Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. 2026. Т. 18, № 3. С. 44–54
The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University. 2026. Vol. 18, № 3. P. 44–54

Научная статья
УДК 332.1
DOI: https://doi.org/10.63973/2949-1258/2026-3/044-054
EDN: https://elibrary.ru/MGOTKF

Интеграционный потенциал морского грузового транспорта Приморского края: компонентный профиль и резервы роста

Блюдик Ангелина Руслановна
Владивостокский государственный университет
Владивосток. Россия

Аннотация. *Приграничные морские регионы России обладают ресурсной базой в виде портовой инфраструктуры, выхода к морским коммуникациям, федеральных преференциальных режимов, однако отдача от ресурсов в региональной экономике различается кратно. На примере Приморского края рассматривается проблема неравномерного компонентного профиля интеграционного потенциала морского грузового транспорта. Актуальность темы усилена геоэкономической переориентацией российских внешнеторговых потоков на восточное направление в 2022–2025 гг., повысившей нагрузку на дальневосточные морские ворота страны. Цель работы – оценить достигнутый уровень интеграционного потенциала и обосновать резервы его роста до 2030 г. Методической основой является интегральный индекс интеграционного потенциала морского грузового транспорта, агрегирующий четырнадцать индикаторов по четырем компонентам, и его декомпозиция с сопоставлением компонентных значений с пороговой шкалой и качественной интерпретацией через модель «потенциал – реализация – результат». Показано, что Приморский край занимает эталонную позицию в выборке из восьми приграничных морских регионов с наибольшим значением индекса, однако разброс между его компонентами превышает разброс у других сбалансированных регионов выборки. Основной резерв локализован в инфраструктурно-технологическом компоненте, а именно в ограниченной провозной способности железнодорожных подходов Восточного полигона – ограничении, обусловленном не региональными, а общенациональными факторами. Обосновано, что режим свободного порта Владивосток (СПВ) обеспечивает институциональные преимущества, но не компенсирует инфраструктурного ограничения, вследствие чего институциональные и инфраструктурные инструменты должны применяться совместно. Сформирована дифференцированная программа развития с целевым коридором значений индекса и мероприятиями по трем временным горизонтам. Результаты применимы органами государственной власти при актуализации стратегии социально-экономического развития региона. Научная новизна состоит в детализации диагностики резервов роста Приморского края данными об инфраструктурных ограничениях Восточного полигона и институциональной статистикой режима СПВ применительно к региону – лидеру выборки.*

Ключевые слова**:** *региональная экономика, морской грузовой транспорт, Приморский край, свободный порт Владивосток, интеграционный потенциал, декомпозиция индекса, Восточный полигон, резервы роста*

Для цитирования: *Блюдик А. Р. Интеграционный потенциал морского грузового транспорта Приморского края: компонентный профиль и резервы роста // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. 2026. Т. 18, № 3. С. 44–54. DOI: https://doi.org/10.63973/2949-1258/2026-3/044-054. EDN: https://elibrary.ru/MGOTKF*

© Блюдик А. Р., 2026

Original article

The integration potential of maritime cargo transport in Primorsky Krai: component profile and growth reserves

Angelina R. Blyudik
Vladivostok State University
Vladivostok. Russia

Abstract. *Russia's border maritime regions possess a resource base comprising port infrastructure, access to maritime transport corridors, and federal preferential regimes; however, the returns on these resources in regional economies vary manifold. The article examines the problem of uneven component profiles of integration potential of maritime cargo transport, using Primorsky Krai as a case study. The topicality is reinforced by the geo-economic reorientation of Russian foreign-trade flows eastward in 2022–2025, which increased the load on the country's Far Eastern maritime gateways. The aim is to assess the achieved level of integration potential and to substantiate its growth reserves through 2030. The methodological basis is an integral index of the integration potential of maritime cargo transport aggregating fourteen indicators across four components, and its decomposition matched against a threshold scale and interpreted qualitatively through the «potential – realization – outcome» model. It is shown that Primorsky Krai holds the benchmark position among eight border sea regions with the highest index value; however, the spread across its components substantially exceeds that of other balanced regions in the sample: the principal reserve is localized in the infrastructural-technological component, namely the limited capacity of the railway approaches of the Eastern Range – a constraint driven by nationwide rather than regional factors. It is argued that the Free Port of Vladivostok regime provides institutional advantages but does not offset the infrastructural constraint, so institutional and infrastructural instruments must be applied jointly. A differentiated development programme is formed, with a target corridor of index values and measures across three-time horizons. The results are applicable by public authorities when updating the region's development strategy. The scientific novelty lies in detailing the diagnosis of the region's growth reserves through data on the infrastructural constraints of the Eastern Range and institutional statistics of the FPV regime as applied to the sample's leading region.*

Keywords: *regional economy, maritime cargo transport, Primorsky Krai, Free Port of Vladivostok, integration potential, index decomposition, Eastern Range, growth reserves*

For citation*: Blyudik A. R. The integration potential of maritime cargo transport in Primorsky Krai: component profile and growth reserves // The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University. 2026. Vol. 18, № 3. P. 44–54. DOI: https://doi.org/10.63973/2949-1258/2026-3/044-054. EDN: https://elibrary.ru/MGOTKF*

Введение

Геоэкономический разворот российских внешнеторговых потоков на Восток в 2022–2025 гг. повысил значимость дальневосточных морских ворот страны. Приморский край, обладающий одновременно морским выходом к Японскому морю и сухопутной государственной границей с Китаем и КНДР, оказался в центре «поворота на Восток». Через порты и сухопутные пункты пропуска проходит значительная часть грузопотока, переориентированного с западного направления. Регион имеет уникальное сочетание ресурсов – порты залива Петра Великого, железнодорожные выходы Транссиба и Байкало-Амурской магистрали, а также один из наиболее развитых в стране преференциальный режим свободного порта Владивосток (СПВ).

Выбор Приморского края в качестве объекта исследования обусловлен не только его геоэкономической ролью, но и масштабом внутренней неравномерности его компонентного профиля. Ленинградская область как единственный, наряду с Приморским краем, регион выборки без компонентных разрывов показывает более равномерное распределение значений по четырем компонентам (разброс между максимальным и минимальным компонентами составляет 0,140, тогда как у Приморского

края этот разброс достигает 0,313, что более чем вдвое выше). При этом отстающий компонент Приморского края обусловлен не региональными, а общенациональными инфраструктурными ограничениями в виде провозной способности Восточного полигона, что делает случай края показательным для более широкого круга дальневосточных приграничных морских регионов.

Роль транспортной инфраструктуры как фактора пространственного развития территории и драйвера региональной экономики обоснована в значительном числе исследований [1–3], в том числе эконометрическими оценками ее влияния на социально-экономическое развитие регионов России [4]. При этом структура региональной экономики определяет, как инфраструктурные преимущества конвертируются в развитие центра и периферии региона [5], а сглаживание межрегиональных диспропорций рассматривается как самостоятельная задача пространственной политики [6]. Применительно к приграничным морским регионам транспортный комплекс образует особую экосистему, специфика которой определяется сопряжением морского и сухопутного контуров границы [7]. Вместе с тем наличие ресурсной базы само по себе не гарантирует ее полной трансформации в экономический результат региона – вклад в валовой региональный продукт, налоговую базу и занятость. Возникает исследовательская проблема: даже регион, обеспеченный транспортным потенциалом, может реализовывать его не в полной мере, если отдельные компоненты потенциала развиваются несогласованно.

Научная гипотеза исследования состоит в том, что у Приморского края, эталонного региона по уровню интеграционного потенциала морского грузового транспорта среди приграничных морских регионов России, отставание инфраструктурно-технологического компонента отражает конкретное, экзогенное по отношению к региону ограничение – недостаточную провозную способность железнодорожных подходов Восточного полигона, устранение которого требует инструментов, выходящих за пределы региональной институциональной политики.

Цель исследования – оценить достигнутый уровень реализации интеграционного потенциала морского грузового транспорта в экономике Приморского края и обосновать резервы его роста на период до 2030 г. Для достижения цели решаются *задачи*:

– определить позицию региона по интегральному индексу и структуре его компонентов;

– на основе декомпозиции индекса и качественной интерпретации через модель «потенциал – реализация – результат» локализовать компонент, ограничивающий полноту реализации потенциала;

– сформировать дифференцированную программу развития с целевым коридором значений индекса и мероприятиями по временным горизонтам.

Предмет исследования, источниковая база и авторская позиция. Предметом исследования являются организационно-экономические отношения, возникающие в процессе реализации интеграционного потенциала морского грузового транспорта в экономике Приморского края. *Источниковую базу* составили официальные статистические данные Федеральной службы государственной статистики и ее территориального органа по Приморскому краю, Федеральной таможенной службы России, данные Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГУП «Росморпорт» и Ассоциации морских торговых портов, отчетные материалы АО «Корпорация

развития Дальнего Востока и Арктики» (далее – АО «КРДВ») о деятельности резидентов СПВ, а также данные Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTADstat).

Связь морского транспорта с экономическими результатами региона эмпирически подтверждена для Дальневосточного федерального округа. Установлена статистическая взаимосвязь валового регионального продукта и грузооборота морского транспорта [8]. Динамика развития морского транспорта в приграничных регионах России, включая структуру грузооборота и состояние портовой инфраструктуры, охарактеризована в предшествующих работах автора [9]. Вместе с тем в существующих работах анализ, как правило, ограничивается объемными показателями грузооборота и состоянием портовой инфраструктуры, тогда как диагностика причин неполной реализации потенциала на уровне отдельного региона разработана недостаточно. *Авторская позиция* состоит в том, что уровень реализации потенциала следует оценивать не по абсолютным объемным показателям, а декомпозицией интегрального индекса на компоненты и сопоставлением каждого компонента с теоретическим максимумом и пороговой шкалой разрывов, что позволяет выявить резервы даже у региона с максимальным в выборке интегральным индексом. Основой для сопоставления является авторская многомерная типология приграничных морских регионов [10], различающая регионы по институциональной интеграции, экономической специализации и сетевой позиции.

Методы исследования. Оценка достигнутого уровня реализации интеграционного потенциала морского грузового транспорта в экономике Приморского края опирается на интегральный индекс интеграционного потенциала, разработанный на основе экосистемного подхода [11]. Индекс агрегирует четырнадцать индикаторов, распределенных по четырем компонентам: инфраструктурно-технологическому, институционально-регуляторному, экономико-функциональному и сетевой позиции. Индикаторы нормализуются и сводятся в интегральный индекс методом взвешенной суммы. Нормализация приводит разнородные по природе индикаторы (объемные, ранговые, бинарные, балльные) к единой шкале (0; 1): для показателей с высокой вариацией применяется логарифмическая нормализация, для показателей-стимулянтов – линейная (Min-Max), для рейтинговых позиций – обратная порядковая, для дискретных признаков – балльная и бинарная. Внутри каждого компонента индикаторам присвоены равные веса (метод Equal Weighting), а сами компоненты агрегированы в интегральный индекс также с равными весами (по 0,25). Выбор равных весов обусловлен ограниченным объемом выборки (n = 8), не позволяющим применить статистические процедуры взвешивания (факторный анализ, метод главных компонент), а также экосистемной логикой исследования, согласно которой компоненты потенциала являются равно необходимыми для его реализации, а дефицит любого из них не компенсируется избытком другого.

Проводится диагностика компонентов путем декомпозиции интегрального индекса по компонентам и сопоставления полученных значений с классификационной пороговой шкалой: критический разрыв – компонент ниже 0,400; значимый разрыв – компонент в диапазоне 0,400–0,500; отсутствие разрыва – компонент от 0,500 и выше. Пороговые значения шкалы установлены исходя из того, что содержательной серединой нормированной шкалы [0; 1] выступает значение 0,500 как половина пройденного пути от минимальной оценки до максимальной, а нижняя граница зоны

значимого разрыва смещена на 0,1 для учета погрешности агрегирования разнородных по методу нормализации индикаторов внутри компонента. По итогам диагностики проводится качественный анализ состояния механизмов трансмиссии потенциала в экономический результат.

Логика индексной оценки согласуется с методиками сравнительной оценки конкурентоспособности регионов в условиях стратегических вызовов [12]. Выборка включает восемь приграничных морских регионов России (Калининградская, Мурманская, Ленинградская, Астраханская области, Краснодарский, Хабаровский, Приморский края, Республика Дагестан). В настоящей статье методика применяется как инструмент; предметом изложения выступают результаты ее применения к Приморскому краю. Теоретическим основанием для интерпретации результатов является корпус исследований о влиянии транспортных инвестиций и инфраструктуры на экономический рост [13, 14], а также работы о вкладе портов и портовой инфраструктуры в региональную экономику [15–18].

Основная часть

Достигнутый уровень интеграционного потенциала

По результатам расчета интегрального индекса Приморский край занимает первую позицию в выборке приграничных морских регионов со значением индекса интеграционного потенциала морского грузового транспорта (ИП МГТ), равным 0,837. Вместе с тем позиция лидера выборки не тождественна сбалансированной реализации потенциала. Декомпозиция интегрального индекса по компонентам показывает неравномерность их развития: институционально-регуляторный (0,804), экономико-функциональный (0,858) и сетевой (1,000) компоненты находятся в высокой зоне шкалы, тогда как инфраструктурно-технологический компонент (0,687), оставаясь выше порога разрыва (0,500), уступает им (табл. 1).

Таблица 1

Значения компонентов индекса ИП МГТ для Приморского края

Компонент индекса	Значение	Вес	Оценка
Инфраструктурно-технологический	0,687	0,25	Средне-высокий
Институционально-регуляторный	0,804	0,25	Высокий
Экономико-функциональный	0,858	0,25	Высокий
Сетевая позиция	1,000	0,25	Высокий
Интегральный индекс ИП МГТ	0,837	–	Эталон выборки

Источник: сост. автором.

Диагностика компонентных и экосистемных разрывов показывает, что ни один из компонентов не опускается ниже порогового значения 0,500, т. е. в строгом смысле региональных разрывов не выявлено. Тем не менее наименьшее значение у инфраструктурно-технологического компонента (0,687), что и формирует относительный резерв роста при сопоставлении с теоретическим максимумом (1,000).

По упомянутой ранее авторской многомерной типологии приграничных морских регионов Приморский край относится к профилю «глобальный транзитный хаб» (сочетание средней институциональной интеграции, транзитно-логистической специализации и глобальной сетевой позиции), для которого стратегическим ориентиром является углубление переработки грузопотока и наращивание добавленной стоимости транзита, что согласуется с выявленным резервом в инфраструктурно-технологическом компоненте.

Резервы роста: инфраструктурное ограничение Восточного полигона

Локализация основного резерва в инфраструктурно-технологическом компоненте имеет конкретное содержание. Порты Приморского края физически способны переваливать больший объем грузов, чем к ним удается подвезти по железной дороге. Узким местом является провозная способность Восточного полигона – Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Необходимость согласования развития контейнерных перевозок по международным транспортным коридорам с пропускной способностью Восточного полигона отмечается в отраслевых исследованиях [19]. Несмотря на реализуемую программу расширения Восточного полигона, темпы прироста провозной способности отстают от спроса на вывоз грузов в восточном направлении. В результате возникает разрыв между портовыми мощностями и железнодорожными подходами, который ограничивает реализацию транзитного мультипликатора и сдерживает рост вклада транспортного комплекса в валовой региональный продукт.

Количественная характеристика этого разрыва такова. Провозная способность Восточного полигона (Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей) в 2024 г. составила 180 млн т / год[1], тогда как заявленная грузоотправителями потребность в вывозе в 2023 г. достигала 353 млн т (в одну сторону), а объем неперевезенных грузов – 180 млн т. Суммарная проектная перерабатывающая способность портов Приморского края (Владивосток, Восточный, Находка) при этом оценивается в 140,5 млн т/год, а фактический грузооборот портов края за 2024 г. составил 153,5 млн т[2], что уже превышает паспортную пропускную способность и указывает на интенсивную загрузку портовых мощностей при одновременном дефиците подвода. Контейнерооборот портов края за 2024 г. составил 2342 тыс. TEU[3]. Приведенные значения подтверждают, что ограничивающим звеном является провозная способность железнодорожных подходов, а не портовая инфраструктура.

Роль преференциального режима в этом контексте требует уточнения. СПВ обеспечивает институциональные преимущества, такие как таможенные и налоговые льготы, упрощенные процедуры, привлекая резидентов и капитал. По состоянию на март 2026 г. по соглашениям с АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики» в свободном порту Владивосток на территории Приморского края проекты реализуют 1837 резидентов, из которых 579 проектов уже введены в эксплуа-

[1] Провозные мощности Восточного полигона к 2030 г. могут достигнуть 255 млн т. «...в 2024 году провозная способность достигла 180 млн тонн (Белоусов А.Р.)») // ТАСС. URL: https://tass.ru/ekonomika/19377985

[2] Грузооборот морских портов России за январь – декабрь 2024 г. // Ассоциация морских торговых портов. URL: https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2024-goda

[3] Контейнерооборот в российских портах в 2024 г. вырос на 12,7 % // Интерфакс. URL: https://www.interfax.ru/business/1005102

тацию; фактический объем вложенных инвестиций составил 605 млрд руб., создано 56,3 тыс. рабочих мест (по данным АО «КРДВ»[4]). Однако институциональный арбитраж, создаваемый режимом, усиливает институционально-регуляторный компонент потенциала и не устраняет инфраструктурного ограничения. Льготный режим повышает спрос на перевалку, тогда как физическая способность вывезти груз остается ограниченной пропускной способностью железной дороги. Идея «умного сопряжения» институциональных и инфраструктурных инструментов реализации экспортного потенциала региона в полной мере применима к Приморскому краю [20], так как режим СПВ и расширение Восточного полигона выступают комплементарными инструментами и отдача от институциональных преференций ограничивается сверху инфраструктурным потолком.

В терминах концептуальной модели «потенциал – реализация – результат» это означает, что из пяти механизмов трансмиссии интеграционного потенциала в экономический результат (транзитного мультипликатора, институционального арбитража, инфраструктурного спилловера, кластерного эффекта и геоэкономического репозиционирования) институциональный арбитраж в Приморском крае активен благодаря режиму СПВ, тогда как транзитный мультипликатор и инфраструктурный спилловер сдерживаются пропускной способностью Восточного полигона. Устранение этого ограничения определяет основной резерв роста уровня интеграционного потенциала.

Направления развития и целевые ориентиры до 2030 г.

Диагностированная структура резервов определяет приоритеты развития. Поскольку основной дефицит локализован в инфраструктурно-технологическом компоненте, основным направлением является снятие железнодорожного ограничения при сохранении институциональных преимуществ режима СПВ. Целевым ориентиром принимается повышение интегрального индекса интеграционного потенциала морского грузового транспорта Приморского края с текущего значения 0,837 до коридора 0,870–0,900 к 2030 г. за счет опережающего роста инфраструктурно-технологического компонента. Достижение этого коридора означает сокращение разрыва между лидирующими и отстающим компонентами внутри профиля самого региона.

Программа мероприятий сформирована по трем временным горизонтам. В горизонте «быстрых побед» (до одного года) целесообразны организационно-логистические меры, не требующие капитального строительства. В горизонте «стратегических проектов» (3–5 лет) ядром выступает модернизация железнодорожных подходов Восточного полигона к портам края и развитие портовой перевалочной инфраструктуры под контейнерные и навалочные грузы; в горизонте «поддерживающих инициатив» (на постоянной основе) – сохранение и донастройка режима СПВ, мониторинг компонентов индекса и ежегодная корректировка приоритетов (табл. 2).

[4] В Приморье резидент СПВ ввел в работу мощности по производству плавучих доков и утилизации судов // АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики». URL: https://erdc.ru/news/v-primore-rezident-spv-vvel-v-rabotu-moshchnosti-po-proizvodstvu-plavuchikh-dokov-i-utilizatsii-sudo/

Таблица 2

Программа реализации резервов роста ИП МГТ Приморского края до 2030 г.

Горизонт	Мероприятия	Ответственные исполнители	Периодичность
«Быстрые победы» (до 1 года)	Оптимизация графиков подвода вагонов, цифровые платформы управления грузопотоками в портах	Минтранс РФ, ОАО «РЖД», операторы морских портов Приморского края	Полугодовая
«Стратегические проекты» (3–5 лет)	Модернизация ж/д подходов Восточного полигона (БАМ, Транссиб) к портам края; развитие портовой перевалочной инфраструктуры	Минтранс РФ, ОАО «РЖД»	Ежегодно
«Поддерживающие инициативы» (постоянно)	Сохранение и донастройка режима СПВ; мониторинг компонентов индекса	Минвостокразвития России, АО «КРДВ»	Ежегодно
Целевое значение индекса ИП МГТ к 2030 г.	0,870–0,900	–	–

Источник: сост. автором.

Заключение

Проведенный анализ подтверждает выдвинутую гипотезу. Приморский край, будучи эталонным регионом по интегральному уровню интеграционного потенциала морского грузового транспорта среди приграничных морских регионов России (индекс 0,837), тем не менее демонстрирует неравномерный компонентный профиль и отставание инфраструктурно-технологического компонента. Данное отставание, выявляемое при декомпозиции индекса, образует основной резерв роста региона в виде ограниченной провозной способности железнодорожных подходов Восточного полигона. Режим СПВ обеспечивает институциональные преимущества, но не компенсирует инфраструктурного ограничения, вследствие чего институциональные и инфраструктурные инструменты должны применяться совместно.

Научная новизна результатов состоит в диагностике внутренней структуры резервов роста рассматриваемого региона – задача, которая не решается при агрегированной межрегиональной оценке и требует декомпозиции интегрального индекса по компонентам. Практическая значимость определяется применимостью полученных выводов и целевого коридора значений индекса (0,870–0,900 к 2030 г.) органами государственной власти при актуализации стратегии социально-экономического развития Приморского края и обосновании приоритетов инвестиционной политики в транспортном комплексе. Дальнейшие исследования целесообразно направить на количественную оценку эластичности валового регионального продукта края по приросту провозной способности Восточного полигона.

Список источников

1. Заколюкина Е. С. Транспортная инфраструктура региона как фактор пространственного развития территории // Проблемы развития территории. 2023. Т. 27, № 5. С. 79–95. DOI: 10.15838/ptd.2023.5.127.6
2. Морозов Д. Е., Гамидуллаева Л. А. Влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие регионов: эконометрический анализ // π-Economy. 2025. Т. 18, № 4. С. 85–104. DOI: 10.18721/JE.18405
3. Патракеева О. Ю., Митрофанова И. В. Транспортный комплекс как драйвер развития региона: монография. Москва: Direct Media, 2024. 195 с.
4. Патракеева О. Ю., Кулыгин В. В. Пространственный анализ инфраструктурных эффектов экономической динамики регионов России // Экономика региона. 2024. Т. 20, № 3. С. 642–654. DOI: 10.17059/ekon.reg.2024-3-3
5. Дружинин П. В., Юрьева А. А., Ларионова Е. И. Влияние структуры экономики регионов на развитие столиц регионов и периферии // Проблемы рыночной экономики. 2025. № 2. С. 20–29. DOI: 10.33051/2500-2325-2025-2-20-29. EDN: IJOQSS
6. Сглаживание межрегиональных диспропорций в условиях цифровой экономики / М. А. Бушуева, Н. Н. Масюк, О. М. Куликова, А. А. Богомолов // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. 2024. Т. 16, № 4 (72). С. 7–17. DOI: 10.63973/2949-1258/2024-4/007-017. EDN: EWSFDE
7. Блюдик А. Р., Масюк Н. Н. Специфика транспортных экосистем приграничных регионов: факторы влияния // Вестник Академии знаний. 2023. № 4 (57). С. 32–36.
8. Фисенко А. И., Парфенова В. А. Эмпирическая модель взаимосвязи валового регионального продукта и грузооборота морского транспорта (анализ информационного контента по Дальневосточному федеральному округу) // Транспортное дело России. 2024. № 1. С. 296–300.
9. Масюк Н. Н., Блюдик А. Р. Динамика развития морского транспорта в приграничных регионах России // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. 2025. Т. 17, № 3. С. 44–60. DOI: 10.63973/2949-1258/2025-3/044-060
10. Блюдик А. Р., Масюк Н. Н. Многомерная типология приграничных морских регионов // Вестник академии знаний. 2026. № 2 (73). С. 89–95.
11. Масюк Н. Н., Блюдик А. Р. Экосистемный подход к оценке интеграционного потенциала морского грузового транспорта приграничных морских регионов // Естественно-гуманитарные исследования. 2026. № 1 (63). С. 291–296.
12. Хмелева Г. А., Скреблов Н. И. Глобальная конкурентоспособность регионов России: методика оценки в условиях стратегических вызовов // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2025. Т. 16, № 2. С. 298–315.
13. Ayesu E. K., Sakyi D., Darku A. B. Seaport efficiency, port throughput, and economic growth in Africa // Maritime Economics & Logistics. 2023. Vol. 25, No. 3. P. 479–498. DOI: 10.1057/s41278-022-00252-8
14. Vickerman R. Transit investment and economic development // Research in Transportation Economics. 2008. Vol. 23, Iss. 1. P. 107–115. DOI: 10.1016/j.retrec.2008.10.007
15. Banister D., Berechman Y. Transport investment and the promotion of economic growth // Journal of Transport Geography. 2001. Vol. 9, Iss. 3. P. 209–218. DOI: 10.1016/S0966-6923(01)00013-8
16. Munim Z. H., Schramm H. J. The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade // Journal of Shipping and Trade. 2018. Vol. 3, Iss. 1. DOI: 10.1186/s41072-018-0027-0
17. Notteboom T. E., Rodrigue J.-P. Port regionalization: towards a new phase in port development // Maritime Policy & Management. 2005. Vol. 32, Iss. 3. P. 297–313. DOI: 10.1080/03088830500139885

18. Park J.S., Seo Y.-J. The impact of seaports on the regional economies in South Korea: panel evidence from the augmented Solow model // Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review 2016. Vol. 85. P. 107–119. DOI: 10.1016/j.tre.2015.11.009
19. Фисенко А. И., Баранова Е. Ю. Контейнерные перевозки по международным транспортным коридорам стран – членов ШОС и Восточный полигон России: необходимость согласования общей позиции и программы развития // Транспортное дело России. 2022. № 4. С. 177–180.
20. Механизм реализации экспортного потенциала региона на основе «умного сопряжения» / Г. А. Хмелева, М. В. Курникова, М. С. Гусева [и др.] // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2025. Т. 16, № 4. С. 625–641.

References

1. Zakolyukina E. S. Regional transport infrastructure as a factor of spatial development of the territory. *Problems of territory's development.* 2023; (5): 79–95. DOI: 10.15838/ptd.2023.5.127.6.
2. Morozov D. E., Gamidullaeva L. A. Impact of transport infrastructure on socio-economic development of regions: econometric analysis. *π-Economy*. 2025; 18(4): 85–104. DOI: 10.18721/JE.18405
3. Patrakeeva O. Yu., Mitrofanova I. V. Transport complex as a driver of regional development: monograph. Moscow: Direct Media; 2024. 195 p.
4. Patrakeeva O. Yu., Kulygin V. V. Spatial analysis of infrastructure effects of economic dynamics of Russian regions. *Economy of regions.* 2024; 20(3): C. 642–654. DOI: 10.17059/ekon.reg.2024-3-3
5. Druzhinin P. V., Yureva A. A., Larionova E. I. Influence of regional economic structure on the development of regional capitals and periphery. *Market economy problems*. 2025; 2: 20–29. DOI: 10.33051/2500-2325-2025-2-20-29. EDN: IJOQSS
6. Smoothing interregional disparities in the digital economy / M. A. Bushueva, N. N. Masyuk, O. M. Kulikova, A. A. Bogomolov. *The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University*. 2024; 16(4) (72): 7–17. DOI: 10.63973/2949-1258/2024-4/007-017. EDN: EWSFDE
7. Blyudik A. R., Masyuk N. N. Specifics of transport ecosystems in border regions: influence factors. *Bulletin of the Academy of Knowledge*. 2023; 4(57): 32–36.
8. Fisenko A. I., Parfenova V. A. Empirical model of the relationship between gross regional product and maritime cargo turnover (analysis of information content for the Far Eastern Federal District). *Transport business of Russia*. 2024; (1): 296–300.
9. Masyuk N. N., Blyudik A. R. Dynamics of maritime transport development in border regions of Russia. *The Territory of new opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service*. 2025; 17(3): 44–60. DOI: 10.63973/2949-1258/2025-3/044-060
10. Blyudik A. R., Masyuk N. N. Multidimensional typology of border maritime regions. *Bulletin of the Academy of Knowledge*. 2026; 2(73): 89–95.
11. Masyuk N. N. Blyudik A. R. Ecosystem approach to assessing the integration potential of maritime cargo transport in border maritime regions. *Natural and Human Sciences Research*. 2026; 1(63): 291–296.
12. Khmeleva G. A., Skreblov N. I. Global competitiveness of Russian regions: assessment methodology in the context of strategic challenges. *MIR (Modernization. Innovation. Research)*. 2025; 16(2): 298–315.
13. Ayesu E. K., Sakyi D., Darku A. B. Seaport efficiency, port throughput, and economic growth in Africa. *Maritime Economics & Logistics*. 2023; 25(3): 479–498. DOI: 10.1057/s41278-022-00252-8
14. Vickerman R. Transit investment and economic development. *Research in Transportation Economics*. 2008; 23(1): 107–115. DOI: 10.1016/j.retrec.2008.10.007

15. Banister D., Berechman Y. Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*. 2001; 9(3): 209–218. DOI: 10.1016/S0966-6923(01)00013-8
16. Munim Z. H., Schramm H. J. The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. *Journal of Shipping and Trade*. 2018; 3(1). 1. DOI: 10.1186/s41072-018-0027-0
17. Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*. 2005; 32(3): 297–313. DOI: 10.1080/03088830500139885
18. Park J. S., Seo Y.-J. The impact of seaports on the regional economies in South Korea: panel evidence from the augmented Solow model. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 2016; (85): 107–119. DOI: 10.1016/j.tre.2015.11.009
19. Fisenko A. I., Baranova E. Yu. Container transportation along international transport corridors of SCO member countries and the Eastern polygon of Russia: the need for coordination of a common position and development program. *Transport business of Russia*. 2022; (4): 177–180.
20. Mechanism for implementing regional export potential based on «smart coupling» / G. A. Khmeleva, M. V. Kurinkova, M. S. Guseva [et al.]. 2025; 16(4): 625–641.

Информация об авторе:

Блюдик Ангелина Руслановна, аспирант, ассистент каф. маркетинга и логистики, ФГБОУ ВО «ВВГУ», г. Владивосток, angelina.bliudik@vvsu.ru; ORCID: 0000-0003-1923-5005

DOI: https://doi.org/10.63973/2949-1258/2026-3/044-054
EDN: https://elibrary.ru/MGOTKF

Дата поступления:	Одобрена после рецензирования:	Принята к публикации:
21.07.2026	10.08.2026	25.08.2026