

Научная статья

УДК 339.5

<https://elibrary.ru/JFWHTZ>

Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» как фактор социально-экономического развития Приморского края



**Олег Николаевич
Кожемяко**
Губернатор
Приморского края

Аннотация. Статья посвящена анализу состояния, степени проработанности и перспектив развития международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2». Актуальность темы обусловлена пространственной трансформацией экономики Дальневосточного федерального округа и переориентацией внешнеэкономических связей России на Азиатско-Тихоокеанский регион в условиях санкционных ограничений. Дана характеристика подходов отечественной и зарубежной науки к оценке транзитного потенциала дальневосточных коридоров, определено место рассматриваемых коридоров в транспортном каркасе макрорегиона и обозначена научная новизна предлагаемого исследования. Раскрыта ретроспектива формирования МТК и динамика транзитных перевозок, включая период их фактической приостановки; показаны причины, по которым она сохранялась и после снятия эпидемиологических ограничений. Охарактеризован комплекс государственных и инфраструктурных мер 2024–2026 годов по возобновлению работы коридоров. На основе сценарной финансово-операционной модели дана количественная оценка потенциала переориентации транзитных грузопотоков северо-востока Китая на порты Приморского края; раскрыта методология расчета – пространственная основа, параметры, допущения и условия сценариев, включая долгосрочную интеграцию в Трансарктический транспортный коридор. Приведен детализированный расчет транспортных издержек по элементам затрат для альтернативных маршрутов, показывающий существенное сокращение как стоимости, так и сухопутного плеча доставки. Предложена институциональная модель развития МТК, объединяющая технологический и институциональный контуры: режим Международной территории опережающего развития, обновленное межправительственное соглашение с КНР, единый оператор коридоров и поэтапный план реализации до 2050 года. Дана прогнозная оценка мультипликативных социально-экономических эффектов для экономики Приморского края, включая прирост валового регионального продукта, налоговых поступлений и занятости.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, Приморский край, грузовая база, сценарное моделирование, Азиатско-Тихоокеанский регион, преференциальные режимы

Для цитирования: Кожемяко, О. Н. Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» как фактор социально-экономического развития Приморского края // Власть и управление на Востоке России. 2026 № 3 (116). С. 112–120. EDN: JFWHTZ

Original article

The International transport corridors «Primorye-1» and «Primorye-2» as a factor in the socio-economic development of the Primorsk territory

Oleg N. Kozhemyako

Governor of the Primorsk territory

Abstract. *The article analyzes the current state, existing research and development prospects of the Primorye-1 and Primorye-2 international transport corridors (ITCs). The topic's relevance stems from the spatial transformation of the Far-Eastern Federal district's economy and reorientation of the Russia's foreign trade toward the Asia-Pacific region under sanctions. Description of the approaches of domestic and foreign science to assessment of the transit potential of the Far-Eastern corridors is given, the place of the considered corridors in the transport framework of the macro-region is determined and the scientific novelty of proposed study is given. It traces formation of the ITCs and the dynamics of transit traffic, including the period of its actual stopping, and explains why the stopping persisted after the epidemiological restrictions were lifted. The state and infrastructural measures implemented in 2024–2026 to resume the corridors' operation are characterized. Using a scenario-based financial and operational model, the article quantifies the potential for reorienting transit cargo flows from the North-Eastern China toward the Primorsk territory's ports, disclosing the underlying spatial basis, parameters, assumptions and scenario conditions, including the long-term integration into the Trans-Arctic transport corridor. A detailed cost breakdown by element is provided for the alternative delivery routes, showing substantial reductions in both the cost and overland distance. Institutional model for the corridor development is proposed, combining technological and institutional dimensions: an International priority development area regime, updated intergovernmental agreement with China, unified corridor operator, and a phased implementation plan through 2050. A forecast of multiplier socio-economic effects for the Primorsk territory's economy is presented, including growth in the gross regional product, tax revenue and employment.*

Keywords: *international transport corridors, the Primorsk territory, cargo base, scenario modeling, the Asia-Pacific region, preferential regimes*

For citation: Kozhemyako, O. N. (2026) The International transport corridors «Primorye-1» and «Primorye-2» as a factor in the socio-economic development of the Primorsk territory. *Power and Administration in the East of Russia*, no. 3 (116), pp. 112–120. EDN: JFWHTZ

Введение

Актуальность настоящего исследования определяется изменением условий внешнеэкономической деятельности России после 2022 года. В условиях последовательного расширения ограничительных мер со стороны стран Запада Китайская Народная Республика закрепила в качестве ключевого торгово-экономического партнера Российской Федерации, а переориентация грузопотоков на восточное направление приобрела характер структурной задачи национальной экономики. В этих условиях транспортно-логистический потенциал территорий, граничащих с северо-востоком Китая, приобретает стратегическое значение. Под международным транспортным коридором (далее – МТК) в настоящей статье понимается комплекс физической инфраструктуры, регуляторных механизмов и институциональных решений, обеспечивающий перевозку грузов между территориями государств.

МТК «Приморье-1» связывает китайский Харбин через Суйфэньхэ и российский Пограничный с портами Владивостока, Находки и Восточного. МТК «Приморье-2» открывает путь из Чанчуня через Хуньчунь и Краскино к портам Хасанского округа – Зарубино и Посьет.

Ретроспектива формирования МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»

На протяжении длительного периода развитие МТК сдерживалось рядом объективных ограничений: недостаточной пропускной способностью пунктов пропуска, отсутствием единой технологической схемы и разрозненностью тарифной политики. Жесткие эпидемиологические ограничения периода пандемии COVID-

19 привели к резкому сокращению грузопотока, однако полная приостановка перевозок в рамках утвержденной технологической схемы сохранялась вплоть до 2025 года. Причина этого лежит в технологической и регуляторной плоскости: сложившаяся схема пропуска транзитных контейнеров устарела, часть приграничной инфраструктуры выработала резерв мощности, а логистика китайских грузоотправителей успела переориентироваться на порты провинции Ляонин.

Только в 2024–2026 годах государством предпринят комплекс нормативных и практических мер по полноформатному перезапуску проектов. Постановлением Правительства Российской Федерации № 12 от 17 января 2024 года¹ и приказом Минтранса России № 116 от 8 апреля 2024 года² утверждена обновленная технологическая схема упрощенного перемещения транзитных контейнеров. Со стороны КНР определяющим решением стало Объявление Главного таможенного управления № 44³, закрепившее порты Приморского края в качестве транзитных узлов для перемещения товаров внутренней торговли Китая без прохождения полного таможенного оформления.

Одновременно развернута реконструкция приграничной инфраструктуры. Запущен автомобильный пункт пропуска Пограничный (до 600 грузовых автомобилей в сутки), модернизируется пункт пропуска Краскино (до 750 грузовых транспортных средств в сутки). На железнодорожном направлении реализуются проекты развития станции Гродеково с увеличением ее провозной способности до 17,7 млн тонн реконструкция авто-

¹ О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 22 июня 2017 г. № 732: постановление Правительства Российской Федерации от 17 января 2024 г. № 12. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202401180056>

² Об утверждении Технологической схемы перемещения товаров (за исключением животных), ввозимых в Российскую Федерацию в контейнерах с территории Китайской Народной Республики через железнодорожные пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации Махалино и Пограничный в целях их последующего вывоза за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза через морские пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации Владивосток, Восточный, Зарубино, Находка и Посьет: приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 апреля 2024 г. № 116. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/000120240-813-0014> ³ Распоряжение Главного таможенного управления КНР от 2024 г. № 44

³ О дальнейшем расширении сферы трансграничных перевозок товаров внутренней торговли провинции Цзилинь: Объявление Главного таможенного управления КНР от 3 мая 2023 г. № 44. – URL: http://www.customs.gov.cn/customs/2023-05/06/article_202512122-1020133785.html

мобильного пункта пропуска Махалино с переводом на круглосуточный режим работы. В 2026 году создана межведомственная рабочая группа при заместителе министра транспорта России по развитию МТК. Совокупность этих условий делает возможной постановку задачи о качественно новой модели развития коридоров, рассчитанной на горизонт до 2050 года.

Степень научной проработанности

Проблематика развития международных транспортных коридоров на территории Дальнего Востока России разрабатывается в отечественной и зарубежной науке на протяжении более десяти лет; фокус исследований последовательно смещался от общей характеристики транзитного потенциала к анализу конкретных инфраструктурных, институциональных и геоэкономических ограничений.

Пространственный каркас, в который встроены коридоры «Приморье», рассмотрен в работах П. Я. Бакланова с соавторами, показавшими место транспортных узлов юга Дальнего Востока в структуре «большого дальневосточного транспортно-экономического кольца» [Бакланов, Мошков, Ткаченко, Шведов, 2023]. Комплексную характеристику транспортной системы Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) дают работы А. Б. Бардаля: в них анализируются резервы пропускной способности Восточного полигона [Бардаль, 2021], структурные изменения транспортно-го комплекса [Бардаль, 2025], а также предлагается зонирование транспортно-го пространства макрорегиона [Бардаль, 2026]. Общие методологические основания анализа заложены в работах П. А. Минакира и А. Н. Демьяненко [Минакир, Демьяненко, 2014].

Работы, посвященные непосредственно коридорам, сфокусированы на

оценке их конкурентоспособности. Наиболее критический взгляд представлен у В. В. Хмелевского, показавшего факторы, ограничивающие конкурентоспособность МТК относительно портов провинции Ляонин [Хмелевский, 2018]. Данная критика учтена в настоящей статье: значительная часть предлагаемой ниже модели прямо направлена на устранение указанных ограничений за счет снижения транспортных издержек. Вопросы макроэкономического анализа и российско-китайского регионального сотрудничества в новых условиях рассмотрены Д. А. Изотовым [Изотов, 2022] и Гао Цзисяном [Цзисян, 2025], а перспективы развития портовой инфраструктуры – Е. А. Заостровских [Заостровских, 2025]. Отдельного внимания заслуживает зарубежное исследование Diao Xiuhua, применившего инструментарий стратегического анализа SWOT-АНР к оценке факторов развития коридоров [Xiuhua, 2021]. Инструментарий привлечения инфраструктурных инвестиций (преференциальные режимы, государственно-частное партнерство, инфраструктурные облигации) обобщен Н. В. Медведевой и Н. А. Маслюк [Маслюк, Медведева, 2022; Медведева, Маслюк, 2022].

Обобщая рассмотренные работы, можно констатировать, что потенциал переориентации транзитных потоков ранее оценивался преимущественно качественно, без раскрытия расчетной методологии. Настоящее исследование отличается от существующего задела тем, что в его основе лежит количественная сценарная финансово-операционная модель, предложена целостная институциональная модель развития коридоров, а развитие МТК впервые увязывается с долгосрочной интеграцией в Трансарктический транспортный коридор.

Таблица 1

Внутренний межпровинциальный и внешнеторговый грузооборот провинций Хэйлунцзян и Цзилинь в 2025 г., млн тонн

Показатель	Объем, млн тонн
Внутренний межпровинциальный грузооборот	494
Внешнеторговый грузооборот	260

Источник: составлено по данным таможенной статистики провинций Хэйлунцзян и Цзилинь (КНР), использованным при построении финансово-операционной модели МТК.

Сценарные условия прогноза

Экономическая целесообразность развития МТК опирается на объективные параметры грузовой базы сопредельных провинций Хэйлунцзян и Цзилинь. Совокупный внутренний межпровинциальный грузооборот этих территорий составляет 494 млн тонн, а внешнеторговый – 260 млн тонн (табл. 1). В условиях перегруженности железнодорожной сети Китая, где среднесетевая грузонапряженность достигла 31,92 млн тонн нетто/км, и удаленности портов провинции Ляонин, логистика через Приморский край обеспечивает необходимое сокращение пути.

Приводимая в настоящей статье оценка потенциальной транзитной базы, доступной для привлечения на МТК «Приморье» (до 70 млн тонн, включая до 55 млн тонн зерновых и до 15 млн тонн контейнерных грузов, или 1,2 млн TEU), является расчетным результатом финансово-операционной модели МТК, разработанной Правительством Приморского края⁴.

Пространственная основа расчета сформирована по 23 городам – центрам грузообразования провинций Хэйлунцзян и Цзилинь, для каждого из которых определены зоны тяготения к альтернативным выходным портам (Далянь, Владивосток, Суходол, порт Хасанского округа). Модель относит грузопоток к маршруту через порты Приморья при условии, что экономия транспортных издержек относительно действующего маршрута через порт Далянь составляет не менее 10% (в этом случае принимается переключение до 80% грузопотока).

Расчет выполнен на период с 2025 года по 2054 год (30 расчетных пери-

одов) с использованием прогноза курсов юаня и рубля к доллару США, инфляции в России (снижение с 6,8% в 2025 году до целевых 4% годовых начиная с 2030 года), Китае (1,0–2,0% годовых) и США (2,0% годовых), а также собственного темпа роста грузопотоков КНР (1,07%).

Условия долгосрочного сценария (2037–2050 года) дополнительно закладывают интеграцию портов Приморского края в качестве восточного входного узла Северного морского пути (Трансарктического транспортного коридора). Использование данного маршрута позволяет сократить морское плечо доставки в порты Европы на 30–40% по сравнению с южными маршрутами через Суэцкий канал при условии системного развития ледокольного флота России.

Сравнительный анализ транспортных издержек

Маршрутизация через Приморский край обладает естественным географическим преимуществом, обеспечивая существенное сокращение сухопутного транспортного плеча. Так, расстояние от Харбина до китайского порта Далянь составляет 930 км, тогда как до Владивостока по МТК-1 – 685 км. Аналогично, путь от Чанчуня до Даляня равен 677 км, а до портов Хасанского округа по МТК-2 – 574 км (табл. 2).

Ключевым фактором переориентации грузопотоков выступает экономия транспортных издержек. Детализированный по элементам затрат расчет для типового грузопотока (контейнер, город Муданцзян, конечный пункт назначения – порт Шанхай, в ценах 2025 года) показывает следующее.

Маршрут через порт Далянь (действи-

Таблица 2

Перечень расстояний маршрутов коридоров

Маршрут	Расстояние, км
Харбин – Далянь (действующий маршрут)	930
Харбин – Владивосток (МТК «Приморье-1»)	685
Чанчунь – Далянь (действующий маршрут)	677
Чанчунь – порт Хасанского округа (МТК «Приморье-2»)	574

Источник: составлено по данным финансово-операционной модели МТК «Приморье-1» и «Приморье-2».

⁴ Финансово-операционная модель развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» по материалам Министерства экономического развития Приморского края.

ющий) формирует общие издержки в размере 2530,4 USD/TEU. В эту сумму входят: автотранспорт по территории КНР (1053 км) – 1500,1 USD/TEU; морской фрахт и перевалка в порту отправления – 680,3 USD/TEU; перевалка в порту назначения (Шанхай) – 350,0 USD/TEU.

Альтернативный маршрут через порт Владивосток (МТК «Приморье-1») обходится в 1306,7 USD/TEU, что дает экономию в 48,4%. Структура затрат: автотранспорт по территории КНР (155 км) – 220,8 USD; автотранспорт по территории РФ (210 км) – 185,9 USD; перевалка в российском порту – 350,0 USD; морской фрахт до Шанхая – 200,0 USD; перевалка в порту назначения – 350,0 USD.

Маршрут через порт Хасанского округа (МТК «Приморье-2») оценивается в 1484,8 USD/TEU (экономия 41,3%), где автотранспорт по КНР (326 км) стоит 464,4 USD, а по территории РФ (136 км) – 120,4 USD.

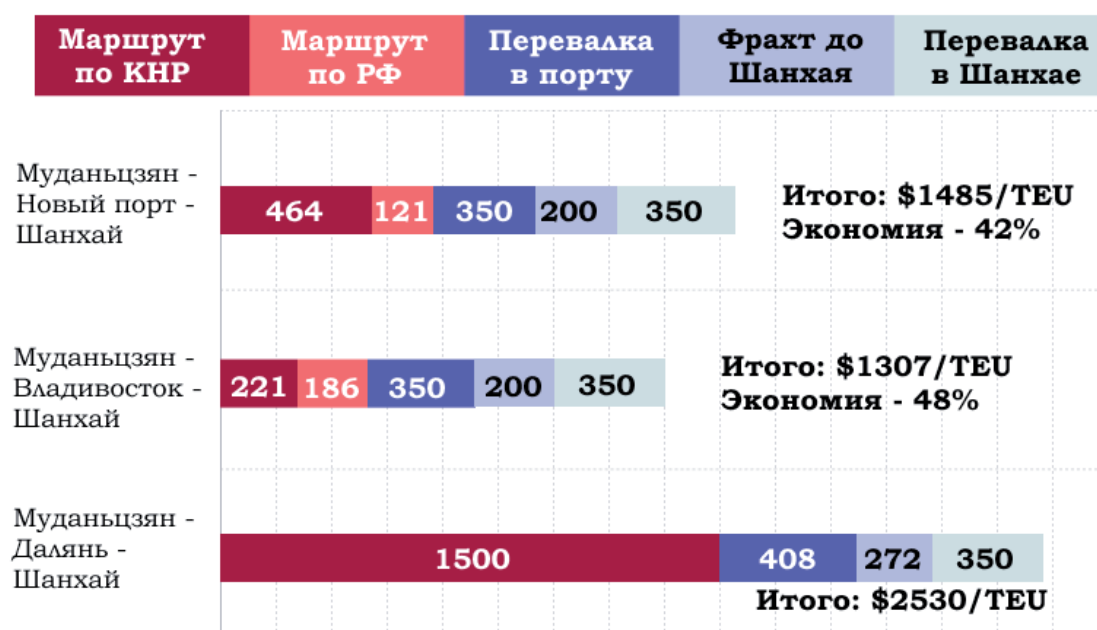
Данные рисунка 1 показывают, что экономия на маршрутах через Приморский край формируется прежде всего за счет сокращения плеча автомобильной перевозки по территории КНР (с 1053 км до 155–326 км) и меньшей протяженности морского участка до Шанхая. Итоговая экономия составляет 48,4%

при доставке через порт Владивосток и 41,3% – при доставке через порт Хасанского округа, что превышает пороговое значение в 10%, заложенное в модели как условие экономической целесообразности переключения грузопотока, и в целом подтверждает выводы В. В. Хмелевского [Хмелевский, 2018] о наличии у коридоров структурного конкурентного преимущества при условии устранения инфраструктурных барьеров.

Предлагаемая модель развития МТК «Приморье»

Для освоения потенциала прорабатывается внедрение комплекса решений, образующих единую экосистему развития МТК.

В рамках технологического контура в Хасанском муниципальном округе ключевым проектом предполагается строительство нового глубоководного порта с проектной мощностью второго этапа до 70 млн тонн. Прорабатывается комплекс инфраструктурных решений для ликвидации задержек на пограничных переходах и обеспечения бесперебойного мультимодального сообщения между границей и морскими терминалами, включая перспективные технологии автоматизированной и непрерывной доставки



Источник: рассчитано по данным финансово-операционной модели МТК на основе тарифов российских и китайских логистических компаний и данных ОАО «РЖД».
Рис. 1. Сравнительный анализ расходов на транспортировку по МТК (USD/TEU)

грузов.

В институциональном контуре предполагается создание единого управляющего оператора коридоров, внедрение сквозного тарифного каталога, расчетов в национальных валютах и запуск единого цифрового документооборота; разработка стандартов работы терминалов с требованиями по срокам обработки грузов, качеству сервиса, обмену данными и порядка взаимодействия с контрольными органами. В качестве нормативно-правовой основы предлагается задействовать режим международной территории опережающего развития (МТОР) и подготовить обновленное межправительственное соглашение между РФ и КНР, охватывающее обязательства сторон по объемам грузовой базы.

Этапы реализации предлагаемой модели

Для синхронизации инвестиционных процессов реализация модели структурирована в три этапа.

Первый этап (2026–2031 годы) ориентирован на начало полноформатной эксплуатации МТК «Приморье-1». Ключевыми задачами выступают завершение реконструкции пунктов пропуска Пограничный и Краскино, развитие перевалочных мощностей в порту Суходол. Параллельно инициируется фаза проектирования нового глубоководного порта для МТК «Приморье-2». Институционально закрепляется создание единого оператора и прорабатывается применение режима МТОР в качестве инструмента привлечения инвестиций.

Второй этап (2032–2036 годы) предусматривает ввод в промышленную эксплуатацию базовых объектов МТК «Приморье-2» и утверждение единой конкурентоспособной тарифной политики. Планируется выход на перевалку до 20 млн тонн зерновых и до 11 млн тонн контейнерных грузов по южному направлению.

Третий этап (2037–2050 годы) знаменует переход к полномасштабной эксплуатации обоих коридоров и их стратегической интеграции в Трансарктический транспортный коридор. Логистическая система Приморского края выходит на целевые макроэкономические парамет-

ры, формируя конкурентную альтернативу южным морским маршрутам для внешнеторгового оборота КНР с третьими странами.

Прогнозные социально-экономические эффекты

В контексте реализации второго и третьего этапов качественно новым вектором развития проекта выступает интеграция МТК в Трансарктический транспортный коридор. Экономическая логика данного решения продиктована необходимостью диверсификации глобальных цепочек поставок и формирования конкурентной альтернативы южным морским маршрутам.

Внешнеторговый оборот северо-восточных провинций Китая с третьими странами достигает 260 млн тонн, при этом значительная часть экспортных грузов традиционно направляется в Европу через перегруженный Суэцкий канал. Расширение маршрутов МТК «Приморье» позволяет сформировать на юге края мультимодальный транспортный узел, органично включенный в ротацию магистральных судов на трансконтинентальных направлениях. Количественные условия данного сценария (сокращение морского плеча, роль ледокольного флота) заложены в модель как допущения долгосрочного третьего этапа и раскрыты в предыдущем разделе.

Заключение

Проведенный анализ показывает, что развитие МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» является научно обоснованной задачей регионального развития. Предложенная в статье модель опирается на воспроизводимую сценарную методологию оценки транзитного потенциала и объединяет технологические и институциональные решения в единую операционную конструкцию. Совокупность мероприятий по модернизации инфраструктуры, формированию режима МТОР, заключению обновленного межправительственного соглашения и созданию единого оператора закрепляет за Приморским краем статус ключевого транспортно-экономического узла России на Тихом океане и создает основу для долгосрочной интеграции региона в систему трансконтинентальных грузоперевозок.

Список источников:

1. Бакланов, П. Я., Мошков, А. В., Ткаченко, Г. Г., Шведов, В. Г. Большое дальневосточное транспортно-экономическое кольцо: структура и функции в пространственном развитии региона // Вестник Московского университета. Серия 5. География. 2023. Т. 78, № 2. С. 73-88. DOI: 10.55959/MSU0579-9414.5.78.2.7 EDN: OSVRZP
2. Бардаль, А. Б. Транспортная система Дальневосточного федерального округа: современное состояние и перспективы Восточного полигона железных дорог // Регионалистика. 2021. Т. 8, № 3. С. 21-31. DOI: 10.14530/reg.2021.3.21 EDN: AZBSZC
3. Бардаль, А. Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: структурные изменения на фоне общеэкономической динамики и геополитических шоков // Пространственная экономика. 2025. Т. 21, № 2. С. 78-113. DOI: 10.14530/se.2025.2.078-113 EDN: TSEREF
4. 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
5. Гао Цзисян. Китайско-российское сотрудничество на Дальнем Востоке в контексте взаимодействия «открытости на Север» и «поворота на Восток» // Экономика региона. 2025. Т. 21, № 3. DOI: 10.17059/ekon.reg.2025-3-16
6. 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: NHXSQL
7. Изотов, Д. А. Взаимосвязь Дальнего Востока России с отечественным и зарубежным рынками (на примере торговых взаимодействий) // Проблемы развития территории. 2022. Т. 26, № 6. С. 44-60. DOI: 10.15838/ptd.2022.6.122.3 EDN: FITWUA
8. Маслюк, Н. А., Медведева Н. В. Инструментарий реализации регионального инвестиционного стандарта нового поколения // Власть и управление на Востоке России. 2022. № 2 (99). С. 8-20. DOI: 10.22394/1818-4049-2022-99-2-8-20 EDN: LNOXTG
9. Медведева, Н. В., Маслюк, Н. А. Новые инструменты привлечения инфраструктурных инвестиций в экономику региона // Власть и управление на Востоке России. 2022. № 3 (100). С. 87-100. DOI: 10.22394/1818-4049-2022-100-3-87-100 EDN: SLVAJR
10. Минакир, П. А., Демьяненко, А. Н. Очерки по пространственной экономике. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. 272 с. ISBN: 978-5-906118-09-7 EDN: UBEVHV
11. Хмелевский, В. В. Потенциал международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» // Проблемы современной экономики. 2018. № 1 (65). С. 39-42. EDN: XUAZKP
12. Diao Xiuhua Economic cooperation of the Northeast China and the Far East of Russia under new conditions: status, capacity, and supply // Journal of regional and international competitiveness. 2021. Vol. 4, No. 5. Pp. 44-49. DOI: 10.52957/27821927-2021-4-44

References:

1. Baklanov, P. Ya., Moshkov, A. V., Tkachenko, G. G., Shvedov, V. G. (2023) The great Far Eastern transport and economic ring: structure and functions in the spatial development of the region. *Lomonosov Geography Journal*, vol. 78, no. 2, pp. 73–88 (in Russ.).
2. Bardal, A. B. (2021) The transport system of the Far Eastern Federal District: current state and prospects of the Eastern range of railways. *Regionalistica*, vol. 8, no. 3, pp. 21–31 (in Russ.).
3. Bardal, A. B. (2025) Transport complex of the Russian Far East: structural changes amid general economic dynamics and geopolitical shocks. *Spatial Economics*, vol. 21, no. 2, pp. 78–113. DOI: 10.14530/se.2025.2.078-113 (in Russ.).

4. 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 (in Russ.)
5. Gao Jixiang (2025) Sino-Russian cooperation in the Far East in the context of the interaction between «opening to the North» and «turning to the East». *Economy of Region*, vol. 21, no. 3. DOI: 10.17059/ekon.reg.2025-3-16 (in Russ.).
6. Zaostrovskikh E. A. (2025) Sea transport corridors: changes and development prospects in 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 (in Russ.).
7. Izotov, D. A. (2022) Interrelation of the Russian Far East with domestic and foreign markets (case study of trade interactions). *Problems of Territory's Development*, vol. 26, no. 6, pp. 44–60 (in Russ.).
8. Maslyuk, N. A., Medvedeva, N. V. (2022) Tools for implementing a new generation regional investment standard. *Power and Administration in the East of Russia*, no. 2 (99), pp. 8–20 (in Russ.).
9. Medvedeva, N. V., Maslyuk, N. A. (2022) New instruments for attracting infrastructure investments into the regional economy. *Power and Administration in the East of Russia*, no. 3 (100), pp. 87–100 (in Russ.).
10. Minakir, P. A., Demyanenko, A. N. (2014) Essays on Spatial Economics. Khabarovsk: ERI FEB RAS. 272 p. (in Russ.).
11. Khmelevsky, V. V. (2018) The potential of the “Primorye-1” and “Primorye-2” international transport corridors. *Problems of Modern Economics*, no. 1 (65), pp. 39–42 (in Russ.).
12. Diao Xiuhua (2021) Economic cooperation of the Northeast China and the Far East of Russia under new conditions: status, capacity, and supply. *Journal of regional and international competitiveness*, vol. 4, no. 5, pp. 44–49. DOI: 10.52957/27821927-2021-4-44

Статья поступила в редакцию 01.08.2026; одобрена после рецензирования 17.08.2026; принята к публикации 18.08.2026.

The article was submitted 01.08.2026; approved after reviewing 17.08.2026; accepted for publication 18.08.2026.

Информация об авторе

О. Н. Кожемяко – Губернатор Приморского края, Владивосток, Россия
kozhemyako_on@primorsky.ru

Information about the author

O. N. Kozhemyako – Governor of the Primorsk territory, Vladivostok, Russia
kozhemyako_on@primorsky.ru