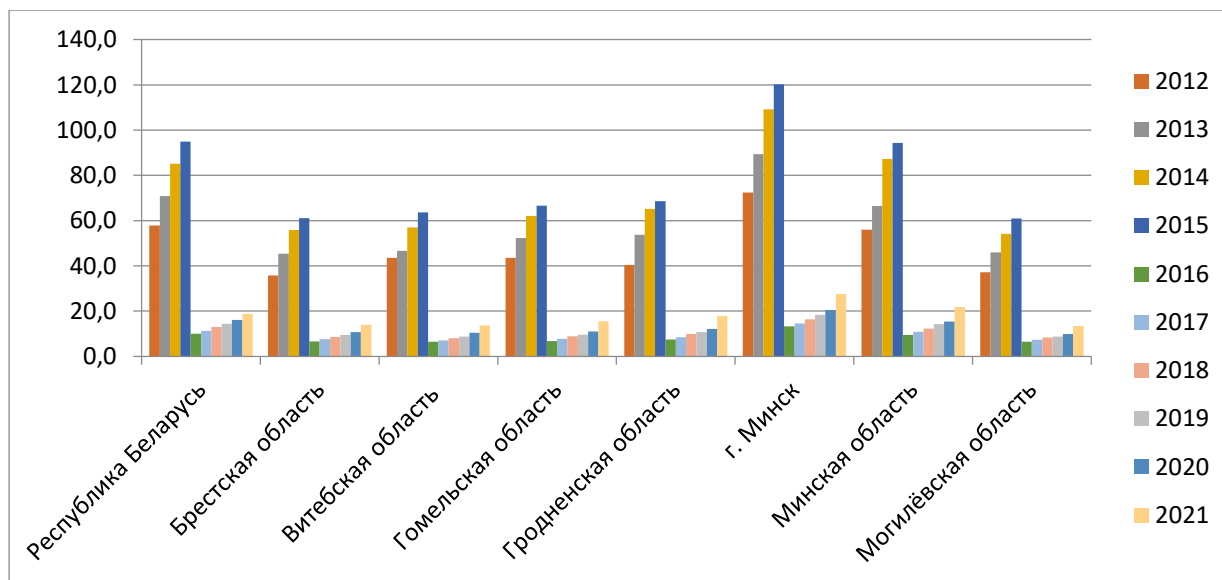


Рисунок 2. – Динамика ВРП на душу населения в регионах Республики Беларусь в 2012 – 2021 гг., тыс. руб. на человека, с 2016 – руб. на человека

Примечание – составлено автором на основе ^{3,4}.

³ URL: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_3446/.

⁴ URL: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_57492/.

По данному показателю в 2021 г Минск и Минская область занимают лидирующее положение в Республике Беларусь (за счет больших объемов ВРП). Другие регионы, хотя и отстают в объемах ВРП от лидеров, но имеют стабильную положительную динамику этого показателя. Важным показателем, отражающим уровень развития инфраструктуры и интеграционные возможности региона, является объем промышленного производства. Наиболее высокий объем промышленного производства имеет место в Гомельской области с 2012 по 2019 гг., с 2020 г. лидером становится Минская область, которая на протяжении всего периода имела высокие темпы роста объема промышленного производства по сравнению со всеми областями. За период с 2012 г. по 2021 г. объем промышленного производства возрос в 3,57 раза. В Брестской области наблюдалось увеличение в 3,06 раза, в Гродненской – в 3,05 раза, в Гомельской – в 2,56 раза, в Могилевской – 2,31 раза, в г. Минске – 1,9 раза, а Витебской – 1,84 раза.

Объем инвестиций в основной капитал является показателем, влияющим на развитие инфраструктуры региона. Отметим, что в целом в Республике Беларусь за период с 2012 г. по 2021 г. произошло увеличение объема инвестиций в основной капитал в 2,01 раза. Высокий объем инвестиций в основной капитал наблюдался в столичных регионах: г. Минске и Минской области. Тем не менее, средний темп прироста за анализируемый период составил 1,11% в Брестской, Витебской, Минской областях, 1,1% – в Гомельской, 1,09% – в Гродненской, 1,08% – в г. Минске, 1,05% – в Могилевской области.

В 2022 г. ВТО Республики Беларусь при уровне в 76,9 млрд долл. США не достиг значений показателя 2021 г. При его снижении в 2022 г на 6% по сравнению с 2021 г. экспорт товаров составил 38,3 млрд долл., что на 4,2% меньше по отношению к предыдущему году. Статьи экспорта Беларуси включают более 1000 наименований на уровне четырехзначных кодов ТН ВЭД ЕАЭС. География экспорта в 2022 г. затронула рынки 161 страны⁵. Наиболее важными экспортными товарами являются: продукция нефтехимии, машиностроения, металлургии, деревообработки, легкой промышленности, молочная и мясная продукция, мебель, стекло, стекловолокно, цемент. Основными статьями импорта являются энергоресурсы (нефть и природный газ), сырье, материалы и комплектующее (металлы и изделия из них, сырье для химического производства, части машин), технологическое оборудование.

Анализ показывает, что по общеэкономическим показателям – уровню и темпам экономического развития, интенсивности внешнеторговых связей, размерам инвестиций и транзитного потенциала выделяются центральный регион (г. Минск и Минская область), Брестская, Гомельская, Гродненская области. Названные регионы составляют единую территориальную социально-экономическую систему, имеют положительную динамику индикаторов общеэкономического развития, что позволяет говорить о формирующемся трансграничном экономическом коридоре развития.

Заключение. Регионы – коридоры развития получают импульс не только транспортного, но и производственного, социально-экономического развития. Используя стратегическое транспортно-географическое положение, они могут выделяться по общеэкономическим показателям развития, внешнеторговому обороту, а также достаточно высоким темпам использования транспортной системы в трансграничные экономические коридоры развития.

Трансформация мировых рынков, капитала показала необходимость развития международных инфраструктурных проектов как по оси КНР – ЕАЭС – ЕС, так и по мультимодальному международному транспортному коридору «Север – Юг». Участие Республики Беларусь в данных проектах способствует более тесной хозяйственной консолидации и экономическому подъему прилегающих территориальных образований, а также получение доходов от выполнения функций транспортного моста, который соединяет территории, связанные проектом. Таким образом страна имеет сильные позиции в рамках трансъевразийских транспортных коридоров как крупная транзитная страна со статусом «евразийского моста» между восточными и западными странами.

Проведенное аналитическое исследование транзитного потенциала, показателей валового регионального продукта, внешнеторгового оборота в разрезе областей Республики Беларусь, геопространственных характеристик позволило выделить особый тип регионов – «трансграничный экономический коридор развития», и показать их специфику по сравнению с другими трансграничными регионами. Необходимость использования новой парадигмы экономического развития трансграничных регионов – «трансграничный экономический коридор развития» – объясняется существующими условиями для рациональной территориальной организации экономического потенциала, эффективного использования природных, экономических и трудовых ресурсов, географического положения. Сущность трансграничного экономического коридора развития заключается в использовании эффектов роста в результате пространственного экономического развития, характеризующихся эффектом масштаба, агломерацией, диверсификацией и специализацией видов экономической деятельности в пределах обозначенного географического района. Транспортные коридоры служат отправной точкой для стимулирования экономической активности в целях повышения производительности и роста, привлечения трудовых ресурсов, размещения производственных мощностей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Castells M. The Rise of the Network Society. – London: Blackwell, 1994. – 597 p.
2. Глумов А.А. Производственные сетевые структуры в региональной экономике // Региональная экономика: теория и практика. – 2018. – Т. 16, № 6. – С. 1097–1114. DOI: <https://doi.org/10.24891/re.16.6.1097>.

⁵ URL: <https://mfa.gov.by/trade/>

3. Вебер А. Теория размещения промышленности. – М.-Л., 1926. – 223 с.
4. Marshall, A. Principles of Economics. – London. 1910. – 795 P.
5. Hoover E. An Introduction to Regional Economics. – N. Y., 1971. – P. 26–49.
6. Павлов Ю.В., Хмелева Г.А. Концепция региональной агломерационной политики // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – Т. 13., № 2. – С. 297–316. DOI: <https://doi/10.18334/epp.13.2.117169>.
7. Perroux F. Note on Concept of «Growth Poles» // Regional Economics: Theory and Practice. New York – London, 1970. – С. 93–103.
8. Кожиева Ф.А. Региональное развитие в контексте теории полюсов роста // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 11-3. – С. 574–578.
9. Портер М. Международная конкуренция: Конкурент. преимущества стран: [Пер. с англ.]. – М.:Междунар. отношения, 1993. – 895 с.
10. Колосовский Н.Н. Основы экономического районирования. – М.: Госполитиздат, 1958. – 200 с.
11. Бандман М.К. Территориально-производственные комплексы: теория и практика предплановых исследований. – Новосибирск: Наука, 1980. – 256 с.
12. Зазерская В.В. Факторы размещения производительных сил как инструмент экономической интеграции регионов // Экономика и управление: социальный, экономический и инженерный аспекты : сб. науч. ст. V Междунар. науч.-практ. конф., Брест, 24–25 нояб. 2022 г. / Брест. гос. техн. ун-т ; редкол.: И.М. Гарчук и др. – Брест: БрГТУ, 2022. – Ч. 1. – С. 178–182.
13. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: учеб. для вузов. – М.: ГУ ВШЭ, 2000. – 495 с.
14. Манаков А.Г., Николаев В.В. Опыт классификации трансграничных регионов мезоуровня в Европе по географическим признакам // Вестн. Псков. гос. ун-та. Сер.: Естественные и физико-математические науки. – 2021. – № 17. – С. 21–34.
15. Каледин Н.В., Елацков А.Б. Трансграничная регионализация: геополитический аспект // Региональные исследования. – 2020. – № 1. – С. 65–75.
16. Волошенко Е.В., Волошенко К.Ю. Фактор приграничности в оценке экономической безопасности региона // Балтийский регион – регион сотрудничества-2018: проблемы и перспективы трансграничного сотрудничества вдоль Западного побережья России: мат-лы междунар. науч. конф. / под ред. Г.М. Федорова, Л.А. Жиндарева, А.Г. Дружинина, Т. Пальмовского. – Калининград, 2018. – С. 62–73.
17. Zazerskaya V.V. Тенденции развития региональных интеграционных союзов: методологический аспект // Вестник Пермского университета. Сер. «Экономика» = Perm University Herald. ECONOMY. 2022. Т. 17. – № 4. – С. 375–390. DOI: <https://doi/10.17072/1994-9960-2022-4-375-390>.
18. Корнеевец В.С. Транснациональные и трансграничные регионы как специфические формы территориальной организации общества: автореф. дисс. ... д-ра геогр. наук.: 25.00.24. – СПб., 2010. – 37 с.
19. Елацков А.Б. Общая геополитика: вопросы теории и методологии в географической интерпретации. – М.: ИНФРА-М, 2017. – 251 с.
20. Анохин А.А., Федоров Г.М. О формировании регионов – международных коридоров развития в западном порубежье России // Вестн. Санкт-Петербург. ун-та. Науки о Земле. – 2019. – Т. 64. Вып. 4, – С. 545–558. DOI: <https://doi.org/10.21638/spbu07.2019.403>.
21. Friedmann J. Planning as Innovation: The Chilean Case // Journal of the American Institute of Planners 32(4), 1966. – P. 194–204. DOI: <https://doi.org/10.1080/01944366608978495>.
22. Федоров Г.М. О «международных коридорах развития» и их формировании в приграничных субъектах Российской Федерации // Региональные исследования, 2018. – Вып. 3(61). – С. 76–83.
23. Fedorov G., Belova A., Osmolovskaya, L. On the future role of Kaliningrad Oblast of Russia as an “international development corridor” // Eurolimes, – 2015. – № 19. – P. 57–68.

Поступила 10.05.2023

TRANSBOUNDARY REGIONALIZATION: TYPOLOGY OF REGIONS AND SPATIAL PLANNING

V. ZAZERSKAYA
(Brest State Technical University)

The relevance of the issue of transborder regionalization, as well as the need to implement spatial development goals for the effective use of spatial factors, reveals the importance of improving the theoretical and methodological foundations for developing a concept for the development of transborder regions of the Republic of Belarus. The article examines the geopolitical aspects of transnational regionalization and the content of emerging regions on the basis of existing ideas about regionalization and transnational regions, identifying the basis for classifying regions according to geospatial characteristics: spatial scale, geospatial structure. A theoretical analysis of the scientific literature showed that transit flows and innovations act as catalysts for the economic development of cross-border regions, along with the resource endowment of the regions. The theoretical regional classification of regions is supplemented with the “transborder economic development corridor” type. The signs of this type of region are: the formation of the region at the macro- and meso-level, intensive foreign trade relations, the influence of transit functions on the production and innovation basis of the region’s economy.

Keywords: *spatial development, cross-border region, economic development, typology of regions, economic development corridor, transit potential, foreign trade turnover, gross regional product.*