АКАДЕМИЯ ЗНАНИЙ • ISSN 2309-4788 (print)
ISSN 2687-1009 (online)
«ACADEMY OF KNOWLEDGE»LTD.CO • www.academiyadt.ru

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ

ЕСТЕСТВЕННО-ГУМАНИТАРНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

№ 5(67). 2026
30 октября 2026 г.

Международный журнал
Издается с 2013 г.

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (свидетельство о регистрации средства массовой коммуникаций от **17 июня 2013 года ПИ № ФС77-54479**)

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»
39469

Журнал «Естественно-гуманитарные исследования» 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.

ЕСТЕСТВЕННО-ГУМАНИТАРНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

№ 5(67).2026
30 октября 2026 г.

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
Аношина Юлия Федоровна - д.э.н., профессор, профессор экономического факультета, ФГБОУ ВО «Российский государственный социальный университет» (ФГБОУ ВО «РГСУ»), Москва, Россия
Васильева Надежда Константиновна - д.э.н., профессор, заведующий кафедрой экономического анализа, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия
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
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
Ершова Ирина Геннадьевна - д.э.н., профессор, профессор кафедры финансов и кредита, ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», Курск, Россия
Змияк Сергей Сергеевич - д.э.н., доцент, профессор кафедры экономических теорий и предпринимательства, Южно-Российский институт управления – филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ» Ростов-на-Дону, Россия
Зонова Алевтина Вениаминовна - д.э.н., профессор, профессор кафедры бухгалтерского учета, анализа и аудита, ФГБОУ ВО «Вятский государственный университет», Киров, Россия
Клочко Елена Николаевна - д.э.н., доцент, профессор кафедры менеджмента, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет им. И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия
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
Кулагина Наталья Александровна - д.э.н., профессор, профессор кафедры «Финансовый учет и контроль» ФГБОУ ВО «МИРЭА - Российский технологический университет», Москва, Россия
Матвеева Людмила Григорьевна - д.э.н., профессор, профессор кафедры информационной экономики, ФГАОУ ВО «Южный федеральный университет», Ростов-на-дону, Россия
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
Оганесян Левон Левонович - к.э.н., доцент, доцент кафедры кибербезопасности и защиты информации, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет», Краснодар, Россия
Плотников Владимир Александрович - д.э.н., профессор, профессор кафедры общей экономической теории и истории экономической мысли, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», Санкт-Петербург, Россия
Полутина Татьяна Николаевна - д.э.н., доцент, профессор кафедры организации производства и инновационной деятельности, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет им. И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия
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
Сафонова Маргарита Фридриховна - д.э.н., профессор, заведующий кафедрой аудита, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия
Семидоцкий Виктор Александрович - д.э.н., профессор, директор института Цифровой экономики и инновации, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина», Краснодар, Россия
Сураева Мария Олеговна - д.э.н., профессор, проректор по образовательной деятельности, ФГАОУ ВО «Самарский государственный экономический университет», Самара, Россия
Толстых Татьяна Олеговна - д.э.н., профессор, профессор кафедры индустриальная стратегия, ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский технологический университет "МИСиС"», Москва, Россия
Трещевский Юрий Игоревич - д.э.н., профессор, заведующий кафедрой экономики и управления организациями, ФГБОУ ВО «Воронежский государственный университет», Воронеж, Россия
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
Хоружий Людмила Ивановна - д.э.н., профессор, директор Института экономики и управления АПК, ФГБОУ ВО «Российский государственный аграрный университет им. К.А. Тимирязева», Москва, Россия
Чернова Ольга Анатольевна - д.э.н., доцент, профессор кафедры информационной экономики, ФГАОУ ВО «Южный федеральный университет», Ростов-на-дону, Россия
Шарапова Наталья Владимировна - д.э.н., доцент, заведующий кафедрой бухгалтерского учета и аудита, ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет», Екатеринбург, 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
Anoshina Yulia Fedorovna - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Faculty of Economics, Russian State Social University, Moscow, Russia
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
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
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
Ershova Irina Gennadievna - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Finance and Credit, FSBEI HE «Southwest State University», Kursk, Russia
Zmiyak Sergey Sergeevich - Doctor of Economics, Associate Professor, Professor, Department of Economic Theories and Entrepreneurship, South-Russian Institute of Management – branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Rostov-on-Don, Russia
Zonova Alevtina Veniaminovna - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Accounting, Analysis and Audit, FSBEI HE «Vyatka State University», Kirov, Russia
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
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
Kulagina Natalia Alexandrovna - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Financial Accounting and Control FSBEI HE «MIREA - Russian Technological University», Moscow, Russia
Matveeva Lyudmila Grigorievna - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Information Economics, FSAEI HE «Southern Federal University», Rostov-on-Don, Russia
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
Oganesyan Levon Levonovich - Candidate of Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Cybersecurity and Information Protection, FSBEI HE «Kuban State Technological University», Krasnodar, Russia
Plotnikov Vladimir Alexandrovich - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of General Economic Theory and History of Economic Thought, Saint Petersburg State University of Economics, Saint Petersburg, Russia
Polutina Tatiana Nikolaevna - Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Organization of Production and Innovation, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
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
Safonova Margarita Fridrihovna - Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Audit, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
Semidotsky Viktor Alexandrovich - Doctor of Economics, Professor, Director of the Institute of Digital Economy and Innovation, FSBEI HE «Kuban State Agrarian University named after I.T. Trubilin», Krasnodar, Russia
Suraeva Mariya Olegovna - Doctor of Economics, Professor, Vice-Rector for Educational Activities, FSAEI HE «Samara state economic university», Samara, Russia
Tolstykh Tatiana Olegovna - Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Industrial Strategy, FSAEI HE «National University of Science and Technology "MISIS"», Moscow, Russia
Treshchevsky Yuri Igorevich - Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Economics and Management of Organizations, FSBEI HE «Voronezh State University», Voronezh, Russia
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
Khoruzhy Liudmila Ivanovna - Doctor of Economics, Professor, Director of the Institute of Economics and Management of the Agroindustrial Complex, Russian State Agrarian University - Moscow Timiryazev Agricultural Academy, Moscow, Russia
Chernova Olga Anatolievna - Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Information Economics, FSAEI HE «Southern Federal University», Rostov-on-Don, Russia
Sharapova Natalia Vladimirovna - Doctor of Economics, Associate Professor, Head of the Department of Accounting and Auditing, Ural State University of Economics, Ekaterinburg, Russia

СОДЕРЖАНИЕ

Современные экономические исследования

Абреч С.И., Хагур Ф.Р., Жане С.Р., Коблева Э.А. ***24***
Правовой нигилизм в молодёжной среде и его влияние на экономику: причины распространения и пути преодоления
Аверченкова Е.Э. ***27***
Методические подходы к типологизации старопромышленных приграничных регионов и оценке эффективности их экономической политики на пути к достижению национальных целей развития (на данных юго-западного приграничья России)
Адаменко А.А., Салова Э.А., Шелест В.Р. ***34***
Блокчейн в бухгалтерском учете: перспективы применения и проблемы интеграции
Акимова Ю.А. ***37***
Государственная поддержка сельхозтоваропроизводителей как инструмент обеспечения устойчивости продовольственного рынка
Акимова Ю.А. ***41***
Инновации как фактор формирования неценовых конкурентных преимуществ отечественной продовольственной продукции
Акинфеев Д.В., Шереметьева Н.Г. ***44***
Дальний Восток как «контрциклический» макрорегион: роль золотодобычи, угольного экспорта и разворота на Восток в региональной динамике
Алексеев И.И. ***47***
Модели управления жилищным хозяйством Санкт-Петербурга и обеспечения его экономической безопасности: характеристика и анализ
Аношина Ю.Ф., Симонов С.Ю., Парсоцкая Н.Н. ***53***
Трансформация рынка аудиторских услуг в Российской Федерации: современные тенденции и стратегические перспективы развития
Арутюнян Ю.И. ***60***
Краудлендинг и краудфандинг в сельском хозяйстве России
Асеев О.В., Воробьев Ю.Н. ***64***
Современные аспекты управления дебиторской и кредиторской задолженностью хозяйствующего субъекта
Асеева А.А., Зайцева К.Ю. ***71***
Проблемы и перспективы развития малого и среднего предпринимательства в регионе
Астапенко Е.О. ***76***
Концептуальные аспекты формирования и реализации региональной инвестиционной политики в системе стратегического планирования социально-экономического развития региона
Ахеджак-Нагузе С.К., Шильцова Т.А. ***80***
Динамика показателей деятельности круглосуточных стационаров Краснодарского края за период 2021-2025 гг.
Ашмарина Н.А. ***84***
Многомерные методики оценки пространственного распределения инвестиций в региональной экономике
Берлин С.И., Лебедев Н.В., Берлина Д.С. ***88***
Применение ESG-трендов в реализации региональной финансовой политики Краснодарского края: теория, практика, перспективы
Бирюков А.С. ***92***
Организация эффективного развития регионального зернового рынка
Бирюков П.А., Ашмарин Д.Е., Бирюкова Т.В., Ашмарина Т.И. (научный руководитель Ступина А.А.) ***96***
Тенденции цифровой трансформации агропромышленного комплекса: структурные изменения и факторы развития
Благой Н.А. ***100***
Регион как среда геймификации инновационной деятельности компаний

Благой Н.А. ***105***
Селективное софинансирование геймификации промышленности региона
Блюдик А.Р., Масюк Н.Н. ***113***
От цикла к спирали: модель разработки стратегий развития приграничных морских регионов
Бондаренко Н.С. ***119***
Согласованность динамики высокопроизводительных рабочих мест и производительности труда в регионах России
Бученкова А.А. ***124***
Моделирование межкластерной инновационной экосистемы
Варфоломеева В.А. ***136***
Финансовая самостоятельность муниципальных образований: оценка и пути укрепления
Власова О.В., Еськова Н.А., Сергеева Н.М., Седых Т.А. ***139***
Анализ кадрового обеспечения в здравоохранении РФ
Волков М.М. ***144***
Современные тенденции развития государственно-частного партнерства в Российской Федерации
Гафиятуллина Ю.В. (научный руководитель Фазрахманов И.И.) ***149***
Стратегии и инструменты инвестирования частных лиц в условиях макроэкономической нестабильности
Глушак Н.В. ***152***
Перспективы развития экономики совместного потребления в контексте трансформации института собственности: взгляд с позиций экономической теории
Головач И.И. ***159***
Разработка и апробация методики комплексной оценки социально-экономической эффективности производственной деятельности учреждений уголовно-исполнительной системы
Гурнович Т.Г., Аврамова М.В., Степанец К.М., Терещенко Н.К. ***165***
Финансовые механизмы внедрения инноваций в сельскохозяйственное производство Краснодарского края
Дерен И.И., Головач И.И. ***172***
Концептуальная модель экономики уголовно-исполнительной системы
Дроздова А.П. ***178***
Доверие как экономическая категория: уровни анализа и стратегии укрепления
Дюбанова Ю.В. ***182***
Уровень жизни населения как фактор экономической безопасности: риски и пути их минимизации в условиях структурной трансформации
Евхута О.Н. ***186***
Сфера образования в региональной экономике субъектов Южного федерального округа РФ
Емельянов Е.В. ***190***
Экономическая безопасность предприятия как динамическое состояние: пороговые значения критериев и условия финансирования
Емельянова О.В., Проворова И.П., Дюбин А.С. ***194***
Консолидация клиентских баз при интеграции компаний: применение механизма закрепления клиента
Жилюк Д.А., Скороход А.Ю., Цыгановский М.Д. ***200***
Финансово-правовой механизм внедрения высокоавтоматизированного транспорта в сфере регулярных перевозок и городского наземного электрического транспорта
Жутяева С.А., Виноградова Е.Д. ***204***
Гармонизация бухгалтерского учёта и отчётности в странах ЕАЭС в контексте формирования единого рынка услуг
Замятина М.Ф., Дьяков М.Ю. ***209***
Биоэкономика в устойчивом развитии региона как социо-эколого-экономической системы

18. Родионов Д.Г., Зайцев А.А., Дмитриев Н.Д. Интеллектуальный капитал в стратегии обеспечения экономической безопасности Российской Федерации // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2020. № 10-2. С. 156–166. DOI: 10.17513/vaael.1361.
19. Розе Н.Ш., Кузьминых Н.А. Стратегическое управление интеллектуальным капиталом в интересах инновационного развития региона // Научный результат. Экономические исследования. 2023. Т. 9, № 1. С. 44–58. DOI: 10.18413/2409-1634-2023-9-1-0-4.
20. Величенкова Д.С. Систематизация понятийного аппарата теории инноваций при анализе интеграции университета в региональную инновационную систему // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2020. № 9-1. С. 23–30. DOI: 10.17513/vaael.1298.
21. Заборовская О.В., Старченкова О.Д. Развитие ресурсов инновационного потенциала региона как основная задача региональной инновационной политики // Вестник Академии знаний. 2023. № 3 (56). С. 97–103.
22. Nelson R.R. The Co-evolution of Technology, Industrial Structure, and Supporting Institutions // Industrial and Corporate Change. 1994. Vol. 3, no. 1. P. 47–63. DOI: 10.1093/icc/3.1.47.
23. Бюджетный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 31.07.1998 № 145-ФЗ. Ст. 78, 132.
24. О формировании, предоставлении и распределении субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 30.09.2014 № 999.
25. Об утверждении общих требований к нормативным правовым актам, муниципальным правовым актам, регулирующим предоставление из бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов субсидий, в том числе грантов в форме субсидий, юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам и проведение отборов получателей указанных субсидий, в том числе грантов в форме субсидий: постановление Правительства Российской Федерации от 25.10.2023 № 1782.
26. О промышленной политике в Российской Федерации: Федеральный закон от 31.12.2014 № 488-ФЗ. Ст. 6, 7, 11, 12, 15.
27. О стратегическом планировании в Российской Федерации: Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ. Ст. 40, 42.
28. О персональных данных: Федеральный закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ. Ст. 5, 6.

А.Р. Блюдик – старший преподаватель кафедры маркетинга и логистики, Владивостокский государственный университет, Владивосток, Россия, angelina.bliudik@vvsu.ru,

A.R. Blyudik – senior lecturer, department of marketing and logistics, 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 of the department of economics and management, Vladivostok state university, Vladivostok, Russia.

ОТ ЦИКЛА К СПИРАЛИ: МОДЕЛЬ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ МОРСКИХ РЕГИОНОВ
FROM CYCLE TO SPIRAL: A MODEL FOR DEVELOPING STRATEGIES OF BOR-DER MARITIME REGIONS

Аннотация. Современное состояние и условия функционирования морского грузового транспорта способны меняться за два-три года, в то время как стратегии развития приграничных морских регионов принимаются на более длительный срок. Представление процесса разработки стратегии в виде замкнутого цикла определяет порядок процедур, но не учитывает изменения состояния региона от цикла к циклу. Цель статьи – обосновать спиральную модель разработки стратегий, в которой годовой цикл рассматривается как виток траектории развития. Применены теоретическое моделирование, сравнительный и логический анализ. Теоретическим основанием модели являются концепции кумулятивной причинности, несбалансированного роста, эволюции экосистем и институциональных изменений. Определены параметры витка: исходный уровень интеграционного потенциала морского грузового транспорта, ведущий разрыв, целевой порог, стратегический тип региона и шаг витка. Предложено правило повышения целевого порога при переходе на следующий виток. Выделены восходящая, горизонтальная и нисходящая траектории, указаны управленческие решения для каждой из них.

Abstract. The conditions under which maritime freight transport operates can change within two to three years, whereas development strategies for border maritime regions are adopted for considerably longer periods. Representing strategy development as a closed cycle fixes the sequence of procedures but overlooks changes in a region's state from one cycle to the next. This article aims to substantiate a spiral model of strategy development, in which each annual cycle is treated as one turn of a development trajectory. The study employs theoretical modelling, comparative analysis and logical analysis. The model is grounded in the concepts of cumulative causation, unbalanced growth, ecosystem evolution and institutional change. The parameters of a turn are defined as follows: the initial level of the integration potential of maritime freight transport, the leading gap, the target threshold, the region's strategic type and the step of the turn. A rule for raising the target threshold at the transition to the next turn is proposed. Ascending, horizontal and descending trajectories are identified, and managerial decisions are specified for each of them.

Ключевые слова: приграничные морские регионы, стратегия развития, спиральная модель, интеграционный потенциал, морской грузовой транспорт, экосистемные разрывы, кумулятивная причинность, стратегическое планирование.

Keywords: border maritime regions, development strategy, spiral model, integration potential, maritime freight transport, ecosystem gaps, cumulative causation, strategic planning.

Введение

Стратегии социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, имеющих одновременно выход к морю и сухопутную государственную границу, принимаются на срок от шести до пятнадцати лет. Условия, в которых работает морской грузовой транспорт в данных регионах, меняются значительно быстрее. Переориентация внешнеторговых грузопотоков с западного направления на восточное и южное за два-три года изменила положение портов всех бассейнов, к которым относятся приграничные морские регионы [1]. Стратегия развития приграничных морских регионов, у которой продолжительность стратегического горизонта превышает период, в течение которого сохранялись заложенные в стратегию исходные условия, перестаёт отражать фактическое состояние объекта стратегирования.

Документы стратегического планирования федерального уровня устанавливают ориентиры развития транспортной системы и портовой инфраструктуры на 2030-2035 гг. [2, 3]. На региональном уровне их реализация требует процедуры, которая связывала бы корректировку стратегии с измеренными изменениями транспортного потенциала территории, а не только с истечением планового срока.

Приграничный морской регион (далее – ПМР) отличается «двойной границей» или наличием выходов через порты в глобальные морские сети и сухопутной государственной границей с пограничными переходами [4]. В предыдущих работах авторов обоснован экосистемный подход к оценке интеграционного потенциала морского грузового транспорта (далее – ИП МГТ) таких регионов [4], предложена многомерная типология приграничных морских регионов [5], описана специфика их транспортных экосистем [6]. Авторами также разработаны методика

диагностики экосистемных разрывов и алгоритм разработки стратегий с замкнутым циклом обратной связи и годовым периодом обращения (статьи приняты к печати в журналах «Региональная экономика: теория и практика» и «Экономика. Информатика»).

Изображение процесса в виде замкнутого круга имеет ограничение, которое проявляется при его применении на протяжении нескольких лет. Круг возвращает процесс в исходную точку, однако регион через год находится в другом состоянии. Например, в регионе уже могут быть построены объекты инфраструктуры, накоплены институциональные изменения, ведущий разрыв мог сместиться на другой компонент, изменилась внешняя среда. Цикл описывает последовательность процедур, но не описывает траекторию объекта, к которому они применяются.

Цель статьи – обосновать спиральную модель разработки стратегий развития ПМР, в которой годовой управленческий цикл рассматривается как виток траектории развития региона, и определить параметры, изменяющиеся при переходе с витка на виток.

Методы и методология

Методологической основой исследования являются системный и эволюционный подходы. Применены теоретическое моделирование для построения структуры витка и определения его параметров, сравнительный анализ циклического и спирального представлений разработки стратегии для выявления ограничений замкнутого цикла, которые снимаются в спиральном представлении, а также логический анализ условий перехода между витками для обоснования правила повышения целевого порога и условий разграничения траекторий развития.

Эмпирической основой является методика оценки интеграционного потенциала морского грузового транспорта (далее – ИП МГТ), агрегирующая 16 индикаторов по четырём компонентам: инфраструктурно-технологическому (ИТ), институционально-регуляторному (ИР), экономико-функциональному (ЭФ) и сетевой позиции (СП). Методика и результаты её апробации на восьми приграничных морских регионах России (данные за 2024 год) получены авторами ранее на основе официальной статистики Росстата, ФТС России, ФГУП «Росморпорт», АСОП, ФНС России, АСИ, НИУ ВШЭ и UNCTADstat. В настоящей статье они используются как измерительный инструмент для параметров витка.

Теоретические основания спиральной модели

Спиральная модель опирается на следующие группы теоретических представлений. Концепция кумулятивной причинности Г. Мюрдаля объясняет, почему регион после управленческого цикла не возвращается в исходную точку. Изменение одного фактора вызывает изменения других, которые усиливают первоначальное движение, а система не приходит к прежнему равновесию [7]. Движение возможно, как вверх, за счёт эффектов распространения, так и вниз, за счёт эффектов вымывания, что для приграничных морских регионов выражается в связи компонентов интеграционного потенциала морского грузового транспорта. Открытие регулярной контейнерной линии увеличивает грузопоток, рост грузопотока оправдывает инвестиции в терминал, модернизированный терминал привлекает новые линии. При обратном движении утрата линий снижает грузопоток и делает инвестиции в инфраструктуру нерентабельными. Управленческий цикл встроен в этот кумулятивный процесс и либо поддерживает движение вверх, либо не противостоит движению вниз.

Концепция несбалансированного роста А. Хиршмана обосновывает смещение ведущего разрыва. Развитие представляется как цепочка дисбалансов, в которой устранение одного узкого места создаёт давление в другом секторе [8]. После устранения ведущего разрыва узким местом становится другой компонент ИП МГТ. Например, рост сетевой позиции порта может выявить недостаточность внутрирегиональной транспортной сети для распределения грузов. Приоритет следующего цикла поэтому определяется не исходной диагностикой, а результатом предыдущего цикла.

Теория бизнес-экосистем объясняет, почему содержание стратегии должно меняться по мере развития региона во времени. Дж. Мур выделил четыре стадии развития экосистемы: зарождение, расширение, лидерство и самообновление, – на каждой из которых перед участниками стоят разные стратегические задачи [9]. М. Янсити и Р. Левиен оценивают состояние экосистемы по её продуктивности, устойчивости и способности образовывать новые ниши [10]. Транспортно-логистическая экосистема приграничных морских регионов [6, 11, 12] на разных витках находится на разных стадиях, поэтому и набор мероприятий не может оставаться прежним, содержание стратегии должно меняться вместе со стадией.

Теория институциональных изменений Д. Норта задаёт второе основание невозвратности. Институциональные изменения носят постепенный характер и зависят от ранее пройденного пути [13]. Решения, принятые на предыдущем витке, определяют рамки для новых решений, а потому процесс не может вернуться в исходную точку.

Приграничные исследования задают модели пространственное содержание. О. Мартинес различает отчуждённые, сосуществующие, взаимозависимые и интегрированные приграничные территории [14]. Изменение функций границы от барьерной к контактной рассматривается как фактор развития приграничных регионов [15]. Подъём состояния приграничного морского региона по спирали сопровождается смещением преобладающей функции границы, что меняет набор стратегических задач. В таблице 1 представлены положения и соответствующие им следствия для спиральной модели, выведенные из теоретических оснований.

Выявлено, что существующие подходы к разработке региональных стратегий не используют представленные в таблице 1 положения. С.И. Яковлева описывает формирование стратегии как семь последовательных этапов от диагностики региональных проблем до выработки механизмов реализации и относит мониторинг, пересмотр и актуализацию к процедурам за пределами этих этапов [16].

Таблица 1 – Теоретические основания спиральной модели разработки стратегий развития

Теоретическое основание	Положение	Следствие для модели
Кумулятивная причинность (Г. Мюрдаль)	Изменение одного фактора усиливает движение в том же направлении, возврата к равновесию нет	Регион после цикла не возвращается в исходную точку, возможны восходящая и нисходящая траектории
Несбалансированный рост (А. Хиршман)	Устранение одного узкого места создаёт давление в другом секторе	Ведущий разрыв смещается на другой компонент, а приоритет следующего витка определяется результатом предыдущего
Эволюция бизнес-экосистем (Дж. Мур, М. Янсити, Р. Левиен)	Экосистема проходит стадии зарождения, расширения, лидерства и самообновления	Содержание стратегии меняется вместе со стадией развития транспортно-логистической экосистемы
Институциональные изменения (Д. Норт)	Изменения постепенны и зависят от ранее пройденного пути	Решения предыдущего витка задают рамки решений следующего витка
Модели приграничного взаимодействия (О. Мартинес)	Приграничные территории различаются по степени взаимодействия (от отчуждённых до интегрированных)	Подъём по спирали сопровождается смещением функции границы от барьерной к контактной

Источник: составлено авторами

М.Э. Восканов с соавторами представляют процесс в виде 15 этапов от определения целей до реализации, контроля и корректировки [17]. В упомянутых схемах отсутствует описание того, как меняется состояние региона от одной итерации к другой и как это изменение влияет на цели и содержание следующей итерации. В контексте исследований развития приграничных морских регионов это является ограничением, так как условия работы морского грузового транспорта меняются быстрее срока действия стратегии. Таким образом, существует пробел между цикличностью процедуры и эволюцией объекта, к которому она применяется, восполнить который авторы предлагают с помощью описываемой далее спиральной модели.

Результаты и обсуждение

Спиральная модель разработки стратегий. Исходным для модели принято циклическое представление процесса разработки стратегии, при котором этапы образуют замкнутый круг вокруг приграничного морского региона: результаты оценки и корректировки возвращают процесс к диагностике, что следует из рисунка 1.



Рисунок 1 – Циклическое представление процесса разработки стратегии развития приграничного морского региона *(Источник: составлено авторами)*

Циклическое представление, показанное на рисунке 1, имеет очевидные достоинства. Например, ему присуще наличие обязательности обратной связи, которой нет в линейных схемах стратегического планирования, где процесс завершается утверждением документа. Представление в виде цикла также задаёт единый для регионов порядок работ и тем самым делает сопоставимыми результаты их диагностики. Годовой период обращения совпадает с периодом обновления большей части статистических данных, на которых строится оценка интеграционного потенциала морского грузового транспорта.

Вместе с тем замкнутый круг предполагает, что каждый следующий цикл начинается с той же исходной позиции, что и предыдущий. Для приграничного морского региона это допущение не выполняется. За год меняются объёмы и направления грузопотоков [1], вводятся в эксплуатацию объекты портовой и железнодорожной инфраструктуры, принимаются решения о преференциальных режимах, меняется конфигурация линейных сервисов. Диагностика очередного года проводится уже в отношении другого объекта, и сравнивать её результаты с результатами предыдущего года как повторение одной и той же процедуры некорректно.

Второе ограничение связано с оценкой результативности. В замкнутом цикле успешным считается выполнение всех этапов и корректировка программы мероприятий. При таком критерии регион может ежегодно проходить полный цикл, оставаясь на прежнем уровне интеграционного потенциала, и это не будет отражено ни в схеме, ни в отчётности. Чтобы различать продвижение региона и простое повторение процедур, необходимо добавить к циклу измерение, показывающее изменение состояния региона между циклами. Такую возможность даёт спиральное представление.

В спиральной модели представления разработки дифференцированных стратегий вертикальная ось модели показывает время и уровень развития региона, каждый виток соответствует годовому циклу, совпадающему с периодом обновления статистических данных. В центре спирали находится приграничный морской регион как объект, вокруг которого строится процесс управления, что видно на рисунке 2.

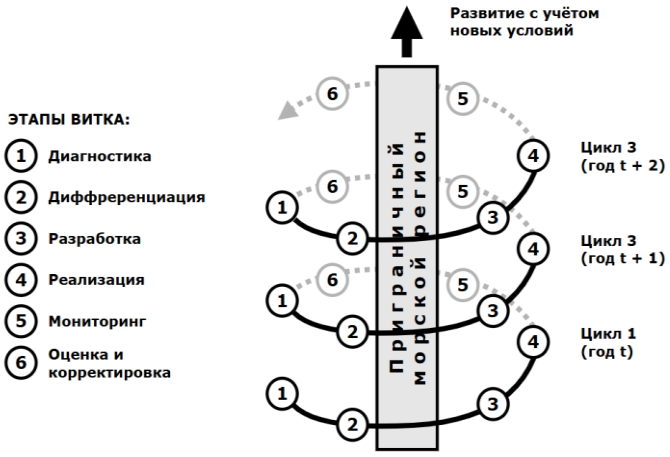


Рисунок 2 – Спиральная модель разработки стратегий развития приграничных морских регионов
(Источник: составлено авторами)

Из рисунка 2 следует, что на каждом витке спирали последовательно выполняются следующие этапы:

– диагностика – расчёт ИП МГТ и его компонентов, выявление компонентных разрывов по пороговым значениям авторской методики диагностики: критический разрыв – ниже 0,400, значимый – 0,400–0,500. В целях последовательного повышения целевого порога в настоящей статье дополнительно выделяется умеренный разрыв – 0,500-0,600;

– дифференциация – отнесение регионов с критическими компонентными разрывами к одному из стратегических типов: А – «Институциональная ловушка» (критический разрыв по ИР), Б – «Сетевая периферийность» (критический разрыв по СП), В – «Системный кризис» (критические разрывы по двум и более компонентам) [5]. Регионы, имеющие лишь значимые разрывы, рассматриваются частным образом, регион без разрывов относится к эталонным;

– разработка – формирование программы мероприятий по горизонтам «быстрых побед» (до одного года), «стратегических проектов» (три-пять лет) и «поддерживающих инициатив» (на постоянной основе);

– реализация – мобилизация ресурсов и координация участников транспортно-логистической экосистемы;

– мониторинг – повторный расчёт ИП МГТ по актуализированным данным по истечении года с начала реализации и далее ежегодно;

– оценка и корректировка – сопоставление достигнутых значений с целевыми, проверка устранения критических разрывов и появления новых, формирование исходных данных следующего витка;

– замыкание цикла – переход к диагностике следующего витка по обновлённым данным. В отличие от замкнутого цикла, возврат происходит не в исходную точку, а на уровень, определяемый шагом витка.

Проекция спирали на горизонтальную плоскость визуально даёт замкнутый цикл, показанный ранее на рисунке 1. Вертикальная составляющая показывает то, что не отражает цикл – изменение состояния региона между витками. Оценка и корректировка и замыкание цикла на витке n не возвращают процесс к диагностике того же витка, а формируют для витка n+1 новые исходные данные, новый ведущий разрыв и новый целевой порог.

Параметры витка и их изменение. Для описания движения по спирали каждый виток характеризуется определёнными параметрами: исходным уровнем ИП МГТ, ведущим разрывом (компонентом с самым низким значением, определяющим наиболее острое узкое место), целевым порогом, стратегическим типом региона и шагом витка – изменением интегрального индекса за цикл по формуле 1.

$$\Delta ИП = ИП(n+1) - ИП(n), \quad (1)$$

где ИП(n+1) – значение интегрального индекса за исследуемый период;
ИП(n) – значение интегрального индекса за предшествующий (базовый) период.

Поскольку эффект мероприятий проявляется через механизмы трансмиссии постепенно, шаг витка оценивается с учётом лага от одного года до трёх лет. Целевые значения ИП МГТ на горизонте стратегии задаются сценарно, а не как прогноз.

Шкала пороговых значений, используемая при диагностике, в спиральной модели выступает последовательностью целевых уровней. На нижних витках целью является устранение критических разрывов, то есть доведение всех компонентов до значения не ниже 0,400. После её достижения целевым порогом становится 0,500 (устранение значимых разрывов), затем 0,600 (устранение умеренных разрывов). Порог 0,600 введён в настоящей статье по тому же принципу округления, что и граница 0,400 в авторской методике диагностики, и соответствует границе 0,630, с которой по шкале Харрингтона начинается высокий уровень ИП МГТ. Правило повышения порога не позволяет признать стратегию завершённой после устранения наиболее острой проблемы и переводит внимание на следующий уровень.

Для региона, у которого разрывы отсутствуют, задача смещается от устранения дефицитов к

опережающему развитию инфраструктурных подходов и удержанию позиции в морских сетях, где положение порта определяется конкуренцией за регулярные линейные сервисы [18]. Например, в Приморском крае при значении ИП МГТ 0,819 разрывы отсутствуют, однако достижение высокого уровня потенциала не делает регион статичным лидером. По классификации Дж. Мура это соответствует стадии самообновления экосистемы [9]. Различия между циклическим и спиральным представлениями алгоритма разработки дифференцированных стратегий развития приграничных морских регионов приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Параметры стратегического цикла в циклическом и спиральном представлениях

Параметр	Циклическое представление	Спиральное представление
Исходная точка цикла	Сбор обновлённых данных и повторная диагностика. Результаты не рассматриваются как состояния одной траектории	Диагностика региона в новом состоянии с учётом результатов предыдущего витка
Ведущий разрыв	Определяется на этапе диагностики каждого цикла. Новые разрывы фиксируются при оценке, но не связываются с траекторией региона	Определяется заново на каждом витке, может смещаться на другой компонент
Целевой порог	Устранение критических разрывов (0,400)	Последовательно повышается: 0,400 – 0,500 – 0,600
Стратегический тип	Устанавливается на этапе дифференциации	Может меняться между витками. Смена типа – основание актуализации стратегии
Результат цикла	Скорректированная программа мероприятий	Скорректированная программа и шаг витка как мера продвижения региона
Задача для региона без разрывов	Не конкретизирована (регион относится к эталонным, типология не применяется)	Опережающее развитие, удержание позиции в морских сетях, самообновление экосистемы

Источник: составлено авторами

Из таблицы 2 следует, что спиральное представление более гибкое по сравнению с циклическим подходом. При спиральном представлении учитываются накопленные результаты, появляется возможность адаптировать приоритеты к изменению структуры проблем и оценивать продвижение региона относительно последовательно повышаемых целевых ориентиров. При этом отсутствие критических разрывов рассматривается как переход к опережающему развитию и укреплению позиций региона в морских сетях.

Траектории движения по спирали. Перемещение региона по спирали не всегда направлено вверх. По шагу витка и изменению структуры разрывов выделяются различные по направленности траектории, признаки которых, интерпретация и соответствующие траекториям управленческие решения показаны в таблице 3.

Таблица 3 – Траектории движения приграничного морского региона по спирали

Траектория	Признаки	Интерпретация	Управленческое решение
Восходящая	Шаг витка положительный, ведущий разрыв устранён или переходит на более высокий уровень шкалы	Мероприятия действуют, запущен кумулятивный процесс распространения	Повышение целевого порога, переход к следующему ведущему разрыву
Горизонтальная	Шаг витка близок к нулю два-три витка подряд, ведущий разрыв не меняется	Инструменты недостаточны или не учтены глубинные барьеры	Замена или усиление инструментов в пределах стратегического типа
Нисходящая	Шаг витка отрицательный, появляются новые критические разрывы	Кумулятивный процесс вымывания, характерно для типа В	Внеплановый пересмотр стратегического типа и стратегии

Источник: составлено авторами

Указанная в таблице 3 восходящая траектория иллюстрирует переход региона к самоподдерживающемуся развитию, при котором достигнутые улучшения создают предпосылки для дальнейшего укрепления интеграционного потенциала морского грузового транспорта. Восходящая динамика предполагает формирование взаимосвязей между компонентами региональной системы, благодаря которым первоначальные изменения получают дальнейшее распространение. Продвижение региона при восходящей траектории понимается как последовательное расширение возможностей участия в морских сетях и создания дополнительного социально-экономического эффекта.

Горизонтальная траектория – это случай, который при замкнутом цикле не очевиден и не распознаётся. При формальном выполнении этапов, составлении отчётов и корректировке программ регион, тем не менее, остаётся на прежнем уровне. Отсутствие положительной динамики целевого компонента в течение двух-трёх лет указывает на недостаточность выбранных инструментов или на неучтённые барьеры, при этом нулевой шаг витка в первый год после начала реализации не является основанием для такого вывода, так как эффект мероприятий проявляется с лагом от одного года до трёх лет. В спиральной модели такой случай выявляется по нулевому шагу витка и неизменному ведущему разрыву.

Нисходящая траектория соответствует кумулятивному процессу вымывания Г. Мюрдая [7], при котором ослабление одного компонента вызывает ослабление других. Нисходящая траектория характерна для регионов типа В, где блокировка механизмов трансмиссии носит каскадный характер, и требует не годовой корректировки, а пересмотра стратегического типа и стратегии в целом вне планового цикла, то есть повторного прохождения этапов дифференциации и разработки.

Согласование витков с документами стратегического планирования. Годовые витки и многолетние стратегические документы различаются по длительности. Мероприятия категории «стратегические проекты» реализуются за три-пять лет, а горизонт вмешательства определяется стратегическим типом региона – на три-пять лет для типа А, пять-семь для типа Б и семь-десять для типа В. Поэтому этап стратегии включает от трёх до десяти витков. Тактическая корректировка в виде усиления отдельных мероприятий и перераспределения ресурсов проводится в пределах витка без смены стратегического типа. Смена стратегического типа региона, например, выход

из «институциональной ловушки» после устранения разрыва по ИР, является основанием для актуализации стратегии социально-экономического развития, а не только программы мероприятий.

Спиральная модель разработки стратегий развития нуждается в институциональном закреплении. В структуре региональных органов власти необходимо аналитическое подразделение, ответственное за ежегодный расчёт уровня ИП МГТ, определение ведущего разрыва и шага витка. Региональный орган власти выступает в роли организатора экосистемы, согласующего действия портовых операторов, судоходных компаний, федеральных ведомств и бизнеса – данная роль соответствует понятию оркестровки экосистемы [19] и роли ключевого участника, поддерживающего её состояние [10]. Без оркестровки разработка стратегии всего лишь станет кампанией, проводимой раз в несколько лет, а не постоянной управленческой функцией. Реализация модели может осложняться сопротивлением участников, получающих выгоду от существующего институционального устройства [20], и преодолевается только при политической воле на региональном и федеральном уровнях.

Заключение

Таким образом, в статье обоснована спиральная модель разработки стратегий развития приграничных морских регионов, теоретической основой которой являются концепция кумулятивной причинности, концепция несбалансированного роста, эволюции экосистем и институциональных изменений, из которых следует, что регион после каждого управленческого цикла не возвращается в исходное состояние.

Определены параметры витка, такие как исходный уровень интеграционного потенциала морского грузового транспорта, ведущий разрыв, целевой порог, стратегический тип региона и шаг витка. Предложено правило повышения целевого порога, при котором шкала пороговых значений разрывов представляется последовательностью целевых уровней. Выделены восходящая, горизонтальная и нисходящая траектории развития регионов. Горизонтальная траектория, не различимая в циклическом представлении, выявляется по нулевому шагу витка. Показано согласование годовых витков с этапами стратегии и условия смены стратегического типа как основания для её актуализации.

Перспективы исследования связаны с построением временных рядов значений уровня интеграционного потенциала морского грузового транспорта для приграничных морских регионов России и эмпирической проверкой критериев разграничения траекторий.

Источники:

1. Масюк, Н.Н. Динамика развития морского транспорта в приграничных регионах России / Н.Н. Масюк, А.Р. Блюдик // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. – 2025. – Т. 17, № 3. – С. 44-60. – DOI 10.63973/2949-1258/2025-3/044-060. – EDN PUZROA.
2. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. – Текст: электронный // Сайт нормативно-правовых документов и юридических образцов [сайт]: – URL: https://bazanpa.ru/pravitelstvo-rf-strategiia-ot28092012 (дата обращения 09.08.2026).
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года – Текст: электронный // Справочно-правовая система [сайт]: – URL: http://www.consultant.ru/law/podborki/transportnaya (дата обращения: 22.02.2026).
4. Масюк, Н.Н. Экосистемный подход к оценке интеграционного потенциала морского грузового транспорта приграничных морских регионов / Н.Н. Масюк, А.Р. Блюдик // Естественно-гуманитарные исследования. – 2026. – № 1(63). – С. 291-296.
5. Блюдик, А.Р. Многомерная типология приграничных морских регионов / А.Р. Блюдик, Н.Н. Масюк // Вестник академии знаний. – 2026. – № 2(73). – С. 89-95.
6. 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.
7. Myrdal, G. Economic theory and under-developed regions / G. Myrdal. – London: Gerald Duckworth, 1957.
8. Hirschman, A.O. The strategy of economic development / A.O. Hirschman. – New Haven: Yale University Press, 1958.
9. Moore, J.F. The death of competition: Leadership and strategy in the age of business ecosystems / J.F. Moore. – New York: HarperBusiness, 1996.
10. Iansiti, M. The keystone advantage: What the new dynamics of business ecosystems mean for strategy, innovation, and sustainability / M. Iansiti, R. Levien. – Boston: Harvard Business School Press, 2004.
11. Бушуева, М.А. Превращение экономики региона в экосистему в парадигме цифрового развития / М.А. Бушуева, Н.Н. Масюк, З.В. Брагина, А.С. Илюхина // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2022. – Т. 11, № 3(40). – С. 13-18. – DOI 10.57145/27128482_2022_11_03_03.
12. Третьякова, Е.А. Экосистемный подход в современных экономических исследованиях / Е.А. Третьякова, Е.Н. Фрейман // Вопросы управления. – 2022. – № 1(74). – URL: https://cyberleninka.ru/article/n/ekosistemnyy-podhod-v-sovremennyh-ekonomicheskih-issledovaniyah (дата обращения 04.09.2026).
13. North, D.C. Institutions, institutional change and economic performance / D.C. North. – Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
14. Martinez, O.J. Border people: Life and society in the U.S.-Mexico borderlands / O.J. Martinez. – Tucson: University of Arizona Press, 1994.
15. Осмоловская, Л.Г. Функции границы как фактор развития приграничных регионов и формирования трансграничных регионов / Л.Г. Осмоловская // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. – 2016. – № 1. – С. 45-54.
16. Яковлева, С.И. Алгоритм и стандарты разработки региональных стратегий России / С.И. Яковлева // Россия: тенденции и перспективы развития. – 2020. – № 15-1.
17. Восканов, М.Э. Развитие региональных социально-экономических систем: вопросы стратегического планирования / М.Э. Восканов, Е.А. Батраков, З.В. Юнаев // Экономика, предпринимательство и право. – 2025. – Т. 15, № 10. – С. 6935-6948. – DOI 10.18334/epp.15.10.124001.
18. Ducruet, C. The worldwide maritime network: The portfolio of liner services and the development of port systems / C. Ducruet, T. Notteboom // Global Networks. – 2012. – Vol. 12, № 3. – P. 395-423. – DOI 10.1111/j.1471-0374.2011.00355.x.
19. Pitelis, C.N. The new MNE: 'Orchestration' theory as envelope of 'internalisation' theory / C.N. Pitelis, D.J. Teece // Management International Review. – 2018. – Vol. 58, № 4. – P. 523-539. – DOI 10.1007/s11575-018-0368-2.
20. Jain, S. Redistributive promises, transfers to special interests, and the political economy of reform with limited state capacity / S. Jain, S. Majumdar // European Journal of Political Economy. – 2026. – Vol. 92. – Art. 102751. – DOI 10.1016/j.ejpoleco.2025.102751.