

Original article

УДК 332.1(571.62)

<https://elibrary.ru/JLFRHK>

The Khabarovsk territory as an industrial and logistics integrator of the Far East



**Dmitriy V.
Demeshin**
Governor
of the Khabarovsk territory

Abstract. The article substantiates the role of the Khabarovsk territory as an industrial and logistic integrator of the Far East in the context of formation of a new model of spatial and socio-economic development of macro-region. Perspective directions of the region's development are considered, ensuring transition from the local investment and infrastructure projects to an interconnected system of industrial, transport, technological and human interactions. Special attention is paid to the Khabarovsk–Komsomolsk-on-Amur bipolar industrial system, the development of aviation and shipbuilding, metallurgical complex and industrial cooperation. Transport corridors, the potential of the Amur Basin and the Russian-Chinese border area, as well as the infrastructural and personnel conditions for economic growth are considered separately. The enclave-transit and integration-production models of using the region's potential are compared. The author substantiates the priority of approach focused on interregional cooperation, development of the value chains, non-resource exports and the inclusion of science and education in the production cycle. Approach to assessing the development outcomes is proposed based on indicators of economic connectivity that complement the traditional indicators of investment, output, taxes, and employment. The conclusion is made about strategic function of the Khabarovsk territory as a territory capable of integrating industrial, transport, scientific, technological and foreign economic relations of the Far East..

Keywords: the Khabarovsk territory, the Far East, spatial development, socio-economic development, industrial and logistical integration, interregional cooperation, industrial clusters, value chains, transport and logistics infrastructure, human capital, economic connectivity

For citation: Demeshin, D. V. (2026) The Khabarovsk territory as an industrial and logistics integrator of the Far East. *Power and Administration in the East of Russia*, no. 3 (116), pp. 121–130. EDN: JLFRHK

Научная статья

Хабаровский край как индустриально-логистический интегратор Дальнего Востока

Дмитрий Викторович Демешин

Губернатор Хабаровского края

Аннотация. В статье обоснована роль Хабаровского края как индустриально-логистического интегратора Дальнего Востока в условиях формирования новой модели пространственного и социально-экономического развития макрорегиона. Рассматриваются перспективные направления развития края, обеспечивающие переход от локальных инвестиционных и инфраструктурных проектов к взаимосвязанной системе производственных, транспортных, технологических и человеческих взаимодействий. Особое внимание уделено двухполюсной промышленной системе Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре, развитию авиа- и судостроения, металлургического комплекса и производственной кооперации. Отдельно рассматриваются транспортные коридоры, потенциал Амурского бассейна и российско-китайского приграничья, а также инфраструктурные и кадровые условия экономического роста. Сопоставлены анклавно-транзитная и интеграционно-производственная модели использования потенциала края. Обоснована приоритетность подхода, ориентированного на межрегиональную кооперацию, развитие цепочек создания стоимости, несырьевого экспорта и включение науки и образования в производственный цикл. Предложен подход к оценке результатов развития на основе показателей экономической связности, дополняющих традиционные показатели инвестиций, выпуска, налогов и занятости. Сделан вывод о стратегической функции Хабаровского края как территории, способной интегрировать производственные, транспортные, научно-технологические и внешнеэкономические связи Дальнего Востока.

Ключевые слова: Хабаровский край, Дальний Восток, пространственное развитие, социально-экономическое развитие, индустриально-логистическая интеграция, межрегиональная кооперация, промышленные кластеры, цепочки создания стоимости, транспортно-логистическая инфраструктура, человеческий капитал, экономическая связность

Для цитирования: Демешин, Д. В. Хабаровский край как индустриально-логистический интегратор Дальнего Востока // Власть и управление на Востоке России. 2026 № 3 (116). С. 121–130. EDN: JLFRHK

Введение

Научный взгляд на пространственное развитие меняет сам подход к оценке региона. Значение территории определяется не только запасами ресурсов, объемом вложенных в проекты инвестиций и числом построенных объектов, но прежде всего ее способностью связывать отрасли, города и транспортные узлы в устойчивые цепочки создания стоимости [Гранберг, 2026]. Стратегическая ценность Хабаровского края для Дальнего Востока и всей страны формируется за счет со вмещения на одной территории базового

промышленного производства, функций ключевого логистического распределителя, центра генерации новых технологий и прямого выхода на международные рынки Азии. Именно поэтому вклад Хабаровского края в развитие Дальнего Востока может быть значительно больше собственного экономического масштаба.

В пространственной экономике существует принципиальное различие между точкой роста и системой развития [Минакир, 2006; Минакир, 2021]. Точка роста способна быстро увеличить выпуск, налоговые поступления, но при этом

оставаться слабо связанной с местными поставщиками, наукой, рынком труда и городской средой [Бухвальд; 2017; Валентик, 20184]. Такая модель дает статистический рост, однако не всегда создает фундамент для устойчивого долгосрочного развития территории. Система возникает там, где месторождение связано с переработкой, крупный завод – с сетью поставщиков, транспортный коридор – с освоением территории, а инвестиции – с воспроизводством кадров и ростом качества жизни.

Именно поэтому при реализации Стратегии социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа до 2030 года с прогнозом до 2036 года¹ важен не только перечень региональных приоритетов, но и функция каждого субъекта в макрорегиональном разделении труда.

В Хабаровском крае на площади около 788 тыс. квадратных километров проживают порядка 1,3 млн человек. В структуре экономики значительную роль играют транспортировка и хранение, добывающая промышленность и обрабатывающие производства. На территории региона пересекаются БАМ и Транссиб, функционируют морские и речные порты, формируется новый железнодорожный выход к Охотскому морю, развивается приграничное сотрудничество с дружественными государствами. Одновременно в крае наращиваются компетенции в сфере авиа- и судостроения, металлургии, машиностроения, нефтепереработки, лесопереработки и производства высокотехнологичной продукции.

Указанные факторы определяют наличие альтернативных стратегических приоритетов развития региона. Первый – наращивать транзит, добычу и отдельные крупные производства, получая значимые, но преимущественно локальные эффекты. Второй – строить интеграционно-производственную модель, в которой Хабаровский край выпускает продукцию и оказывает услуги для всего Дальнего Востока, а инфраструктур-

турные и ресурсные проекты формируют новые цепочки стоимости внутри макрорегиона. Именно второй вариант способен дать наибольший долгосрочный эффект на горизонте до 2036 года.

Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре: двухполюсная промышленная система

Функция интегратора предполагает наличие центра (ядра), способного одновременно производить сложный продукт и организовывать широкую кооперацию.

В Хабаровском крае эта роль принадлежит городам Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре [Ефременко, Габунов, 2020]. Экономически они являются взаимодополняющими элементами одной промышленной системы.

Комсомольск-на-Амуре концентрирует компетенции сложного серийного производства. В городе сформировались школы авиа- и судостроения, металлургии, нефтепереработки, обработки материалов, производственного управления и подготовки рабочих кадров.

Хабаровск, в свою очередь, выполняет управленческую, научно-образовательную, проектную, логистическую и сервисную функции. В краевом центре сосредоточены учебные заведения профессионального образования и научные организации, органы управления, финансовые и транспортные компании, а также предоставляющие услуги в сфере инжиниринга, проектирования и технологического предпринимательства.

В совокупности городские округа Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре имеют достаточный потенциал для продвижения продукта по всей цепочке стоимости: от исследований и конструкторских решений до комплектования, серийного выпуска, ремонта и выхода на межрегиональный или внешний рынок.

Эффект предлагаемой модели определяется не только географической близостью, но и функциональной взаимодополняемостью. Сокращение организационных разрывов между предприятиями, вузами, конструкторскими бюро, постав-

¹ Стратегия социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа до 2030 года с прогнозом до 2036 года (проект): подготовлена Минвостокразвития России, 2026. URL: <https://dfostrategy.vostokgosplan.ru/>

щиками и институтами развития двух городов будет способствовать ускорению интеграции технологий и снижению издержек кооперации.

Кластер измеряется не числом участников, а уровнем развития цепочек стоимости

Одним из основных инструментов промышленной политики края является использование кластерного подхода. Его реализация предполагает сокращение издержек на поиск поставщиков, ускорение обмена знаниями, формирование общих стандартов, совместных разработок и обеспечение устойчивого спроса [Michael E. Porter, 1998].

С 2024 года в крае действует Хартия промышленного технологического суверенитета и импортозамещения². На сегодняшний день к ней присоединились свыше 420 предприятий, образовательные организации и институты развития. Для участников доступны льготные займы, гарантии, земельные участки и другие меры поддержки. Однако основной эффект Хартии состоит не в количестве предоставленных инструментов, а в формировании новой дисциплины кооперации: сначала искать российское и региональное решение, совместно осваивать технологию и только затем обращаться к внешнему поставщику.

Например, ядром авиационного кластера региона являются предприятия Объединенной авиастроительной корпорации, осуществляющие деятельность в Комсомольске-на-Амуре. Вокруг них формируется круг региональных компаний, производящих технологическую оснастку, жгуты, режущий инструмент и авиационные детали. Для экономики края принципиален переход к глубокой локализации полного цикла производства, при котором основная часть добавленной стоимости, инженерных знаний и производственных компетенций будет формироваться в регионе [Исаев, 2012].

Другой пример – развитие производ-

ства беспилотных авиационных систем. В 2025 году предприятия края произвели около 100 тыс. беспилотных летательных аппаратов, а план на 2026 год предусматривает увеличение выпуска до 330 тыс. единиц. Уровень локализации превышает 80 процентов. Однако оценка эффективности функционирования кластера не ограничивается количеством производимых изделий. Долгосрочный эффект определяется уровнем развития компонентной базы – аккумуляторных модулей, печатных плат, микроэлектроники, программного обеспечения, а также расширением сфер гражданского применения (в лесном хозяйстве, геологии, строительстве, мониторинге инфраструктуры, логистике и реагировании на чрезвычайные ситуации и др.).

Учитывая вышеизложенное, уровень развития кластера определяется следующими факторами: вовлеченностью местных дальневосточных поставщиков в стоимость конечного изделия, объемом заказов, поступающих из других субъектов РФ, входящих в состав ДФО, серийностью производства технологий и компонентов, прошедших сертификацию, объемом совместных исследований, разработок и подготовки кадров участниками кластера.

Авиа- и судостроение: формирование мультипликатора сложного продукта

Отрасли авиа- и судостроения характеризуются распределенной моделью создания добавленной стоимости. Производство конечного продукта (самолета или судна) распределяется между большим числом участников: поставщиками материалов, цифровых решений, проводящих испытания, предоставляющих сервисное обслуживание, ремонт и др. Данный подход предполагает оценку функционирования якорного предприятия не только объемом собственного выпуска, но и глубиной формируемой производственной цепочки.

Например, краевые предприятия авиа-

² Инвестиционный портал Хабаровского края. Хартия промышленного технологического суверенитета. – URL: <https://invest.khv.gov.ru/media/news/k-khartii-promyshlennogo-tekhnologicheskogo-suvereniteta-prisoedinilsya-eshche-odin-uchastnik/>; Хартия промышленного технологического суверенитета и импортозамещения // Министерство промышленности и торговли Хабаровского края, 27.06.2024. – URL: <https://minprom.khabkrai.ru/Deyatelnost/Dokumenty/3042>.

астроения формируют рынок спроса для производителей оснастки, композитов, электротехнических систем, инструмента, программного обеспечения, средств диагностики и сервисного обслуживания и др.

Сегмент судостроения и судоремонта региона также формирует мультипликатор в смежных отраслях, в том числе и за пределами Хабаровского края. Для Дальнего Востока нужен не портфель разовых заказов, а единая система планирования жизненного цикла флота: прогноз грузо- и пассажиропотоков, типоразмерный ряд судов, объемы и источники финансирования, объемы строительства и ремонта, подготовка кадров, развитие портовой инфраструктуры и др.

При данном подходе объектом анализа становится не отдельное предприятие (завод), а межрегиональная отраслевая система, что снижает риск неритмичной загрузки производственных мощностей, с одной стороны, а с другой – создает условия для повышения транспортной связанности территорий.

Амурский бассейн связывает Хабаровский и Забайкальский края, Амурскую и Еврейскую автономную области, а также провинцию Хэйлуцзян. Около 80 процентов экспортно-импортных грузов по Амуру перевозятся китайскими судами. Этот факт отражает не только масштабы сотрудничества, но и свободную нишу для российского флота. Возрождение речного судоходства способно одновременно загрузить судостроительные мощности, снизить логистические издержки и восстановить экономическую функцию одной из крупнейших рек Евразии.

Металлургический кластер: акцент на глубокой переработке без технологических упрощений

Хабаровский край обладает значительной минерально-сырьевой базой. Принимая решение о формировании производственных мощностей по переработке сырья, необходимо учитывать следующие факторы: наличие подтвержденного спроса на планируемую номен-

клатуру выпускаемой продукции, технологическую совместимость, имеющиеся энергетические, логистические и экологические ограничения.

Например, проектом освоения Мильканского железорудного месторождения в Тугуро-Чумиканском районе предусматривается переработка до 54 млн тонн железной руды в год³ и выпуск до 16 млн тонн окатышей с выходом на проектную мощность в 2032 году. Потенциальным потребителем планируемого к добыче сырья является ООО «Амурсталь». Однако существуют определенные технологические ограничения – использование окатышей в рамках действующего электрометаллургического процесса предприятия невозможно. Требуется дополнительный передел, предусматривающий производство горячебрикетированного железа (ГБЖ). С учетом проектной мощности ООО «Амурсталь» на уровне 1 млн тонн готовой продукции потенциальный спрос ГБЖ составляет около 200 тыс. тонн в год.

Как результат, имеющиеся ограничения перерабатывающих мощностей и масштабы проекта по освоению месторождения определяют необходимость диверсификации потенциальных рынков сбыта. Данный аспект требует учета при определении направлений развития металлургического кластера региона.

Фокус промышленной политики должен быть направлен не на максимизацию числа переделов любой ценой, а на выбор оптимальной глубины переработки, что позволит наиболее эффективно трансформировать ресурсный проект в ядро устойчивой производственной системы.

Транспортные коридоры: от логистики к развитию территории

Выгодное экономико-географическое положение Хабаровского края определяет его роль в качестве одного из важнейших транспортных узлов Дальнего Востока [Бардадь, 2022]. Однако наличие у региона транзитного потенциала и транспортной инфраструктуры не является достаточным условием для формирования высокой добавленной стоимо-

³ КРДВ. ГОК на Мильканском месторождении мощностью переработки 54 млн тонн железной руды в год. – URL: <https://erdc.ru/news/v-khabarovskom-krae-postroyat-gok-moshchnostyu-pererabotki-54-mln-tonn-zheleznoy-rudy-v-god/>

сти. Инфраструктурный объект может выполнять роль как просто транзитного узла, так и активного участника глобальных цепочек создания стоимости, что определяет его возможности влиять на развитие территории.

Например, в 2025 году грузооборот порта Ванино достиг 42,1 млн тонн, увеличившись на 43,6 процента к предыдущему году⁴. Анализ только объемных показателей не позволяет в полной мере оценить региональные эффекты по созданию добавленной стоимости. Определяющим фактором будет являться выбранная модель развития. С одной стороны, функционирование портовых мощностей может быть направлено лишь на обеспечение перевалки транзитных грузов. С другой – они могут быть комплексно интегрированы в экономическую систему территории, обеспечивая спрос на развитие сопутствующих дополнительных услуг по сортировке, переработке, комплектации и контейнеризации грузовых единиц, ремонту оборудования и подвижного состава и др.

Еще один пример – ввод в эксплуатацию в сентябре 2025 года Тихоокеанской железной дороги. Она связывает Эльгинское угольное месторождение, расположенное в Нерюнгринском районе Республики Саха (Якутия), с портом Эльга на побережье Охотского моря в Хабаровском крае. Дальнейшее развитие проекта возможно по двум альтернативным сценариям. При первом – инфраструктура обеспечивает обработку и транспортировку грузов только между месторождением и портом. При втором – формируются внешние эффекты для экономики Тугуро-Чумиканского, Аяно-Майского и сопредельных районов края за счет создания условий для геологоразведки, реализации новых инвестиционных проектов, развития инфраструктуры связи, энергоснабжения и повышения транспортной доступности территорий.

Однако, учитывая особый статус железной дороги, реализация второго сценария потребует специальных соглашений об обеспечении доступа, синхрони-

зации с региональными планами развития, а также оценки общественной эффективности. Важно не возложить на частный проект несвойственные ему функции, а определить, какие элементы инфраструктуры могут экономически обоснованно использоваться для развития территории без ущерба для базовой модели проекта.

Большой Уссурийский – территория создания стоимости

Уникальным проектом является развитие острова Большой Уссурийский – территории российско-китайского сотрудничества. Планируется создание постоянного автомобильного пункта пропуска мощностью до 2,5 тыс. человек и 400 транспортных средств в сутки. Следует отметить, что максимизация экономического эффекта будет достигаться не за счет наращивания пропускной способности, а сформированной экономической специализации по обе стороны границы.

Фокус на логистике, розничной торговле и туризме, с одной стороны, будет способствовать наращиванию объемов импорта, с другой – создавать риски для развития собственных производств [Степанова, 2026]. В этой связи целесообразно расширение экономической специализации приграничной территории за счет предоставления услуг по сертификации, инжинирингу, электронной торговле и др. Как результат, производители из Хабаровского края и сопредельных дальневосточных регионов смогут получить полный комплекс услуг, в том числе связанных с продвижением собственной продукции на рынок КНР.

Приграничная территория должна стать не линией прохождения товара, а пространством, где формируются дополнительная добавленная стоимость и новые рынки сбыта.

Развитие судоходства в Амурском бассейне: потенциал для формирования международного транспортного коридора

Судоходная часть бассейна реки Амур проходит по территории четырех российских регионов и соприкасается с Северо-

⁴ Грузооборот морских портов России за 2025 год // Ассоциация морских торговых портов, 16.01.2026. – URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-2025-god>

Востоком Китая. Сохранился основной каркас речных портов: Хабаровск, Николаевск-на-Амуре, Благовещенск, Джалинда, Фуюань и Тунцзян. Это создает предпосылки для восстановления смешанных перевозок, развития сети пассажирских маршрутов, туризма и оптимизации логистики северного завоза.

Инструментом формирования такой транспортной системы должна стать комплексная государственная программа Российской Федерации «Развитие судоходства в Амурском бассейне внутренних водных путей». Документом предусматривается увеличение к 2030 году объема грузоперевозок по внутренним водным путям Амурского бассейна до 7 млн тонн в год (в 2025 году обработано 4,3 млн тонн), а пассажирского и туристического потока – до более чем 1,7 млн человек (в 2025 году – 920 тыс. человек).

Для достижения указанных параметров предусматриваются: обеспечение паритетности перевозок на трансконтинентальном маршруте с КНР, запуск пилотных межрегиональных и международных маршрутов с интеграцией в национальную цифровую транспортно-логистическую платформу «ГосЛог», формирование мультимодальных центров в ключевых узлах Амурского бассейна, восстановление судоходных характеристик и развитие навигационного обеспечения.

Критическим условием реализации программы является обновление флота. В Амурском бассейне зарегистрировано 838 судов, их средний возраст превышает 46 лет, при этом только 73 судна имеют возраст менее 24 лет. Развитие перевозок объективно формирует долгосрочный спрос на строительство и ремонт судов, а также модернизацию причальной и сервисной инфраструктуры.

Именно здесь программа развития судоходства напрямую соединяется с промышленной специализацией Хабаровского края. Созданный на базе Хабаровского судостроительного завода и Хабаровской ремонтно-эксплуатационной базы флота Центр судостроения и судоремонта может стать ключевым производственным звеном в обновлении флота Амурского

бассейна. Как результат, транспортная отрасль формирует спрос для промышленности, а промышленная политика, в свою очередь, создает материальную основу для повышения транспортной связанности дальневосточных регионов.

Инфраструктура и человеческий капитал – ключевые факторы промышленного роста

Все рассмотренные выше контуры экономической системы региона имеют общие ограничения – энергетические, транспортные, телекоммуникационные, кадровые и другие.

Поэтому инфраструктурные решения необходимо принимать до возникновения дефицита мощности и до фактического выхода инвестора на площадку. Для края это означает формирование десятилетних инфраструктурных балансов. Причем все они должны иметь единый горизонт планирования.

Кадровое ограничение имеет не меньшую значимость. Для инвестора важен не только общий объем рабочей силы, но и объемы воспроизводства инженерных, технологических и рабочих компетенций. Подготовка кадров должна начинаться не после ввода предприятия, а одновременно с инвестиционным решением. Контрольные цифры приема в колледжи и университеты, программы переподготовки, корпоративное образование и научные исследования необходимо связывать с долгосрочной картой промышленного спроса.

Научная и образовательная системы особенно важны для перехода от локализации готовых решений к собственным разработкам. Производство детали по чужой документации создает рабочее место. Способность спроектировать деталь, материал или программный комплекс формирует компетенции, которые могут многократно воспроизводиться и выходить на новые рынки.

Развитие человеческого капитала нельзя рассматривать отдельно от промышленной политики. Качество медицины, образования, жилья, транспорта и городской среды определяет способность территории удерживать специалистов и передавать навыки между поколениями.

Стратегические модели реализации потенциала региона

Проведенный анализ позволяет сопоставить две модели реализации потенциала края.

Анклавно-транзитная модель ориентирована на рост добычи, перевалки и единичных крупных производств. Она способна обеспечить значительные инвестиции и экспорт, но характеризуется ограниченной локализацией поставок, слабой связью с малым бизнесом и зависимостью населенных пунктов от отдельных проектов.

Интеграционно-производственная модель основана на межрегиональной кооперации, формировании экономически обоснованных глубоких переделов, использовании транспорта как ключевого элемента развития территории, а науки и образования – как части производственного цикла.

Главное различие между моделями заключается не в составе объектов, а в архитектуре связей. Один и тот же порт может быть точкой перевалки или ядром промышленной зоны. Одна и та же железная дорога – специализированным коридором или источником инфраструктурных внешних эффектов. Одно и то же месторождение – экспортным активом или основой сети переработчиков и сервисных компаний.

Поэтому традиционные показатели – инвестиции, выпуск, налоги, тоннаж и число рабочих мест – необходимо дополнить показателями связности [Михеева, 2018]. Для промышленности это доля дальневосточных поставщиков в стоимости конечного изделия и доля заказов из других регионов ДФО. Для ресурсных проектов – добавленная стоимость и постоянная занятость на единицу добытого сырья. Для портов – доля обработанных и несырьевых грузов, а также стоимость услуг на тонну.

Для крупных инфраструктурных проектов важно измерять мощность и объекты, доступные третьим пользователям, изменение времени и стоимости доставки, появление новых производств и услуг. Для Большого Уссурийского – объем российского несырьевого экспорта и технологических

услуг. Для Амура – долю российского флота и объем смешанных перевозок. Для человеческого капитала – закрепляемость выпускников, миграционный баланс квалифицированных кадров и рост производительности труда.

Эта система не отменяет привычную статистику. Она отвечает на другой вопрос: превращается ли инвестиционный проект в элемент региональной и макро-региональной системы либо остается изолированным активом. Управление развитием должно постепенно переходить от подсчета числа проектов к оценке качества экономических связей между ними.

Речь идет о повышении плотности производственных, транспортных, технологических и человеческих взаимодействий. Чем выше эта плотность, тем больше добавленной стоимости остается на Дальнем Востоке и тем устойчивее экономика к внешним колебаниям.

Заключение

К 2036 году Хабаровский край должен предстать не как перечень крупных строек, а как целостная производственная, транспортная и научно-технологическая система.

Такой результат возможен только при опережающем развитии энергетики, связи, жилья, образования, медицины и городской среды. Экономическая система устойчива тогда, когда человек видит в ней не временный проект, а профессиональную и жизненную перспективу.

Особая роль Хабаровского края в Стратегии социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа до 2030 года с прогнозом до 2036 года определяется не одним преимуществом. Она заключается в способности соединить ресурсы северных территорий, производственные компетенции Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре, БАМ и тихоокеанские порты, Амурский бассейн, российско-китайское приграничье, науку и человеческий капитал.

Россия совершила стратегический поворот на Восток. Теперь этот поворот необходимо обеспечить промышленно и технологически. Хабаровский край способен стать местом, где Дальний Восток не просто осваивают – где его проектируют, производят и собирают.

Список источников:

1. Бардаль, А. Б. Потребности в транспортных услугах в отраслях экономики субъектов Российской Федерации Юго-Западной транзитной зоны Дальневосточного федерального округа // Регионалистика. 2022. Т. 9. № 4. С. 5–18. DOI: 10.14530/reg.2022.4.5 EDN: YLWHOC
2. Бухвальд, Е. М. Формирование «точек роста» как инструмент политики пространственного развития экономики России // Вестник ВолГУ. Серия 3, Экономика. Экология. 2017. Т. 19. № 2. С. 8–18. DOI: 10.15688/jvolsu3.2017.2.1 EDN: ZHDJCN
3. Валентик, О. Н. «Точки роста» как инструмент стратегий развития российских регионов // Вестник Владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых. Серия: Экономические науки. 2018. № 3 (17). С. 50–64. EDN: VGCGVI
4. Гранберг, А. Г. Экономическое пространство России // Экономика и управление. 2006. № 2 (23). С. 11–15. EDN: IBXVQP
5. Ефременко, В. Ф., Габунов, В. В. Развитие инновационного территориального кластера авиастроения и судостроения Хабаровского края // Власть и управление на Востоке России. 2020. № 3 (92). С. 97–106. DOI: 10.22394/1818-4049-2020-92-3-97-106 EDN: LKHNNK
6. Исаев, А. Г. Перспективы формирования авиастроительного кластера в Хабаровском крае // Федерализм. 2012. № 3 (67). С. 71–84. EDN: PDQJRT
7. Минакир, П. А. Экономическое развитие в «ловушке» роста: случай Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2021. Т. 17. № 4. С. 7–15. DOI: 10.14530/se.2021.4.007-015 EDN: XDUQUR
8. Минакир, П. А. Пространственные аспекты российской экономики // Экономика и управление. 2006. № 1 (22). С. 15–18. EDN: IBXVAV
9. Михеева, Н. Н. Приоритеты регионального развития как фактор экономического роста // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2018. Т. 16. С. 32–52. DOI: 10.29003/m252.sp_ief_ras2018/32-52 EDN: POOBUB
10. Степанова, В. С. Стратегические вызовы развития Большого Уссурийского острова // Экономика и управление. 2026. Т. 32. № 4. С. 457–467. DOI: 10.35854/1998-1627-2026-4-457-467 EDN: AAPRBG11.
11. Michael E. Porter. Clusters and the New Economics of Competition [Electronic resource] // Harvard Business Review. – 1998. – November. – URL: <https://hbr.org/1998/11/clusters-and-the-new-economics-of-competition>.

References:

1. Bardal, A. B. (2022) Demand for Transport Services in the Economic Sectors of the Subjects of the Russian Federation in the South-Western Transit Zone of the Far Eastern Federal District. *Regionalistics*, vol. 9, no. 4, pp. 5–18. DOI 10.14530/reg.2022.4.5 EDN: YLWHOC (in Russ.).
2. Bukhvald, E. M. (2017) Formation of “Growth Points” as a Tool for Spatial Development Policy of the Russian Economy. *Bulletin of Volgograd State University. Series 3, Economics. Ecology*, vol. 19, no. 2, pp. 8–18. DOI: 10.15688/jvolsu3.2017.2.1 EDN: ZHDJCN (in Russ.).
3. Valentik, O. N. (2018) «Growth Points» as a Tool for Development Strategies of Russian Regions. *Bulletin of Vladimir State University Named after Alexander Grigorievich and Nikolai Grigorievich Stoletov. Series: Economic Sciences*, no. 3 (17), pp. 50–64. EDN VGCGVI (in Russ.).
4. Granberg, A. G. (2006) The Economic Space of Russia. *Economics and Management*, no. 2 (23), pp. 11–15. EDN: IBXVQP (in Russ.).
5. Efremenko, V. F., Gabunov, V. V. (2020) Development of an Innovative Territorial Cluster of Aircraft and Shipbuilding in Khabarovsk Krai. *Power and Administration in the East of Russia*, no. 3 (92), pp. 97–106. DOI 10.22394/1818-4049-2020-92-3-97-106

EDN: LKHHNK (in Russ.).

6. Isaev, A. G. (2012) Prospects for the Formation of an Aircraft Building Cluster in Khabarovsk Krai. *Federalism*, no. 3 (67), pp. 71–84. EDN PDQJRT (in Russ.).

7. Minakir, P. A. (2021) Economic Development in the “Growth Trap”: The Case of the Far East. *Prostranstvennaya ekonomika=Spatial Economics*, vol. 17, no. 4, pp. 7–15. DOI 10.14530/se.2021.4.007-015 EDN: XDUQUR (in Russ.).

8. Minakir, P. A. (2006) Spatial Aspects of the Russian Economy. *Economics and Management*, no. 1 (22), pp. 15–18 (in Russ.).

9. Mikheeva, N. N. (2018) Priorities of Regional Development as a Factor of Economic Growth. *Scientific Works: Institute of Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences*, vol. 16, pp. 32–52. DOI 10.29003/m252.sp_ief_ras2018/32-52 EDN: POOBUB (in Russ.).

10. Stepanova, V. S. (2026) Strategic Challenges for the Development of Bolshoy Ussuriysky Island. *Economics and Management*, vol. 32, no. 4, pp. 457–467. DOI 10.35854/1998-1627-2026-4-457-467 EDN: AAPRBG11 (in Russ.).

11. Michael E. Porter. Clusters and the New Economics of Competition. *Harvard Business Review*. – 1998. – November. – URL: <https://hbr.org/1998/11/clusters-and-the-new-economics-of-competition>.

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

Д. В. Демешин – Губернатор Хабаровского края, Хабаровск, Россия
main@khv.gov.ru

Information about the author

D. V. Demeshin – Governor of Khabarovsk Krai, Khabarovsk, Russia
main@khv.gov.ru