

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК: СТРАТЕГИИ И МОДЕЛИ РАЗВИТИЯ

Научная статья

УДК 338.49:332.02(571.6)

<https://elibrary.ru/YSETKP>

Стратегические направления развития транспорта Дальневосточного федерального округа как часть реализации пространственной политики

Анна Борисовна Бардаль

Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, Россия

bardal@ecrin.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9944-4714>

Аннотация. В статье рассматриваются приоритетные направления развития транспорта Дальнего Востока в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Цель исследования – представить авторскую логику формирования стратегических направлений развития транспорта макрорегиона и предложить дополнения транспортного блока проекта Стратегии социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа (ДФО) до 2030 года с прогнозом до 2036 года. Показано, что общая логика выявления приоритетов долгосрочного развития транспорта предполагает необходимость учета: 1) особенностей экономического пространства (фрагментарность, существенная дифференциация уровня хозяйственного освоения и масштабов экономической деятельности и пр.), 2) специфики транспортного обслуживания производственной и социальной сфер. Аргументировано выделение на территории ДФО южной и северной транспортных зон, отличающихся по масштабам экономической деятельности, концентрации элементов системы расселения, сложившейся обеспеченности транспортной инфраструктурой, отраслевой структурой экономики, по выполняемым транспортом задачам (национальные и локальные). Для двух выделенных зон представлены ключевые направления стратегического развития транспорта при обслуживании субъектов производственно-экономических процессов (грузовые перевозки) и социальной сферы (пассажирские перевозки). Полученные результаты могут быть использованы при дополнении проекта Стратегии социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа до 2030 года с прогнозом до 2036 года.

Ключевые слова: Дальний Восток, Стратегия социально-экономического развития, транспорт, транспортные зоны

Сведения о финансировании: статья подготовлена в рамках государственного задания ИЭИ ДВО РАН.

Для цитирования: Бардаль, А. Б. Стратегические направления развития транспорта Дальневосточного федерального округа как часть реализации пространственной политики // Власть и управление на Востоке России. 2026. № 2 (115). С. 31–40. EDN: YSETKP

Strategic directions for the development of transport in the Far-Eastern Federal District as part of the implementation of spatial policy

Anna B. Bardal

The Economic Research Institute FEB RAS, Khabarovsk, Russia

bardal@ecrin.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9944-4714>

Abstract. *The article examines priority areas for transport development in the Far East in the medium and long term. The objective of the study is to present the author's logic for formulating strategic directions for transport development in the macro-region and to propose additions to the transport section of the draft Strategy for Socio-economic Development of the Far-Eastern Federal District until 2030 with a forecast until 2036. It is shown that the general logic for identifying priorities for the long-term transport development should take into account: 1) characteristics of the economic space (fragmentation, differentiation in the level of economic development and the scale of economic activity), 2) specifics of transport services for the production and social spheres. The author substantiates allocation of the southern and northern transport zones within the Far-Eastern Federal District, differing in the scale of economic activity, concentration of the settlement system elements, provision of transport infrastructure, the established sectoral structure of economy, and the tasks performed by transport (national and local). For the two identified zones, key areas of strategic transport development are presented in servicing the subjects of production and economic processes (freight transportation) and the social sphere (passenger transportation). Obtained results can be used to supplement the draft Strategy for the Socio-economic Development of the Far-Eastern Federal District until 2030 with a forecast until 2036.*

Keywords: *the Far East, strategy for socio-economic development, transport, transport zones*

Acknowledgement: the article has been prepared in accordance with the state task of the Economic Research Institute of FEB RAS.

For citation: Bardal, A. B. (2026) Strategic directions for the development of transport in the Far-Eastern Federal District as part of the implementation of spatial policy. *Power and Administration in the East of Russia*, no. 2 (115), pp. 31–40. EDN: YSETKP

Введение

Дальний Восток России на протяжении всего периода его хозяйственного освоения выступал территорией особого внимания со стороны государства. Для развития региона в различных формах активно применялось программно-целевое управление, позволяющее централизованно концентрировать ресурсы на достижении определенных задач: формировании регионального экономического потенциала, способного решать оборонно-стратегические вопросы государства; развитии ускоренными темпами сырьевых отраслей экономики; развитии собственных ресурсов региона за счет включения хозяйства в мировое разделение труда и т. д. [Минакир, 2007] Начиная с 1930-х гг. прошлого века, для Дальнего Востока разрабатывались и принимались программы регионального развития, различающиеся целевыми установками, периодом планирования, масштабом концентрации финансовых средств из федерального бюджета.

На определенном этапе программы были заменены на стратегии экономического и социального развития Дальнего Востока. Такой переход, по мнению одних экспертов, был связан с необходимостью комплексного охвата проблемных аспектов и формированием долгосрочного вектора развития [Волкова, 2021], в то время как другие отмечают снижение уровня ответственности достижения зафиксированных в стратегических документах целевых показателей [Минакир, 2011. С. 94] (что в условиях перманентного недостатка финансирования программ регионального развития являлось логичным шагом).

В настоящее время направления развития Дальнего Востока представлены в ряде документов стратегического характера: Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года¹, Стратегия демографической политики Дальнего Востока до 2030 года и на перспективу до 2036 года² и Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года³. Общенациональную канву и представление о роли Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) в экономическом пространстве Российской Федерации формирует Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года⁴, выполняющая координирующую роль в системе документов стратегического планирования: ее положения необходимо учитывать при разработке стратегий макрорегионов.

С января 2026 г. Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики совместно с федеральными органами власти и главами дальневосточных субъектов РФ по поручению Председателя Правительства РФ М. В. Мишустина разрабатывает Стратегию социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа до 2030 года с прогнозом до 2036 года (далее – Стратегия). Проект Стратегии должен быть представлен для утверждения в середине июля 2026 г. Весной начался этап публичного обсуждения подготовленного ФАНУ «Восточный центр государственного планирования» (подведомственное учреждение Минвосто-

¹ Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года : утв. Распоряжением Правительства РФ от 24 сентября 2020 г. № 2464-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/NAISPJ8QMRZUPd9LIMWJoeVhn1l6eGqD.pdf> (дата обращения: 13.05.2026).

² Стратегия демографической политики Дальнего Востока до 2030 года и на перспективу до 2036 года : утв. Распоряжением Правительства РФ от 2 февраля 2026 г. № 170-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/T9ePmAniCPclTbI2js06F08Xca36dlH.pdf> (дата обращения: 13.05.2026).

³ Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года : утв. Распоряжением Правительства РФ от 28 декабря 2009 г. № 2094-р. URL: <http://government.ru/docs/33593/> (дата обращения: 13.05.2026).

⁴ Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года : утв. Распоряжением Правительства РФ от 28 декабря 2024 г. № 4146-р. URL: <http://government.ru/docs/all/157308/> (дата обращения: 13.05.2026).

развития России)⁵ проекта Стратегии, принимаются предложения по корректировке проекта от всех заинтересованных лиц (граждан и организаций).

Развитие транспорта Дальнего Востока как одной из базовых инфраструктурных отраслей традиционно включалось в перечень задач документов стратегического развития макрорегиона. Доступность транспорта и качество транспортных услуг, с одной стороны, определяет возможности обеспечения мобильности населения макрорегиона и обеспечивает комфорт проживания на данной территории, а с другой – формирует логистические затраты производителей, обеспечивая доступ к факторным рынкам и рынкам конечной продукции.

В условиях происходящих геополитических изменений и нарастающего санкционного давления значимость транспортного комплекса востока страны существенно возросла. Изменения определяются необходимостью транспортного обслуживания переориентирующихся потоков внешней торговли (со стран Европы на дружественные страны Азии (прежде всего КНР), Индию и др.) и построением новых логистических маршрутов для импорта товаров из недружественных стран (в т. ч. в рамках параллельного импорта). Таким образом, развитие на Дальнем Востоке инфраструктуры транспорта для обеспечения международных перевозок в настоящее время представляется значимой для национальной экономики задачей.

Цель статьи – представить авторскую логику формирования стратегических направлений развития транспорта макрорегиона и сформировать предложения по дополнению транспортного блока проекта Стратегии социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа до 2030 года с прогнозом до 2036 года.

Стратегические приоритеты развития транспорта ДФО: логика формирования

Направления стратегического развития транспортного комплекса Дальнего

Востока представлены в публикационном поле в различных аспектах. Так, в комплексных работах рассматриваются варианты развития транспортной инфраструктуры (включая международные транспортные коридоры), их пространственные характеристики, возможности формирования сетей и новых транспортных узлов [Бакланов, 2024; Бардаль, 2023]. Особенности развития отдельных видов транспорта ДФО, а также важных транспортно-логистических объектов в среднесрочной и долгосрочной перспективе представлены в работах, посвященных морскому транспорту [Заостровских, 2025], автомобильному транспорту [Пугачев, 2025], развитию системы пунктов пропуска [Король, 2025] и др.

При наличии научных публикаций, формирующих достаточно полное представление о возможных направлениях развития транспорта макрорегиона, вопросы, связанные с общей логикой формирования стратегических направлений развития, не отражены. Данная статья частично восполняет этот пробел.

Представляется, что при разработке стратегических направлений развития транспорта ДФО необходимо учитывать как минимум два аспекта: 1) особенности экономического пространства макрорегиона: фрагментарность, существенная дифференциация уровня хозяйственного освоения и масштабов экономической деятельности и пр. [Минакир, 2014]; 2) специфику транспортного обслуживания субъектов производственно-экономических процессов (грузовые перевозки) и социальной сферы (пассажирские перевозки).

В рамках первого аспекта значительная дифференциация экономического пространства ДФО предполагает его разделение (зонирование) для учета существующих различий транспортно-экономических условий при формировании стратегических направлений развития транспорта. При этом возможны варианты зонирования: в научных публикациях представлены различные группировки территории макрорегиона

⁵ Обсуждение стратегии развития Дальнего Востока / Востокгосплан. URL: <https://dfostrategy.vostokgosplan.ru/#strategy> (дата обращения: 15.05.2026).

Таблица 1

Характеристики транспортных зон ДФО (2024 г.)

Показатель	Зона		Соотношение показателей (южная / северная), раз
	южная	северная	
Протяженность автомобильных дорог общего пользования, тыс. км	86,3	43,0	2,0
Протяженность железных дорог общего пользования, тыс. км	10,8	1,8	6,0
Объем перевозок автомобильным транспортом*, млн т	74,9	23,1	3,2
Объем перевозок железнодорожным транспортом, млн т	108,8	13,7	7,9
Доля транспорта в ВРП, %	15,2	5,2	2,9

Примечание: в южную зону входят Забайкальский, Хабаровский и Приморский края, Республика Бурятия, Амурская область и ЕАО; в северную зону включены Республика Саха (Якутия), Камчатский край, Магаданская область, Сахалинская область, Чукотский автономный округ; * – перевозки грузов организаций всех видов деятельности (по юридическим лицам без субъектов малого предпринимательства).

Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели 2025 г. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 19.05.2026); Социально-экономическое положение Дальневосточного федерального округа в 2024 году. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11109/document/13260> (дата обращения: 19.05.2026); ВРП ОКВЭД 2. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/accounts> (дата обращения: 19.05.2026).

на основе транспортно-экономических показателей (см., например, [Демьяненко, 2018; Бакланов, 2020]). В обобщенном виде на территории ДФО могут быть выделены две существенно отличающихся транспортных зоны (табл. 1).

Выделение на территории Дальнего Востока как минимум двух транспортных зон (при более детальном анализе, число выделяемых зон можно увеличивать, проводя их дробление) основано на функционировании широтного транзитного коридора с участием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта, проходящего вдоль южной границы макрорегиона, выполняющего задачи национального уровня [Бардаль, 2022]. Это (в совокупности с наличием более развитой инфраструктуры, концентрацией очагов хозяйственной деятельности и крупных населенных пунктов) определяет дифференциацию стратегических направлений развития транспорта юга от северной зоны.

Существенно отличается для выделяемых транспортных зон и структура сложившейся экономической деятельности (табл. 2).

Южная зона характеризуется более диверсифицированной структурой экономики со специализацией на транспортировке и примерно равными долями (около 11%) строительства, добычи полезных ископаемых и торговли. В северной зоне существенно преобладает добыча полезных ископаемых, формирующая более половины ВРП (53,2%).

Если в перспективе радикальных изменений структуры экономики дальневосточных субъектов РФ не предполагается, то для транспортного обслуживания южной зоны акцент необходимо сделать на развитии инфраструктуры магистрального транзитного коридора и автомобильном транспорте (обеспечение внутрирегиональных перевозок). Для северной зоны, исходя из структуры экономики, ключевым является обеспечение транспортной доступности ресурсных проектов.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории ДФО для обеспечения мобильности населения зависит от сложившейся системы расселения и ее возможных изменений. На начало 2025 г. в дальневосточных субъектах РФ

Таблица 2

Структура экономики транспортных зон ДФО (2024 г.)

Транспортная зона, субъект РФ	Раздел ОКВЭД					
	А	В	С	Ф	Г	Н
<i>Южная зона, всего</i> в т.ч.	5,3	10,5	6,9	11,5	10,9	15,2
Республика Бурятия	3,2	8,2	8,7	9,6	9,4	9,2
Забайкальский край	2,3	33,4	2,7	10,3	6,2	13,3
Приморский край	7,5	0,8	6,8	6,4	14	20,8
Хабаровский край	5,2	11,7	7,7	11,5	12,2	13,8
Амурская область	4,8	10	9,1	24	8,4	10,5
ЕАО	5,6	8,9	2,7	15,2	6,6	16,9
<i>Северная зона, всего</i> в т.ч.	3,4	53,2	2,0	7,7	4,4	5,2
Республика Саха (Якутия)	1,0	58,2	0,8	8,6	4,4	6,1
Камчатский край	22,5	12,1	4,0	4,5	6,0	4,2
Магаданская область	2,3	59,7	1,1	4,6	5,7	3,9
Сахалинская область	2,4	56,5	3,8	7,1	3,7	4,7
Чукотский автономный округ	1,2	42,4	0,5	15,5	3,9	3,5

Примечание: разделы ОКВЭД: А – сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство, В – добыча полезных ископаемых, С – обрабатывающие производства, Ф – строительство, Г – торговля оптовая и розничная, ремонт автотранспортных средств и мотоциклов, Н – транспортировка и хранение.

Источник: ВРП ОКВЭД 2. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/accounts> (дата обращения: 22.05.2026)..

Таблица 3

Населенные пункты транспортных зон ДФО

Транспортная зона, субъект РФ	Группировка городов по численности постоянного населения, тыс. чел.									Сельские поселения, ед.
	до 3,0	3,0-4,9	5,0-9,9	10,0-19,9	20,0-49,9	50,0-99,9	100,0-249,9	250,0-499,9	500,0-999,9	
Южная зона	0	1	6	14	14	3	5	2	2	703
Республика Бурятия	–	1	–	2	2	–	–	1	–	246
Забайкальский край	–	–	2	5	1	1	–	1	–	186
Приморский край	–	–	–	1	7	–	3	–	1	21
Хабаровский край	–	–	–	3	2	–	1	–	1	176
Амурская область	–	–	3	3	2	1	1	–	–	57
ЕАО	–	–	1	–	–	1	–	–	–	17
<i>Северная зона</i>	<i>1</i>	<i>4</i>	<i>7</i>	<i>9</i>	<i>7</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>413</i>
Республика Саха (Якутия)	1	1	2	4	3	1	–	1	–	361
Камчатский край	–	–	–	–	2	–	1	–	–	32
Магаданская область	–	1	–	–	–	1	–	–	–	0
Сахалинская область	2	1	4	4	2	–	1	–	–	0
Чукотский автономный округ	–	1	1	1	–	–	–	–	–	20

Источник: Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов. 2024. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Region_Goroda_2024.htm (дата обращения: 25.05.2026); Регионы России. Социально-экономические показатели 2025 г. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 25.05.2026).

южной транспортной зоны проживало 5,9 млн чел., северной – 1,9 млн чел.⁶; на территории южной зоны находятся более крупные по числу жителей населенные пункты (табл. 3).

Для южной и северной транспортных зон значительно отличается не только численность населения, но и концентрация числа самих населенных пунктов: в северной зоне на площади 4,8 млн км² располагается 33 города и 413 сельских поселения, в то время как в южной (площадь 2,1 млн км²) – 47 городов и 703 сельских поселения. Относительно высокая концентрация населенных пунктов в южной зоне (в совокупности с наличием развитой сети автомобильных дорог) позволяет сделать акцент на развитии автомобильного

транспорта как основного для обеспечения пассажирских перевозок. Для северной зоны организация транспортного обслуживания небольших значительно отдаленных друг от друга населенных пунктов при низкой плотности автомобильной и железнодорожной сети (либо ее отсутствии) требует активного использования воздушного транспорта.

Предложения по дополнению транспортного блока в проекте Стратегии

Обобщим логику формирования стратегических направлений развития транспорта ДФО с учетом двух выделенных аспектов: транспортных зон, а также специфики транспортного обслуживания хозяйствующих субъектов и населения (табл. 4).

Таблица 4

Стратегические направления развития транспорта ДФО

Транспортные зоны	Производственная сфера	Социальная сфера
Южная зона	Транзит и обслуживание внешнеэкономических перевозок. Развитие инфраструктуры: модернизация Восточного полигона и пограничных пунктов пропуска (в т. ч. строительство новых пунктов: Большой Уссурийский, Джалинда, Хасан (автомобильный))	Рост транспортной мобильности населения. - Внутрирегиональная мобильность: автомобильный транспорт (личная мобильность), железнодорожный транспорт (включая пригородные перевозки). - Межрегиональная мобильность: железнодорожный транспорт, воздушный транспорт (субсидирование). - Международная мобильность: воздушный транспорт (развитие маршрутной сети), речной транспорт (развитие маршрутной сети)
Северная зона	Транспортное обеспечение крупных проектов. Развитие инфраструктуры для обеспечения доступности крупных проектов, например, Баимская зона (автодорога, морской порт), Эльгинское месторождение (Тихоокеанская железная дорога, морской порт Эльга)	Транспортная доступность общественных благ и обеспечение мобильности населения. Развитие инфраструктуры воздушного транспорта (в т. ч. малой авиации), восстановление системы прибрежных морских перевозок

Источник: составлено автором.

⁶ Численность постоянного населения в среднем за год. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/12781> (дата обращения: 20.05.2026).

Помимо указанных направлений, развитие транспорта ДФО в долгосрочном периоде должно опираться на ключевые инфраструктурные проекты, логистический эффект которых выходит за рамки отдельной транспортной зоны и способен существенно изменить действующие маршруты: строительство моста через реку Лена в Республике Саха (Якутия), строительство транспортного соединения материк – о. Сахалин, развитие железнодорожной сети в северном направлении (Якутск – Магадан), организация круглогодичной навигации восточного участка Северного морского пути и строительство порта-хаба, создание новых международных транспортных коридоров.

Принципиально важным является то, что для формирования нового качества транспорта все проекты развития инфраструктуры должны органично включать технологические нововведения в следующих аспектах⁷:

автономность – использование беспилотных транспортных средств: автомобили (включая грузовые), локомотивы, речные суда, воздушный транспорт (дроны, малая авиация), логистика (автоматизированные склады);

связанность – Интернет вещей (интеллектуальные системы управления движением, оптимизирующие потоки транспорта в реальном времени), блокчейн для прозрачности цепочек поставок в логистике;

экологичность – расширение применения электротранспорта и использование альтернативных видов топлива (биодизель, водород, синтетическое топливо);

оптимизация организационных процессов – с применением искусственного интеллекта в транспортных организациях для прогнозирования спроса, оптимизации маршрутной сети, управления ресурсами и пр.;

надежность – применение новых материалов и технологий в строительстве объектов транспортной инфраструктуры

(автомобильные и железные дороги, объекты воздушного транспорта).

Еще одним важным аспектом является дополнение системы индикаторов Стратегии показателями, связанными с развитием транспорта. В качестве таковых могут быть использованы показатели, оценивающие транспортную дискриминацию хозяйствующих субъектов и транспортную подвижность населения.

Заключение

Разрабатываемая Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики Стратегия социально-экономического развития ДФО до 2030 года с прогнозом до 2036 года должна определить долгосрочные целевые параметры динамики всех отраслей экономики макрорегиона, включая транспорт. Данный документ выступает одним из ключевых звеньев системы стратегического планирования, дополняя для макрорегиона ориентиры Стратегии пространственного развития РФ.

Значимость Стратегии социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа определяет необходимость корректного построения системы приоритетов развития транспорта с учетом особенностей макрорегиона: фрагментарность, дифференциация уровня хозяйственного освоения и масштабов экономической деятельности, а также различий в потребностях транспортного обслуживания производственного сегмента и населения.

Для наиболее полного отражения указанных особенностей предлагается выделить на территории ДФО южную и северную транспортные зоны, существенно отличающиеся по масштабам экономической деятельности, численности населения и концентрации населенных пунктов, структуре экономики, уровню обеспеченности транспортной инфраструктурой и выполняемым транспортным задачам. Стратегические приоритеты развития транспорта в рамках представ-

⁷ Беляя книга. Искусственный интеллект в сфере транспорта и логистики. URL: https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/books_ii_transport.pdf?ysclid=mqgbzg2ht3z170350984 (дата обращения: 20.05.2026); Ульянова В. Будущее транспорта и логистики: инновации меняющие отрасль. URL: <https://sky.pro/wiki/profession/budushee-transporta-i-logistiki-innovacii-i-tehnologii/> (дата обращения: 20.05.2026).

ленной логики формируются для производственной и социальной сфер двух выделяемых транспортных зон ДФО.

В дальнейшем развитие исследования возможно в направлении рассмотрения вариантов более детализированного

транспортно-экономического зонирования территории Дальнего Востока с тем, чтобы повысить точность учета особенностей экономического пространства макрорегиона при организации работы транспортного комплекса.

Список источников:

1. Бакланов, П. Я. Пространственные структуры и территориальные системы в региональном развитии: Избранное. – Владивосток: Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, 2024. – 464 с. DOI: 10.35735/9785604968352 EDN: AYAEXX.
2. Бакланов, П. Я., Мошков, А. В., Романов, М. Т., Ушаков, Е. А. Подходы к транспортно-географическому районированию Дальневосточного макрорегиона // Геосистемы Северо-Восточной Азии: природные, природно-ресурсные, социальные и хозяйственные структуры территорий. – Владивосток: Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, 2020. – 379 с. С. 6–9. EDN: PSJEJD.
3. Бардаль, А. Б. Системно-иерархический подход к изучению транспортного комплекса региона: методология и апробация для Дальнего Востока // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2022. № 2(102). С. 5–17. DOI: 10.24866/2311-2271/2022-2/5-17 EDN: XZZUBR
4. Бардаль, А. Б. Приоритеты развития транспортного комплекса для обеспечения устойчивости экономики восточных регионов // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2023. № 3(74). С. 127–131. DOI: 10.52897/2411-4588-2023-3-127-131 EDN: WXWFQH.
5. Волкова, Е. Ю. Место программно-целевого подхода в системе стратегического управления экономикой РФ // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2021. Т. 19. С. 167–191. DOI: 10.47711/2076-318-2021-167-191 EDN: MFZPJL.
6. Демьяненко, А. Н. О декомпозиции экономического пространства в пределах Дальневосточного макрорегиона // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 2. С. 5–20. EDN: XNSRBJ DOI: 10.14530/reg.2018.2.5
7. Заостровских, Е. А. Морские транспортные коридоры: изменения и перспективы развития в условиях современной экономики // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2025. № 1(59). С. 24–32. DOI: 10.18324/2224-1833-2025-1-24-32 EDN: NHXSQJ.
8. Король, Р. Г. Организация приграничной терминально-логистической инфраструктуры транспортной системы Дальнего Востока. – Хабаровск: Дальневосточный государственный университет путей сообщения, 2025. – 178 с. EDN: RERIJN EDN: RERIJN.
9. Минакир, П. А. Региональные программы и стратегии: Дальний Восток // Регион: Экономика и Социология. 2007. № 4. С. 19–31. EDN: JTWOCX
10. Минакир, П. А., Прокапало, О. М. Программы и стратегии развития российского Дальнего Востока // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 5. С. 93–104. EDN: OGABWB
11. Минакир, П. А., Демьяненко, А. Н. Очерки по пространственной экономике. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. – 272 с. EDN: UBEVHV
12. Пугачев, И. Н., Казарбина, С. А., Казарбин, А. В. Развитие транспортной сети Дальнего Востока и Арктической зоны России – залог эффективного освоения минерально-сырьевой базы // Проектирование развития транспортной сети Дальнего Востока. 2025. № 13. С. 47–56. EDN: ITTCRT

References:

1. Baklanov, P. Ya. (2024) Spatial structures and territorial systems in regional development: Selected works. – Vladivostok: Pacific Institute of Geography, Far Eastern Branch

of the Russian Academy of Sciences, 2024. 464 p. DOI: 10.35735/9785604968352 EDN: AYA EWX (in Russ.).

2. Baklanov, P. Ya., Moshkov, A. V., Romanov, M. T., Ushakov, E. A. (2020) Approaches to transport and geographical zoning of the Far Eastern macroregion in Geosystems of North-East Asia: natural, natural-resource, social and economic structures of the territories. – Vladivostok: Pacific Institute of Geography, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences. 379 p. Pp. 6–9. EDN: PSJEJD. (in Russ.).

3. Bardal, A. B. (2022) A system-hierarchical approach to studying the regional transport complex: methodology and testing for the Far East. *Bulletin of the Far Eastern Federal University. Economics and Management*, no. 2 (102), pp. 5–17. DOI: 10.24866/2311-2271/2022-2/5-17 EDN: XZZUBR (in Russ.).

4. Bardal, A. B. (2023) Priorities for the development of the transport complex to ensure the sustainability of the economy of the eastern regions. *Economy of the North-West: Problems and Development Prospects*, no. 3 (74), pp. 127–131. DOI: 10.52897/2411-4588-2023-3-127-131 EDN: WXWFQH (in Russ.).

5. Volkova, E. Yu. (2021) The Place of the Program-Target Approach in the System of Strategic Management of the Russian Federation Economy. *Scientific Works. Institute of Economic Forecasting, Russian Academy of Sciences*, vol. 19, pp. 167–191. DOI: 10.47711/2076-318-2021-167-191 EDN: MFZPJI (in Russ.).

6. Demyanenko, A. N. (2018) On the Decomposition of Economic Space within the Far Eastern Macroregion. *Regional Studies*, vol. 5, no. 2, pp. 5–20. DOI: 10.14530/reg.2018.2.5 EDN: XNSRBJ (in Russ.).

7. Zaostrovskikh, E. A. (2025) Sea Transport Corridors: Changes and Development Prospects in the Context of the Modern Economy. *Problems of Socio-Economic Development of Siberia*, no. 1(59), pp. 24–32. DOI: 10.18324/2224-1833-2025-1-24-32 EDN: HHXSQL (in Russ.).

8. Korol, R. G. (2025) Organization of border terminal and logistics infrastructure of the transport system of the Far East. – Khabarovsk: Far Eastern State Transport University. – 178 p. EDN: RERIJN (in Russ.).

9. Minakir, P. A. (2007) Regional programs and strategies: Far East. *Region: Economics and Sociology*, no. 4, pp. 19–31. EDN: JTWOCX (in Russ.).

10. Minakir, P. A., Prokapalo, O. M. (2011) Programs and strategies for the development of the Russian Far East. *Problems of the Far East*, no. 5, pp. 93–104. EDN: OGABWB (in Russ.).

11. Minakir, P. A., Dem'yanenko, A. N. (2014) Essays on Spatial Economics. – Khabarovsk: ERI FEB RAS. – 272 p. EDN: UBEVHV (in Russ.).

12. Pugachev, I. N., Kazarbina, S. A., Kazarbin, A. V. (2025) Development of the Transport Network of the Russian Far East and Arctic Zone – the Key to the Effective Development of the Mineral Resource Base. *Designing the Development of the Transport Network of the Far East*, no. 13, pp. 47–56. EDN: ITTCRT (in Russ.).

Статья поступила в редакцию 26.05.2026; одобрена после рецензирования 22.06.2026; принята к публикации 27.06.2026.

The article was submitted 26.05.2026; approved after reviewing 22.06.2026; accepted for publication 27.06.2026.

Информация об авторе

А. Б. Бардаль – доктор экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, Институт экономических исследований ДВО РАН.

Information about the author

A. B. Bardal – Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Leading researcher, the Economic Research Institute, FEB RAS.