

АКАДЕМИЯ ЗНАНИЙ • ISSN 2304-6139 (print)  
ISSN 2687-0983 (online)  
«ACADEMY OF KNOWLEDGE» LTD.CO • [www.academyadt.ru](http://www.academyadt.ru)



ВСЕРОССИЙСКИЙ ЖУРНАЛ

# ВЕСТНИК АКАДЕМИИ ЗНАНИЙ

№ 2(73) 2026  
30 марта 2026 г.





Журнал зарегистрирован  
в Федеральной службе  
по надзору в сфере связи,  
информационных  
технологий и массовых  
коммуникаций  
(свидетельство  
о регистрации средства  
массовой коммуникации  
от 29 июля 2022 года  
ПИ № ФС77-83617)

Тираж 1000 экз.

Свободная цена

**УЧРЕДИТЕЛЬ**  
ООО «Академия знаний»  
350018, г. Краснодар,  
ул. Камвольная 3, каб. 402.

**ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР**  
Клочко Е.Н.

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ  
ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА**  
Хорольская Т.Е.  
**КОРРЕКТОР**  
Федоренко К.П.

**Адрес редакции**  
350018, г. Краснодар,  
ул. Камвольная 3, каб. 402.

**Наименование и адрес  
издателя**  
ООО «Академия знаний»  
350018, г. Краснодар,  
ул. Камвольная 3, каб. 402.

**Наименование и адрес  
типографии**  
Научно-издательский  
центр  
«Академия знаний»  
350018, г. Краснодар,  
ул. Камвольная 3, каб. 402.

**Подписной индекс  
в каталоге  
«Пресса России»**  
29050

**Журнал «Вестник Академии  
знаний» включен  
в перечень ВАК**

по научным специальностям:  
5.2.3. Региональная и отраслевая  
экономика,  
5.2.4. Финансы,  
5.2.6. Менеджмент  
(экономические науки).

**Коэффициент научной  
значимости – К2.**

## Редакционный совет Editorial board

- Адаменко Александр Александрович** - д.э.н., профессор, профессор кафедры финансов, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет им. И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия  
**Adamenko Aleksandr Aleksandrovich** - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Finance, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
- Артемова Елена Игоревна** - д.э.н., профессор, заведующий кафедрой экономической теории, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет им. И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия  
**Artemova Elena Igorevna** - Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Economic Theory, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
- Бабкин Александр Васильевич** - д.э.н., профессор, профессор Высшей инженерно-экономической школы Института промышленного менеджмента, экономики и торговли, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия  
**Babkin Aleksander Vasilievich** - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Higher School of Engineering and Economics, Institute of Industrial Management, Economics and Trade, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, Saint-Petersburg, Russia
- Берлин Сергей Игоревич** - д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика и финансы», Краснодарский филиал ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Краснодар, Россия  
**Berlin Sergey Igorevich** - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Economics and Finance, Krasnodar Branch of the FSBEI HE "Financial University under the Government of the Russian Federation", Krasnodar, Russia
- Бобрышев Алексей Николаевич** - д.э.н., доцент, проректор по научной и инновационной работе, профессор кафедры бухгалтерского учета, ФГБОУ ВО «Ставропольский государственный аграрный университет», Ставрополь, Россия  
**Bobryshev Alexey Nikolaevich** - Doctor of Economics, Associate Professor, Vice-Rector for Research and Innovation, Professor of the Department of Accounting, FSBEI HE «Stavropol State Agrarian University», Stavropol, Russia
- Васильева Надежда Константиновна** - д.э.н., профессор, заведующий кафедрой экономического анализа, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия  
**Vasilyeva Nadezhda Konstantinovna** - Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Economic Analysis, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
- Вертакова Юлия Владимировна** - д.э.н., профессор, профессор кафедры маркетинга, ФАОУ ВО «Российский государственный гуманитарный университет», Москва, Россия  
**Vertakova Yulia Vladimirovna** - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Marketing, FSAEI HE "Russian State University for the Humanities", Moscow, Russia
- Говдя Виктор Виленович** - д.э.н., профессор, заведующий кафедрой бухгалтерского учета, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет им. И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия  
**Govdya Viktor Vilenovich** - Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Accounting, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
- Головина Татьяна Александровна** - д.э.н., профессор, заведующий кафедрой менеджмента и управления персоналом, Среднерусский институт управления - филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ», Орёл, Россия  
**Golovina Tatyana Alexandrovna** - Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Management and Personnel Management, Central Russian Institute of Management, Branch of RANEPA, Oryol, Russia
- Дворядкина Елена Борисовна** - д.э.н., профессор, профессор кафедры региональной, муниципальной экономики и управления, директор института экономики и финансов, ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет», Екатеринбург, Россия  
**Dvoryadkina Elena Borisovna** - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Regional, Municipal Economics and Management, Director of the Institute of Economics and Finance, FSBEI HE «Ural State University of Economics», Yekaterinburg, Russia
- Клочко Елена Николаевна** - д.э.н., доцент, профессор кафедры менеджмента, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет им. И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия  
**Klochko Elena Nikolaevna** - Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Management, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
- Конягина Мария Николаевна** - д.э.н., доцент, профессор кафедры менеджмента, Северо-Западный институт управления - филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ», Санкт-Петербург, Россия  
**Konyagina Maria Nikolaevna** - Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Management, North-West Institute of Management, Branch of RANEPA, Saint-Petersburg, Russia
- Костюкова Елена Ивановна** - д.э.н., профессор, заведующая кафедрой бухгалтерского учета, декан учетно-финансового факультета, ФГБОУ ВО «Ставропольский государственный аграрный университет», Ставрополь, Россия  
**Kostyukova Elena Ivanovna** - Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Accounting, Dean of the Faculty of Accounting and Finance, FSBEI HE «Stavropol State Agrarian University», Stavropol, Russia
- Матвеева Людмила Григорьевна** - д.э.н., профессор, профессор кафедры информационной экономики, ФАОУ ВО «Южный федеральный университет», Ростов-на-Дону, Россия  
**Matveeva Lyudmila Grigorievna** - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Information Economics, FSAEI HE «Southern Federal University», Rostov-on-Don, Russia
- Мельников Александр Борисович** - д.э.н., профессор, заведующий кафедрой экономики и внешнеэкономической деятельности, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия  
**Melnikov Alexander Borisovich** - Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Economics and Foreign Economic Activity, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
- Морозов Михаил Анатольевич** - д.э.н., профессор, профессор кафедры гостиничного и туристического менеджмента, ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Москва, Россия  
**Morozov Mikhail Anatolyevich** - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Hotel and Tourism Management, FSBEI HE «Plekhanov Russian University of Economics», Moscow, Russia
- Петух Алексей Владимирович** - к.э.н., доцент, проректор по учебной работе, доцент кафедры аудита, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия  
**Petukh Aleksey Vladimirovich** - Candidate of Economics, Associate Professor, Vice-Rector for Academic Affairs, Associate Professor of the Department of Audit, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
- Полянин Андрей Витальевич** - д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика и управление», Дальневосточный филиал ФГБОУ ВО «Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации», Петропавловск-Камчатский, Россия  
**Polyanin Andrei Vitalevich** - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Economics and Management, Russian Foreign Trade Academy Far East Branch, Petropavlovsk-Kamchatsky, Russia
- Проняева Людмила Ивановна** - д.э.н., профессор, заведующий кафедрой экономики и экономической безопасности, Среднерусский институт управления - филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ», Орёл, Россия  
**Pronyaeva Lyudmila Ivanovna** - Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Economics and Economic Security, Central Russian Institute of Management, Branch of RANEPA, Oryol, Russia
- Родин Денис Яковлевич** - д.э.н., доцент, профессор кафедры денежного обращения и кредита, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия  
**Rodin Denis Yakovlevich** - Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Money Circulation and Credit, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
- Симченко Наталия Александровна** - д.э.н., профессор, профессор кафедры экономической теории и истории экономической мысли, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет», Санкт-Петербург, Россия  
**Simchenko Natalia Aleksandrovna** - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Economic Theory and History of Economic Thought, FSBEI HE «Saint-Petersburg State University», Saint-Petersburg, Russia
- Тюпаков Константин Эдуардович** - д.э.н., доцент, профессор кафедры экономики и внешнеэкономической деятельности, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия  
**Tyupakov Konstantin Eduardovich** - Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Economics and Foreign Economic Activity, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
- Хорольская Татьяна Евгеньевна** - к.э.н., доцент, заведующий кафедрой денежного обращения и кредита, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия  
**Khorolskaya Tatiana Evgenievna** - Candidate of Economics, Associate Professor, Head of the Department of Money Circulation and Credit, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
- Чернова Ольга Анатольевна** - д.э.н., доцент, профессор кафедры информационной экономики, ФАОУ ВО «Южный федеральный университет», Ростов-на-Дону, Россия  
**Chernova Olga Anatolievna** - Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Information Economics, FSAEI HE «Southern Federal University», Rostov-on-Don, Russia
- Чуваткин Петр Петрович** - д.э.н., профессор, г.н.с., заведующий лабораторией экономики и управления туристско-рекреационными кластерами Института пространственного развития регионов, ФГБУН «ФИЦ «Субтропический научный центр российской академии наук», Сочи, Россия  
**Chuvatkin Petr Petrovich** - Doctor of Economics, Professor, Senior Researcher, Head of the Laboratory of Economics and Management of Tourist and Recreational Clusters of the Institute for Spatial Development of Regions, FSBSI «FRC «Subtropical Scientific Center of the Russian Academy of Sciences», Sochi, Russia

## СОДЕРЖАНИЕ

## Современные экономические исследования

<i>Авагян Г.Л.</i>	21
Комплексная оценка эффективности регионального рынка жилищного строительства на основе интегрального индикатора	
<i>Агусев В.А.</i>	38
Кластеризация регионов Приволжского федерального округа по уровню развития человеческого потенциала	
<i>Адашова Т.А., Коршунова И.А.</i>	41
Национальный парк «Угра»: особенности продвижения уникального туристского бренда	
<i>Александрова Ю.С.</i>	46
Интегральная рейтинговая оценка и типологизация сельских территорий как инструмент дифференциации мер аграрной политики	
<i>Андроник А.</i>	51
Управление цифровой трансформацией нефтедобывающих предприятий на основе теории динамических способностей	
<i>Бабаян Л.К.</i>	60
Перспективы применения мастер-планирования в целях комплексного развития неурбанизированных территорий	
<i>Базарова М.У., Бадлуева С.В., Гармаева С.И.</i>	64
Экономические аспекты производства лекарственных растений в Республике Бурятия	
<i>Бальжинимаева Е.П., Доржиева И.Ц., Будаев Б.С., Норбоева О.А.</i>	68
Факторы формирования миграционных настроений молодежи (на материалах Республики Бурятия)	
<i>Белова Е.А.</i>	76
СТО как неотъемлемый элемент транспортной инфраструктуры	
<i>Беломестнова М.Е., Соболева С.С.</i>	80
Механизмы повышения престижности работы в сфере туризма и гостеприимства для российской молодежи	
<i>Березникова А.Г.</i>	84
Диссонанс стратегических целей и фактических результатов функционирования свободного порта Владивосток: эмпирический анализ	
<i>Блюдик А.Р., Масюк Н.Н.</i>	89
Многомерная типология приграничных морских регионов	
<i>Бразовская В.В., Иванова П.Д., Поспелова Е.И.</i>	95
Энергетическое партнерство стран БРИКС: стратегический анализ и перспективы технологической интеграции	
<i>Быкова Г.П., Есенков Д.А., Мамонов Д.М., Чегодаев Д.М.</i>	100
Целевые тренды изменения зарубежных рынков логистики грузовых потоков	
<i>Бычинин А.В., Репина Е.Г.</i>	104
Стратегическое планирование как основа повышения конкурентоспособности предприятий АПК Самарской области	
<i>Валенцукевич К.И., Темирчев К.Д.</i>	107
Трансформация региональных институтов в условиях модернизации экономики	
<i>Васильев М.Д., Сорокин А.А., Варосян А.М.</i>	112
Анализ систем ценообразования и сметного нормирования в зарубежной и отечественной строительной практике	
<i>Вицелярова К.Н., Вицелярова М.М., Завгородняя П.Т.</i>	120
Проблема оценки эффективности и результативности социокультурного проекта	
<i>Волошинова М.В.</i>	123
Цифровые инструменты и их роль в подготовке кадров для сферы туризма	
<i>Гоголюхина М.Е., Николаев Е.А.</i>	127
Посткризисные преобразования в цепочке поставок российского судостроения: анализ динамики поставщиков и географических изменений	
<i>Голикова Г.В., Воронин А.В., Павлова Т.С., Чудакова Е.А.</i>	134
Модели и инструменты проектного управления в регионе в условиях цифрового развития	
<i>Голикова Н.В., Макаров М.В., Ищенко И.В., Чуфринов И.В.</i>	139
Пространственно-функциональная классификация инновационно-инертных регионов ЦФО	
<i>Горбатко Е.С., Гуськов А.В.</i>	144
Риски цифровой трансформации промышленных предприятий	

*A.P. Blyudik – аспирант кафедры экономики и управления, Владивостокский государственный университет, Владивосток, Россия, Angelina.Blyudik@vvsu.ru,  
A.R. Blyudik – phd student, department of economics and management, Vladivostok state university, Vladivostok, Russia;  
Н.Н. Масюк – д.э.н., профессор кафедры экономики и управления, Владивостокский государственный университет, Владивосток, Россия, masyukn@gmail.com,  
N.N. Masyuk – doctor of economics, professor, department of economics and management, Vladivostok state university, Vladivostok, Russia.*

## МНОГОМЕРНАЯ ТИПОЛОГИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ МОРСКИХ РЕГИОНОВ MULTIDIMENSIONAL TYPOLOGY OF BORDER MARITIME REGIONS

**Аннотация.** Предмет исследования – приграничные морские регионы как особый тип территорий, характеризующихся одновременным наличием сухопутной государственной и морской границы («двойная граница»). Цель работы – разработка многомерной типологии приграничных морских регионов, преодолевающей ограниченность существующих классификаций, созданных для приграничных регионов без выхода к морю. Методологическую основу составляют системный и структурно-функциональный подходы, сравнительный анализ и многокритериальная классификация. В результате предложена трёхмерная классификационная матрица, учитывающая степень институциональной интеграции указанных регионов с приграничными территориями, характер экономической дополняемости и позицию регионов в глобальных транспортных сетях. На основе матрицы выделено шесть гибридных типологических профилей приграничных морских регионов с верифицируемыми индикаторами. Предложенная типология устанавливает, что развитие приграничных морских регионов определяется не столько степенью институциональной интеграции с соседними государствами, сколько структурой экономической дополняемости и позицией в глобальных транспортных сетях. Результаты применимы при разработке дифференцированных стратегий развития приграничных морских регионов.

**Abstract.** Border maritime regions – territories where a land frontier meets the open sea, creating what the authors term a «dual border» – form the subject of this study. Existing typologies of cross-border regions were built with landlocked boundaries in mind, and this paper sets out to remedy that gap through a multidimensional classification designed specifically for coastal borderlands. Drawing on systemic and structural-functional approaches, comparative case analysis, and multi-criteria classification, the research yields a three-dimensional matrix that positions each region along three axes: the depth of its institutional integration with neighbouring states, the character of its economic complementarity, and its standing within global transport networks. From this matrix, six hybrid typological profiles emerge, each carrying a set of verifiable indicators. The central finding reframes the conventional wisdom: what drives the development of a border maritime region is not how closely its institutions are woven together with those across the frontier, but rather how well its economy complements its neighbours' and how favourably it is placed within the arteries of global trade. The typology is intended as a practical instrument for designing tailored development strategies for coastal border territories.

**Ключевые слова:** приграничный морской регион, типология приграничных морских регионов, двойная граница, институциональная интеграция, экономическая дополняемость, глобальные транспортные сети, стратегии регионального развития.

**Keywords:** border maritime region, typology of border maritime regions, dual border, institutional integration, economic complementarity, global transport networks, regional development strategies.

### Введение

Приграничные морские регионы занимают особое место в системе региональных экономических исследований, поскольку объединяют как свойства приграничных территорий, так и экономических зон, и морских узлов в глобальных транспортных сетях. С конца XX века интерес к типологизации приграничных регионов в экономической географии и региональной науке возрастает, однако большинство существующих классификаций создавались применительно к сухопутным границам и в значительной мере игнорируют специфику «двойной границы» – одновременного присутствия как государственной сухопутной, так и морской границы. Между тем именно это пространственное свойство приграничных морских регионов обуславливает принципиальные механизмы их функционирования, а значит должно учитываться при разработке дифференцированных стратегий развития приграничных морских регионов.

Актуальность исследования определяется следующим геополитическим, экономическим и научным контекстом. Во-первых, геополитические трансформации 2022-2024 годов изменили конфигурацию морских грузовых потоков: переориентированы внешнеторговые логистические потоки с европейского направления на азиатское, западные перевозчики ушли с рынка, балтийские и черноморские порты утратили прежнее значение, а дальневосточные порты при активном участии китайских партнёров и задействовании коридоров «Приморье-1», «Приморье-2» и Северного морского пути трансформировались в главные ворота страны для торговли с Китаем, Юго-Восточной Азией и Индией [1]. Во-вторых, Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года предусматривает в том числе повышение пространственной связанности, увеличение объёма и скорости транзита грузов, развитие мультимодальных логистических технологий [2], а Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года ставит задачи по увеличению портовых мощностей, конкурентоспособности отечественных портов, совершенствованию государственного управления морским портовым хозяйством и достижению «миллиардного рубежа» по грузообороту морским транспортом [3]. В-третьих, в связи с геополитическими изменениями в научном сообществе поднимаются вопросы, связанные не только с уточнением определения приграничного региона, учёта не только сухопутной, но и морской границы, но и с выбором специфических подходов к их развитию [4].

В описанном контексте проблема типологизации приграничных морских регионов приобретает стратегическое значение в условиях, когда эффективность региональной политики во всё большей мере определяется способностью дифференцировать подходы к развитию с учётом реальной позиции региона в глобальных транспортных сетях и институциональных характеристик его трансграничного взаимодействия.

Исследование ставит целью разработку многомерной типологии приграничных морских регионов, преодолевающей ограниченность одномерных классификаций и создающей инструментальную основу для формирования дифференцированных стратегий регионального развития.

### Методы и методология

Методологической основой исследования служат системный и структурно-функциональный подходы, позволяющие рассматривать приграничные морские регионы как сложную многоуровневую систему, взаимодействующую одновременно с сухопутным и морским пограничными территориями. В качестве основных методов применены анализ и синтез научной литературы, сравнительный анализ, концептуальное моделирование и многокритериальная классификация. При разработке типологии использован дедуктивный подход, согласно механизмам которого сначала на основе теоретического синтеза определялись измерения и критерии классификации, затем в рамках каждого измерения формулировались типы, а на их пересечении – гибридные профили, проверяемые на соответствие реальным условиям. Верификация типологических профилей осуществлялась через сопоставление с конкретными российскими и зарубежными регионами, функционирование которых достаточно полно описано в научной литературе. Информационная база включает научные публикации в области исследований приграничных регионов, портовой экономики и географии транспорта, нормативно-правовые источники.

### Обзор литературы

Анализ зарубежных и отечественных научных трудов по теме исследования позволил представить теоретические основы типологизации приграничных морских регионов. Систематическая классификация приграничных регионов восходит к классической работе О. Мартинеса, который выделил четыре типа регионов в зависимости от степени интеграции: отчуждённые, сосуществующие, взаимозависимые и интегрированные [5]. Концепция основана на анализе интенсивности экономических, социальных и культурных связей, а также институционального сотрудничества, однако разрабатывалась она для американо-мексиканского приграничья и по своей природе «сухопутна»: морские территории в ней остаются за скобками.

М. Перкманн предложил концептуализацию трансграничных регионов как институционализированных форм территориального сотрудничества, выделив в качестве драйверов географическую близость, культурно-историческую общность, институциональную поддержку национальных правительств и экономические стимулы кооперации [6]. Концептуальная рамка Перкманна применима для анализа европейских регионов, но её применимость для приграничных морских регионов (далее – ПМР) ограничена, поскольку недостаточно учтена роль физической инфраструктуры и позиции в глобальных сетях, принципиально важных для ПМР.

А. Пааси развил конструктивистский подход, рассматривая границы не как статичные барьеры, а как социально конструируемые процессы, одновременно разделяющие и объединяющие территории [7]. Такая диалектическая природа границ особенно проявляется в ПМР, где морская граница создаёт одновременно препятствие для непосредственного физического контакта, но открывает возможности для морского транспортного сообщения, нередко более эффективного, чем сухопутное. Л.Г. Осмоловская, характеризуя функции государственной границы, выделяет барьерную, контактную и фильтрующую функции, обращая внимание на то, что их соотношение является принципиальной характеристикой приграничного региона [8].

Г.М. Федоров исследовал приграничные морские регионы Запада РФ и применил концепцию Д. Фридмана (периферия-центр), выделяя регион-ядро, переходные развивающиеся, периферийные ресурсные, переходные кризисные регионы, коридоры развития [9]. Для типологии учёный использовал аналитику структуры, темпов развития, уровня ВРП. Статистическими показателями при дифференциации приграничных регионов России оперировали также В.А. Малышев и соавторы [10].

Концептуальным инструментом анализа ПМР служит понятие «двойной границы», развитое из идей, заложенных Ж.-П. Родригом и Т. Ноттебумом в географии транспортных систем. Авторы подчёркивают, что приграничные морские регионы характеризуются пересечением двух типов границ: сухопутной государственной границы и морской границы, отделяющей регион от глобального морского пространства [11]. Уникальность положения объясняется возможностями взаимодействия с соседними территориями через сухопутную границу, с удалёнными регионами – через морские маршруты, а также ограничениями ввиду координационной сложности, необходимости синхронизации морских и сухопутных логистических режимов, согласования процедур с множественными юрисдикциями.

О.Б. Ангапова тоже учитывает тип границы в своей классификации и выделяет регионы со старыми, новыми, и старыми границами, также регионы с сухопутными, морскими, сухопутно-морскими границами, регионы открытые и закрытые [12]. Схожую классификацию представляет В.С. Корнеев, выделяя сухопутное пограничье (в том числе старое западное и южное, новое западное, кавказское, казахстанское) и морское пограничье [13].

Отдельная группа российских учёных проводит довольно широкие исследования научных трудов, посвящённых классификациям приграничных регионов. Так Т.Н. Кучинская излагает следующие классификационные признаки трансграничных и приграничных регионов: проницаемость границы (непроницаемые, полупроницаемые, прозрачные), уровень институционализации трансграничных связей, степень открытости и вовлечённости в трансграничное взаимодействие (центральный, приморский, проэкспортный, периферийный типы), культурно-цивилизационные признаки (европейская, постсоветская, азиатская модели регионализма), иерархический уровень организации пространства (от глобального до локального), гомогенность или когерентность территории по этническому, демографическому и социокультурным характеристикам [14].

Е.А. Нечаева систематизирует несколько классификационных признаков приграничных территорий: степень контрастности сопредельных территорий (природные условия, этнические особенности, социально-экономический уровень), комплементарность отраслевых структур, характер взаимоотношений между соседними странами (конкурирующие, взаимосвязанные, нейтральные), ключевые компетенции (материальные и

нематериальные активы), географическое положение и отраслевая специализация, природные особенности границы (сухопутные, морские, биграничные), степень интеграции (от отчуждённых до интегрированных) [15].

Сетевое измерение типологии ПМР основывается на работах К. Дюкруэ, исследовавшего иерархическую структуру глобальных морских транспортных сетей с выделением портов-хабов, региональных и периферийных портов [16]. Результаты его анализа показывают, что позиция порта в сети определяется не только физической инфраструктурой, но и количеством и качеством связей с другими портами, частотой судозаходов, присутствием глобальных судоходных линий и логистических операторов. Геополитические потрясения непосредственно сказываются на конфигурации таких сетей. В подтверждение тому В.Ю. Яп и соавторы продемонстрировали, что кризис в Красном море 2023-2024 годов привёл к концентрации глобальных сетей вокруг крупных хабов и снизил связность периферийных портов [17].

Институциональное измерение типологии опирается на концепцию институциональной комплементарности П. Холла и Д. Соскиса, согласно которой экономические системы характеризуются различными институциональными конфигурациями, способными быть комплементарными либо конфликтующими [18]. Следовательно, степень институциональной интеграции в виде наличия согласованных правил, процедур и механизмов координации выступает определяющим критерием типологии. В.В. Боброва и соавторы, опираясь на российский опыт, показывают, что развитие приграничных регионов существенно варьируется в зависимости от институциональных особенностей каждой конкретной территории [19].

Экономическое измерение типологии связано с концепцией экономической комплементарности, определяющей степень взаимодополняемости экономик в производственной структуре, наличии факторов производства и торговой специализации. Для ПМР первостепенное значение имеет комплементарность производства и торговли. Формирование трансграничных цепочек создания стоимости, в которых морской транспорт выступает связующим звеном, происходит под влиянием взаимодействия ресурсодобывающей и перерабатывающей экономик, производственной и логистической специализаций. Б.П. Мартин и соавторы отмечают, что экономическое измерение тоже находится под влиянием геополитических перестроений, которые способны сформировать новые транспортные маршруты взамен невостребованных или утраченных [20].

Таким образом, многообразие существующих подходов к классификации приграничных регионов, несмотря на недостаток актуальных исследований последних лет, свидетельствует об отсутствии единой устоявшейся типологии, универсально применимой к различным типам приграничных территорий. Как отмечает А.С. Кузавко – теоретическая база исследований по приграничному положению осложнена ввиду различного подхода учёных к оценке эффекта приграничного положения для социально-экономического развития [21]. Проведённый обзор литературы выявил, что существующие классификации приграничных регионов создавались преимущественно для сухопутных границ, опираются на социокультурные и институциональные критерии без учёта транспортно-сетевого измерения, рассматривают морское пограничье лишь как одну из категорий в рамках более общих типологий, не выделяя ПМР в самостоятельный предмет исследования. При этом сетевые и институциональные концепции существуют разрозненно и не интегрированы в единую типологическую рамку, применимую к регионам с феноменом двойной границы. Такие условия обуславливают необходимость разработки авторской классификации применительно к приграничным морским регионам, не получившим самостоятельного типологического осмысления в существующей актуальной научной литературе. Теоретические основы авторской типологизации ПМР синтезируют концепции пограничных исследований, теории экономической интеграции, сетевой теории и географии транспорта.

### Результаты

На основе проведённого теоретического синтеза предлагается авторская типология ПМР, основанная на трёх измерениях: степени институциональной интеграции, характере экономической дополняемости и позиции в глобальных морских сетях. Матрица типологии представлена на рисунке 1.

1. *Институциональная интеграция.* Отражает степень согласованности правовых, таможенных и административных режимов на приграничных территориях. *Высокоинтегрированные* ПМР характеризуются единым или гармонизированным институциональным пространством, общими органами управления и упрощёнными процедурами трансграничного движения товаров, услуг и факторов производства. Наиболее полным воплощением данного типа служат морские приграничные регионы внутри Европейского союза, где режим единого внутреннего рынка устраняет таможенные барьеры. Российско-финляндское приграничье исторически демонстрировало признаки этого типа – действовало соглашение о партнёрстве ЕС-Россия, финские порты (Хельсинки, Котка, Хамина) обслуживали российский транзит, существовали совместные логистические проекты, упрощённые таможенные процедуры. После вступления Финляндии в НАТО и введения санкций 2022 года этот институциональный каркас оказался демонтирован – регион перешёл в профиль «слабоинтегрированный», причём без каких-либо изменений в физической географии или ресурсной структуре. Данный прецедент наглядно иллюстрирует зависимость типологического профиля от геополитического контекста. *Среднеинтегрированные* ПМР имеют отдельные двусторонние соглашения и преференциальные режимы, обеспечивающие частичное снижение институциональных барьеров. Например, в Приморском крае России действует режим Свободного порта Владивосток, распространяющийся на 22 муниципалитета пяти дальневосточных регионов и включающий налоговые и таможенные преференции, что формирует среднеинтегрированную среду для взаимодействия с китайскими партнёрами в рамках МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». При этом сохраняются институциональные барьеры в части различий во времени таможенного оформления, технических стандартов и правовых режимов. Потому Приморский край нельзя отнести к категории высокоинтегрированных.

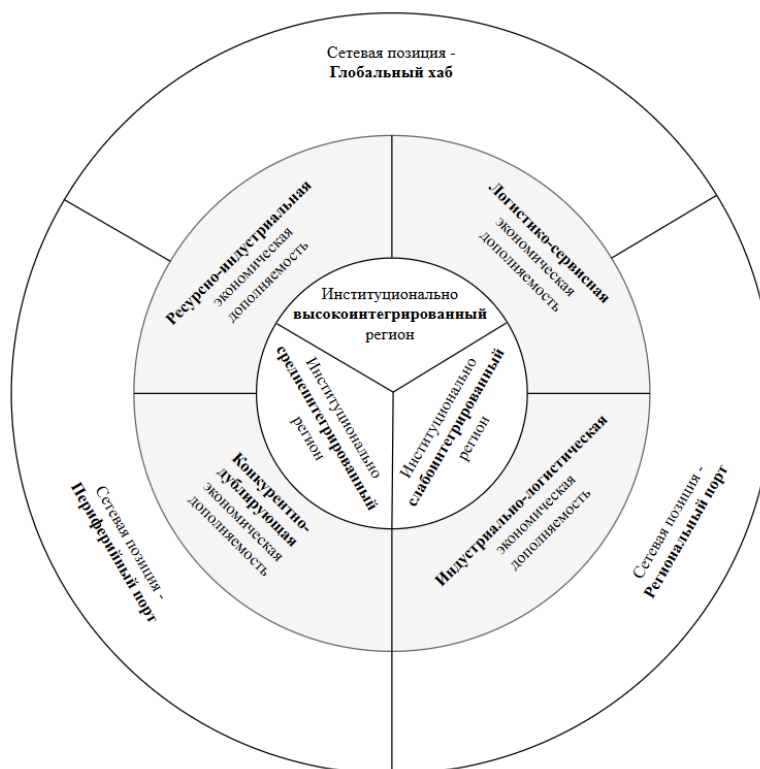


Рисунок 1 – Многомерная матрица типологии приграничных морских регионов  
(Источник: составлено авторами)

*Слабоинтегрированные* ПМР характеризуются высокими институциональными барьерами, минимальной координацией политик и ограниченными экономическими связями через границу. Санкционные режимы, торговая конкуренция и геополитические конфликты трансформируют потенциально интегрированные приграничные регионы в слабоинтегрированные. Особенно рельефно это проявилось после 2022 года, когда российские балтийские и северо-западные ПМР утратили прежние институциональные механизмы взаимодействия с европейскими партнёрами.

2. *Экономическая дополняемость*. Характеризует структурное соотношение экономик приграничных регионов.

*Ресурсно-индустриальные* ПМР отличаются асимметричной структурой, при которой один регион специализируется на добыче и переработке природных ресурсов, другой – на обрабатывающей промышленности и производстве готовой продукции. Российско-китайское дальневосточное приграничье демонстрирует именно такую конфигурацию, при которой российские регионы экспортируют энергоносители, рыбу и древесину, импортируя китайские промышленные товары. Данная модель создаёт устойчивую торговую основу, однако характеризуется неравномерным распределением добавленной стоимости и рисками ресурсной зависимости.

*Индустриально-логистические* ПМР характеризуются комплементарностью производственных специализаций, при которой приграничные территории выполняют различные функции в единых производственных цепочках. Морской транспорт обеспечивает логистическую интеграцию производственных площадок по разные стороны границы. Эталонными примерами служат трансграничные производственные сети Юго-Восточной Азии в электронике, автомобилестроении и текстильной промышленности. Портовая система Сингапура обслуживает производственные цепочки, включающие предприятия Малайзии, Индонезии и Таиланда.

*Логистико-сервисные* ПМР специализируются на транзитных и логистических функциях, обслуживании грузопотоков между внутриконтинентальными территориями и глобальными рынками. Роттердам, функционирующий как «ворота Европы» для шести и более стран, является хрестоматийным воплощением данного типа. *Конкурентно-дублирующие* ПМР, напротив, лишены экономической дополняемости. Их сходная экономическая структура обуславливает конкуренцию за hinterland, инвестиции и грузопотоки. Балтийский регион, в котором российские и прибалтийские порты исторически соперничали за транзит российских экспортных грузов, представляет показательную иллюстрацию данного профиля.

3. *Позиция в глобальных морских сетях*. Определяет место порта в иерархии глобальной морской транспортной системы. *Глобальные хабы* (Сингапур, Роттердам, Шанхай, Дубай) характеризуются разветвлёнными прямыми связями со всеми континентами, высокой долей транзитного грузооборота и присутствием крупнейших судоходных альянсов. *Региональные порты* обслуживают преимущественно торговлю в пределах макрорегиона и зависят от хабов для обеспечения дальних связей. Владивосток, порт Находка и ряд других дальневосточных портов России функционируют в данном качестве, при котором прямые дальние морские сервисы ограничены по числу направлений. *Периферийные* порты зависят от транзитных потоков для обеспечения связи с мировыми рынками. К этой категории относятся арктические российские порты, малые каботажные гавани.

На пересечении трёх измерений формируются гибридные типологические профили приграничных морских регионов, отражающие их разнообразие лучше, чем идеализированные однотипные конструкции. В таблице 1 представлены гибридные профили с примерами их практики.

Таблица 1 – Гибридные типологические профили приграничных морских регионов

Типологический профиль (эмпирический пример)	Институциональная интеграция	Экономическая дополняемость	Сетевая позиция
1. Интегрированный ресурсный региональный узел (Российско-финляндское приграничье до 2022 г. Транзит российских грузов через финские порты, интенсивное торговое взаимодействие)	Высокая	Ресурсно-индустриальная	Региональный порт
2. Геополитически изолированный транзитный глобальный хаб (Сингапур относительно Малайзии: доминирование в глобальных морских сетях при минимальной институциональной интеграции с ближайшими соседями)	Слабая	Логистико-сервисная	Глобальный хаб
3. Среднеинтегрированный индустриально-логистический кластер (Приморский край и Китай, МТК «Приморье-1», «Приморье-2». Режим Свободного порта Владивосток как инструмент среднеинтегрированного взаимодействия)	Средняя	Индустриально-логистическая	Региональный порт или Глобальный хаб
4. Конкурентно-дублирующая периферия (Российские порты Балтики и порты Прибалтики. Конкуренция за транзит, политизация грузопотоков после 2022 г.)	Слабая	Конкурентно-дублирующая	Региональный порт или Периферийный порт
5. Высокоинтегрированный логистический глобальный хаб (Роттердам как ворота ЕС. Хинтерланд охватывает 6 стран, развитые институты трансграничной логистической кооперации)	Высокая	Логистико-сервисная	Глобальный хаб
6. Периферийный ресурсный экспортёр (Арктические порты России (Певек, Тикси): зависимость от хабов при экспорте сырья по Северному морскому пути)	Слабая	Ресурсно-индустриальная	Периферийный порт

Источник: составлено авторами

Принципиальной особенностью предложенной типологии является её стратегическая ориентированность. Гибридный типологический профиль не просто отражает текущее состояние приграничного морского региона, но и задаёт логику возможных стратегических траекторий. Регион с профилем «периферийный ресурсный экспортёр» нуждается в иных инструментах политики, чем «среднеинтегрированный индустриально-логистический кластер», даже при сходных абсолютных показателях грузооборота. Тип экономической дополняемости определяет, в каком направлении следует развивать трансграничную кооперацию. Сетевая позиция показывает какие инфраструктурные инвестиции принесут наибольшую отдачу. Степень институциональной интеграции иллюстрирует насколько амбициозными могут быть цели кооперации в краткосрочной перспективе.

Верифицируемые индикаторы отнесения к типу включают три блока, показанные в таблице 2.

Таблица 2 – Индикаторы верификации типологии ПМР

Измерение для оценки	Индикаторы верификации
Институциональная интеграция	- наличие двусторонних соглашений об упрощении таможенных процедур; - количество совместных институциональных органов трансграничного управления; - доля трансграничных грузопотоков в общем грузообороте порта; - среднее время таможенного оформления экспортно-импортных операций
Экономическая дополняемость	- индекс Балассы для структуры экспорта-импорта между приграничными регионами; - доля промежуточных товаров в трансграничных товарных потоках; - наличие трансграничных производственных кластеров и совместных предприятий
Сетевая позиция	- количество прямых морских линий; - частота судозаходов глобальных перевозчиков; - доля транзитных грузов в общем грузообороте; - индекс связности линейного судоходства (LSCI) ЮНКТАД

Источник: составлено авторами

Дополнительно стоит отметить, что типологический профиль ПМР не является неизменным. Регион способен переходить из одного профиля в другой под воздействием геополитических сдвигов, технологических изменений и целенаправленных инвестиций. В данном случае эту особенность возможно использовать для динамического мониторинга трансформации стратегических позиций ПМР, а не ограничиваться типологией только для статического описания.

### Обсуждение

Предложенная многомерная типология ПМР принципиально отличается от существующих классификаций приграничных морских регионов. В отличие от типологии О. Мартинеса, охватывающей единственное интеграционное измерение, авторская матрица позволяет различать регионы, сходные по степени институциональной интеграции, но принципиально различающиеся по логике экономического взаимодействия и встроенности в глобальные транспортные сети. В сравнении с концепцией М. Перкмманна, ориентированной на условия развитой институциональной среды европейских еврорегионов, предложенная типология применима к регионам с различными уровнями институционального развития и в условиях геополитической нестабильности.

Теоретическим результатом исследования является демонстрация того, что актуальный для России и острий на сегодняшний день вопрос институциональной интеграции не выступает единственным необходимым условием развития регионов. Сингапур функционирует как глобальный хаб при минимальной институциональной интеграции с Малайзией. Роттердам обеспечивает обслуживание шести и более стран, опираясь на высоко развитые институты, но не на политическую интеграцию. Следовательно, стратегии развития ПМР должны исходить из реального профиля региона, а не из унифицированной логики улучшения всех измерений.

Геополитический контекст остаётся значимой переменной, которая может радикально трансформировать

типологический профиль региона. Дюкруэ и Ноттебум в обзоре исследований портовых систем фиксируют усиление роли геополитических факторов в формировании глобальных морских сетей [22]. В предыдущих авторских исследованиях отмечался геополитический контекст, так же как фактор влияния на транспортную экосистему приграничного региона [23]. Более того, способность адаптироваться и трансформировать кризисные сценарии, в том числе геополитические, в точки роста за счёт переориентации грузопотоков и создания альтернативных логистических коридоров названа главным фактором устойчивости экосистемы приграничного региона [24].

Для России применение предложенной типологии позволяет выстраивать дифференцированную стратегию развития ПМР. Балтийское направление предполагает работу в условиях слабоинтегрированного конкурентно-дублирующего типа, соответственно задачей становится наращивание собственных портовых мощностей и привлечение новых грузопотоков, а не развитие трансграничной кооперации. Дальневосточное направление при наличии институциональной инфраструктуры Свободного порта Владивосток и МТК предполагает движение по траектории от среднеинтегрированного к высокоинтегрированному индустриально-логистическому кластеру. Черноморско-каспийское направление, разворот к которому фиксируется в академической литературе начиная с 2022 года, требует отдельного типологического исследования с учётом формирующейся институциональной архитектуры МТК «Север-Юг».

#### Заключение

В статье разработана авторская многомерная типология приграничных морских регионов, основанная на трёхмерной классификационной матрице:

- степень институциональной интеграции (высоко-, средне-, слабоинтегрированные ПМР);
- характер экономической дополняемости (ресурсно-индустриальные, индустриально-логистические, логистико-сервисные, конкурентно-дублирующие);
- позиция в глобальных морских транспортных сетях (глобальные хабы, региональные порты, периферийные порты).

На пересечении измерений выделено шесть гибридных типологических профилей с верифицируемыми индикаторами отнесения к типу. Принципиальным теоретическим результатом является обоснование того, что высокая институциональная интеграция с приграничными территориями не является необходимым условием развития приграничного региона, ведь экономическая дополняемость и благоприятная сетевая позиция в глобальных морских сетях способны компенсировать институциональные барьеры, открывают стратегические возможности для ПМР, функционирующих в условиях геополитических ограничений.

Перспективы исследования связаны с эмпирической верификацией типологии на основе количественных данных о грузообороте, числе морских линий и показателях институциональной интеграции российских приграничных морских регионов, а также с разработкой рекомендаций по формированию дифференцированных стратегий развития экономики приграничных морских регионов.

#### Источники:

1. Прудникова А.А. Трансформация морской логистики России в новых геэкономических условиях / А.А. Прудникова, У.В. Пинчук // *Мировая экономика и мировые финансы*. – 2025. – №2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transformatsiya-morskoy-logistiki-rossii-v-novyh-geoekonomicheskikh-usloviyah> (дата обращения 12.02.2026).
2. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года – Текст: электронный // Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) [сайт]: 2026. – URL: <https://rosavtdor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda> (дата обращения 11.02.2026).
3. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года – Текст: электронный // Федеральное агентство морского и речного транспорта [сайт]. – 2026. – URL: [https://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private\\_Partnership/strategy\\_2030.pdf](https://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf) (дата обращения 11.02.2026).
4. Абдрахманов К.А. Актуальные вопросы исследования приграничного сотрудничества / К.А. Абдрахманов, С.В. Дохолян, Т.В. Мармонта, Н.М. Межевич, В.А. Сапрыка, И.П. Ситов, А.Г. Стоппе, Г.А. Хмелева, М.М. Чернышов // *Россия и мир: научный диалог*. – 2022. – № 4(6). – С. 60–83. – DOI: [https://doi.org/10.53658/RW2022-2-4\(6\)-60-83/](https://doi.org/10.53658/RW2022-2-4(6)-60-83/)
5. Martinez O.J. *Border People: Life and Society in the U.S.–Mexico Borderlands*. Tucson: University of Arizona Press. – 1994. – 375 p. (цит. по: Salmeron Castro F.I. // *Latin American Anthropology Review*. – 1994. – Vol. 6. – No. 1. – P. 60–61.). – DOI: [10.1525/jlat.1994.6.1.60.2](https://doi.org/10.1525/jlat.1994.6.1.60.2). – URL: <https://www.researchgate.net/publication/249427554>.
6. Perkmann M. *Cross-Border Regions in Europe: Significance and Drivers of Regional Cross-Border Co-operation* // *European Urban and Regional Studies*. – 2003. – Vol. 10. – No. 2. – P. 153–171. – DOI: [10.1177/0969776403010002004](https://doi.org/10.1177/0969776403010002004). – URL: <https://www.researchgate.net/publication/28575199> (дата обращения 05.02.2026).
7. Paasi A. *Boundaries as Social Processes: Territoriality in the World of Flows* // *Geopolitics*. – 1998. – Vol. 3. – No. 1. – P. 69–88. – DOI: [10.1080/14650049808407608](https://doi.org/10.1080/14650049808407608). – URL: <https://www.researchgate.net/publication/232860815> (дата обращения 11.02.2026).
8. Осмоловская Л.Г. Функции границы как фактор развития приграничных регионов и формирования трансграничных регионов / Л.Г. Осмоловская // *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта*. – 2016. – № 1. – С. 45–54. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26007096> (дата обращения 12.02.2026).
9. Федоров Г.М. Типологические различия приморских регионов Западного побережья России / Г.М. Федоров // *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки*. – 2020. – №3. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tipologicheskie-razlichiya-primorskikh-regionov-zapadnogo-porubezhya-rossii> (дата обращения 12.02.2026).
10. Малышев В.А. Особенности социально-экономического развития приграничных регионов / В.А. Малышев, Е.А. Стрябкова // *Пространственное развитие территорий : Сборник научных трудов Международной научно-практической конференции, Белгород, 22 ноября 2018 года / Ответственные редакторы Е.А. Стрябкова, И.В. Чистникова*. – Белгород: Общество с ограниченной ответственностью Эпицентр, 2018. – С. 385–389. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=36890441> (дата обращения 12.02.2026).
11. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. *The Geography of Transport Systems*. – 2016. – 297 p. – ISBN: 9781315618159. – DOI: [10.4324/9781315618159](https://doi.org/10.4324/9781315618159). – URL: <https://www.researchgate.net/publication/318837359> (дата обращения 12.02.2026).
12. Ангапова О.Б. Классификация приграничных регионов Российской Федерации / О.Б. Ангапова // *Вестник БГУ*. – 2014. – №2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/klassifikatsiya-prigranichnyh-regionov-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения 02.02.2026).
13. Корнеевец, В. С. Классификация приграничных регионов России / В. С. Корнеевец // *Региональные исследования*. – 2010. – № 4(30). – С. 48–53. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=15637769> (дата обращения 24.01.2026).

14. Кучинская Т.Н. Трансграничный регион как форма социокультурного пространства: в поисках когнитивной модели исследования / Т.Н. Кучинская // Современные проблемы науки и образования. – 2011. – №6. – URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=5045> (дата обращения 12.02.2026).
15. Нечаева Е. А. Классификация приграничных территорий: сборник трудов конференции. // Актуальные проблемы менеджмента, экономики и экономической безопасности : материалы II Междунар. науч. конф. (Костанай, 28-30 сент. 2020 г.) / редкол.: О. В. Мишулина [и др.] – Чебоксары: ИД «Среда», 2020. – С. 145-148. – ISBN 978-5-907313-81-1. – URL: [https://phsreda.com/ru/article/96420/discussion\\_platform](https://phsreda.com/ru/article/96420/discussion_platform) (дата обращения 12.02.2026).
16. Ducruet C. Port specialization and connectivity in the global maritime network // *Maritime Policy & Management*. – 2022. – Vol. 49. – No. 1. – P. 1–17. – DOI: 10.1080/03088839.2020.1840640. – URL: <https://shs.hal.science/halshs-02986104v1> (дата обращения 18.02.2026).
17. Yap W.Y. Geopolitical tension and shipping network disruption: Analysis of the Red Sea crisis on container port calls / W.Y. Yap, D. Yang // *Journal of Transport Geography*. – Vol. 121. – 2024. – ISSN 0966-6923. – URL: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.104004> (дата обращения 19.02.2026).
18. Hall P.A., Soskice D. *Varieties of Capitalism: The Institutional Foundations of Comparative Advantage*. – Oxford: Oxford University Press. – 2001. – 560 p. – URL: <https://academic.oup.com/book/301> (дата обращения 19.02.2026).
19. Боброва В.В. Приграничное сотрудничество как фактор развития регионов (на примере российско-казахстанского приграничья) / В.В. Боброва, В.В. Рогова // Экономика, предпринимательство и право. – 2025. – Т. 15, № 1. – С. 599-616. – DOI: 10.18334/epp.15.1.122294. – URL: <https://1economic.ru/lib/122294> (дата обращения 12.02.2026).
20. Martin B.P. Shipping trade and geopolitical turmoil: The case of the Ukrainian Maritime network / B.P. Martin, M.A. Faure, F. Cremaschini, C. Ducruet // *Journal of Transport Geography*. – Vol. 128. – 2025. – ISSN 0966-6923. – URL: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104342> (дата обращения 12.02.2026).
21. Кузавко А.С. Приграничные регионы в условиях интеграции: теоретические оценки и практические результаты / А.С. Кузавко // Вестник Института экономики Российской академии наук. – №2. – 2023. – С.108-130. – EDN: WMGGWU. – DOI: 10.52180/2073-6487\_2023\_2\_108\_130. – URL: <https://vestnik-ieran.ru/index.php/component/jdownloads/send/15-2023-n2-articles/95-vart-2023-2-p108-130> (дата обращения 18.02.2026).
22. Ducruet C. Port specialization and connectivity in the global maritime network / C. Ducruet // *Maritime Policy & Management*. Taylor & Francis Journals. – Vol.49(1). – p.1-17. – 2022. – URL: <https://ideas.repec.org/a/taf/marpmg/v49y2022i1p1-17.html> (дата обращения 12.02.2026).
23. Блюдик А.Р. Специфика транспортных экосистем приграничных регионов: факторы влияния / А.Р. Блюдик, Н.Н. Масюк // Вестник Академии знаний. – 2023. – № 4(57). – С. 32-36. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=54719208/> (дата обращения 12.02.2026).
24. Якимова В.А. Исследование резилентности экосистем приграничных регионов России / В.А. Якимова, С.В. Хмура // *Grand Alta Research & Education*. – 2024. – Вып. 2 (22). – URL: <https://elibrary.ru/KGOYFK> (дата обращения 12.02.2026).

**В.В. Бразовская – к.э.н., доцент Института промышленного менеджмента, экономики и торговли, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия, [brazovskaya\\_vv@spbstu.ru](mailto:brazovskaya_vv@spbstu.ru),**

**V.V. Brazovskaya – Candidate of Economics, Associate Professor of Institute of industrial management, economics and trade, Peter the Great St. Petersburg polytechnic university, St. Petersburg, Russia;**

**П.Д. Иванова – обучающаяся Института промышленного менеджмента, экономики и торговли, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия, [polyid2004@gmail.com](mailto:polyid2004@gmail.com),**

**P.D. Ivanova – student of Institute of industrial management, economics and trade, Peter the Great St. Petersburg polytechnic university, St. Petersburg, Russia;**

**Е.И. Поспелова – обучающаяся Института промышленного менеджмента, экономики и торговли, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия, [e.pospelova724@gmail.com](mailto:e.pospelova724@gmail.com),**

**E.I. Pospelova – student of Institute of industrial management, economics and trade, Peter the Great St. Petersburg polytechnic university, St. Petersburg, Russia.**

## ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО СТРАН БРИКС: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ ENERGY PARTNERSHIP OF BRICS COUNTRIES: STRATEGIC ANALYSIS AND PROSPECTS FOR TECHNOLOGICAL INTEGRATION

**Аннотация.** В условиях глобальной энергетической трансформации и геополитической нестабильности энергетическое сотрудничество между странами БРИКС становится важнейшим стратегическим приоритетом. Однако в существующих исследованиях часто отсутствует целостный анализ данного партнерства как интегрированной системы и не учитываются ключевые препятствия на пути его реализации. Данное исследование нацелено восполнить этот пробел путем проведения стратегического анализа энергетического сотрудничества стран БРИКС, оценки перспектив технологической интеграции и разработки мер по снижению рисков для повышения энергетической безопасности. В исследовании используется качественный SWOT-анализ для систематической оценки внутренних сильных и слабых сторон, а также внешних возможностей и угроз. Методология также включает ранжирование угроз на основе вероятности и потенциального воздействия, подкрепленное матрицей рисков и разработкой целенаправленных стратегий минимизации. Ключевые выводы подчеркивают сильные стороны БРИКС, в том числе диверсифицированную ресурсную базу и значительный научно-технический потенциал, наряду с такими проблемами, как фрагментация нормативно-правовой базы и технологическое неравенство. Наиболее важными выявленными угрозами являются санкционное давление и уязвимость в логистических цепочках. В исследовании предлагаются конкретные стратегии по использованию внутренних преимуществ и внешних возможностей для противодействия этим угрозам. В исследовании делается вывод о том, что успешное развитие энергетического партнерства БРИКС зависит не от дополнительных ресурсов, а от усиления институциональной координации, общих стандартов и совместных программ. Такой подход может позволить перейти от теоретического анализа к практическим стратегиям, укрепляя роль БРИКС на мировом энергетическом рынке.

**Abstract.** In the context of global energy transformation and geopolitical instability, energy cooperation among BRICS countries is emerging as a critical strategic priority. However, existing studies often lack a holistic analysis of this partnership as an integrated system and overlook key implementation barriers. This study aims to fill this gap by conducting a strategic analysis of BRICS energy collaboration, evaluating prospects for technological integration, and developing risk mitigation measures to enhance energy security. The research employs a qualitative SWOT analysis to systematically assess internal strengths and weaknesses, as well as external opportunities and threats. The methodology also includes threat ranking based on probability and potential impact, supported by a risk matrix and the development of targeted minimization strategies. Key findings highlight BRICS' strengths, including a diversified resource base and significant scientific-technical potential, alongside challenges such as regulatory fragmentation and technological disparities. The most critical threats identified are sanctions pressure and vulnerabilities in logistics chains. The study proposes concrete strategies to leverage internal strengths and external opportunities to counter these threats. The study concludes that the successful development of the BRICS energy partnership hinges not on additional resources, but on enhanced institutional coordination, common standards, and joint programs. This approach enables a transition from theoretical analysis to actionable strategies, strengthening BRICS' role in the global energy landscape.

**Ключевые слова:** БРИКС, риск, стратегическое партнерство, технологическая интеграция, энергетическая безопасность.

**Keywords:** BRICS, risk, strategic partnership, technological integration, energy security.