

Научная статья  
УДК 323.2  
<https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-4/132-138>

## Трансформация роли и значения Дальнего Востока России в региональной структуре страны

Виктор Алексеевич Бурлаков  
Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия;  
Владивостокский филиал Дальневосточного юридического института МВД России, Владивосток, Россия,  
[burlakov.va@dvvu.ru](mailto:burlakov.va@dvvu.ru)

**Аннотация:** За последние десять лет российский Дальний Восток пережил существенную трансформацию в политической и социально-экономической сфере. Регион оставался под постоянным и пристальным вниманием центрального руководства страны. Однако значительные финансовые вливания и экономические преференции не привели к существенному изменению ситуации в регионе. В рамках данной работы рассматриваются причины этого.

**Ключевые слова:** *российский Дальний Восток, институты развития, ТОП, транспортная инфраструктура*  
**Для цитирования:** Бурлаков В. А. Трансформация роли и значения Дальнего Востока России в региональной структуре страны // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2022. № 4. С. 132–138. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-4/132-138>

Original article  
<https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-4/132-138>

## Transformation of the role and importance of the Russian Far East in the regional structure of the country

Viktor A. Burlakov  
Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia; Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation (Vladivostok branch), Vladivostok, Russia, [burlakov.va@dvvu.ru](mailto:burlakov.va@dvvu.ru)

**Abstract:** Over the past ten years, the Russian Far East has undergone a significant transformation in the political and socio-economic sphere. The region remained under the constant and scrutiny of the country's central leadership. However, significant financial injections and economic preferences did not lead to a significant change in the situation in the region. Within the framework of this work, the reasons for this are considered.

**Key words:** *Russian Far East, development institutions, territories of advanced development, transport infrastructure*  
**For citation:** Burlakov V. A. Transformation of the role and importance of the Russian Far East in the regional structure of the country // Ojkumena. Regional researches. 2022. No. 4. P. 132–138. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-4/132-138>

---

Целью данной работы является анализ влияния протекающих в Дальневосточном регионе социально-экономических процессов на определение места и роли региона в пространственной структуре России. Оценка политического, социально-экономического и географического положения Дальнего Востока должна производиться в комплексе без выделения какого-либо фактора в качестве доминирующего.

За последние десять лет российский Дальний Восток пережил существенную трансформацию в политической и социально-экономической сфере. С периода, предшествующего проведению саммита АТЭС во Владивостоке в 2012 г., Дальневосточный регион остается под постоянным и пристальным вниманием центрального руководства страны. Были приняты экстраординарные меры политического, социально-экономического и административного характера, призванные кардинально изменить сложившуюся в регионе ситуацию.

В первую очередь изменилась система управления Дальневосточным федеральным округом. В мае 2012 г. создается министерство по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития) с территориальными, а не отраслевыми функциями. Государственный орган был призван осуществлять координацию деятельности по реализации государственных программ на территории федерального округа. При этом полпред округа становился главой министерства.

Уже через год, в августе 2013 г., ранг полномочного представителя Президента в Дальневосточном федеральном округе был формально повышен. Полпред стал вице-премьером, которому было подчинено Минвостокразвития.

Параллельно создается серия институтов развития, призванных создать специальные механизмы и условия, стимулирующие социально-экономическое развитие территории. К их числу относятся АО "Корпорация развития Дальнего Востока" (КРДВ) (создана в апреле 2015 г.), АНО "Агентство по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке и Арктике", АНО "Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта" (оба агентства созданы в сентябре 2015 г.), ФАНУ "Востокосплан" (создано в апреле 2011 г.), а также Фонд развития Дальнего Востока (создан в ноябре 2011 г.), единственным акционером которого является государственная корпорация "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" [19. с. 104–105].

Кроме Фонда развития Дальнего Востока, все указанные институты действовали в подчинении Минвостокразвития. В феврале 2019 г. его функции были расширены путем передачи полномочий по управлению Арктической зоной Российской Федерации. Министерство стало называться министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики, а подведомственные ему структуры распространили сферу своей деятельности и на Арктическую зону.

В марте 2021 г. оба агентства были ликвидированы, а их функции переданы КРДВ. Кроме того, функции самой Корпорации были существенно расширены: помимо того, что она является управляющей компанией Арктической зоны Российской Федерации, территорий опережающего социально-экономического развития, свободного порта Владивосток и специального административного района на острове Русский, Корпорация начала курировать спектр социальных программ, напрямую выстраивать отношения с властью и бизнес-сообществом [8].

Параллельно шел процесс предоставления определенных экономических преференций Дальневосточному федеральному округу, призванных стимулировать экономическое развитие региона. В декабре 2013 г. В.В. Путин выступает с инициативой создания в Сибири и на Дальнем Востоке специальных территорий опережающего экономического развития с особыми условиями для организации несырьевого производства. 29 декабря 2014 г. принимается закон "О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации" [12], на основании которого уже в июне 2015 г. были созданы три первых ТОР. К настоящему моменту "Корпорация развития Дальнего Востока" курирует 23 ТОР<sup>1</sup>, действующих с учетом дальневосточных преференций. Два последних ТОР были образованы в сентябре 2020 г. На территории всех дальневосточных ТОР действует порядка 468 резидентов [16. с. 24; 10; 11].

В октябре 2015 г. принимается закон "О свободном порте Владивосток" [10], в соответствии с которым начинает функционировать новая зона экономического развития – свободный порт Владивосток (СПВ). Первоначально режим СПВ распространялся на 15 муниципалитетов юга Приморского края, а затем он был распространен на ключевые гавани Дальнего Востока: Ванинский и Советско-Гаванский муниципальные районы (Хабаровский край), Корсаковский городской округ (Сахалинская область), Петропавловск-Камчатский (Камчатский край), Певек (Чукотский автономный округ), Лазовский муниципальный район (Приморский край). На 1 апреля 2020 г. проект СПВ насчитывал 1687 резидентов [16. с. 30].

Еще одним инструментом точечного воздействия на территориальное развитие стал Специальный административный район на острове Русский (САР Русский), созданный в августе 2018 г. на основании соответствующего закона [11]. В силу территориальной ограниченности и в целом политического характера функционирования САР дальневосточные экономисты оценивают его значение достаточно сдержанно [16. с. 36–37].

Программы "Дальневосточный гектар" и "Дальневосточная ипотека" также не сыграли отводимой им роли и не стимулировали развития регио-

<sup>1</sup> Из данного числа ТОР одна (ТОР «Столица Арктики») сформирована на территории Мурманской области.

на. Так, с начала действия программы "Дальневосточный гектар" к январю 2022 г. ее участниками стало 99,6 тыс. человек. Если учесть, что под программу выделялось порядка 140 млн гектар, то результаты можно оценить как весьма скромные [6]. Оформили же гектар в собственность, по словам вице-премьера Ю.П. Трутнева [7], 1554 человека.

Программа "Дальневосточная ипотека" изначально ориентировалась на очень небольшой круг участников, а потому ее влияние на социально-экономические процессы в регионе оказалось минимальным.

Помимо институциональных преобразований были инициированы крупные промышленные проекты, способные изменить структуру региональной экономики. К их числу можно отнести строительство Находкинского завода минеральных удобрений, Амурского газоперерабатывающего завода в Амурской области, судостроительного комплекса "Звезда" в Большом Камне, разработку ряда крупных месторождений (Наталкинского золоторудного месторождения в Магаданской области, Кимкано-Сутарского железорудного месторождения в Еврейской АО, Удоканского и Баимского каменноугольных месторождений в Якутии), развитие производства строганных и профилированных пиломатериалов в Хабаровском крае (курирует российско-китайский холдинг RFP-Group) и др. В августе 2021 г. глава Минвостокразвития А.О. Чекунков предложил создать новый город Спутник недалеко от Владивостока, сформировав тем самым первую миллионную агломерацию на Дальнем Востоке [9, с. 13].

Вместе с тем существенно изменилась и международно-политическая ситуация в мире и Азиатско-Тихоокеанском регионе, что также существенно повлияло на значение Дальневосточного региона во внешней политике России. Обострение отношений России с Западом инициировало процесс, получивший название "поворот на Восток", в рамках которого предполагалось расширение сотрудничества с Китаем с целью компенсировать возникшие потери. Китайская инициатива "Пояс и путь" рассматривала Северный морской путь в качестве возможного варианта транзитно-транспортного пути в Западную Европу. Фоном данных событий стало существенное ухудшение китайско-американских отношений и стремление Китая к максимальному улучшению отношений с Россией. Это повысило значение российского Дальнего Востока в системе российско-китайских отношений.

Однако данные обстоятельства не стали причинами социально-экономического роста Дальнего Востока. Значительное политическое внимание, финансовые вливания и экономические преференции не привели к существенному изменению ситуации в регионе. Сохранились все негативные тенденции, характерные для развития Дальневосточного федерального округа.

Причины этого видятся в том, что, во-первых, при формулировании целей развития региона продолжает господствовать "освоенческая" парадигма [2]. Весь набор стимулирующих мер формируется таким образом, чтобы создать максимально благоприятные условия для функционирования крупного бизнеса. По умолчанию предполагается, что, развивая производство, бизнес неизбежно будет вкладываться и в развитие социальной инфраструктуры, создавая тем самым комфортные условия проживания. Это, в свою очередь, должно способствовать как сохранению уже проживающего в регионе населения, так и привлечению населения из других регионов страны и, возможно, из-за рубежа. Однако, ориентируясь на максимизацию прибыли, бизнес не стал развивать социальную сферу. Более того, даже привлечение рабочей силы на вновь открывающиеся экономические проекты идет так называемым "вахтовым методом". Результатом является абсурдная ситуация, при которой стимулирование социально-экономического развития региона осуществляется в ущерб большей части его населения и ведет к депопуляции данного региона<sup>2</sup>.

Государство в лице своих региональных управленческих структур и правительства субъектов федерации практически устранилось от данных процессов. Губернатор Хабаровского края М.В. Дегтярев на секции Восточного экономического форума 2022 г. "Будущее отраслей: что купить, а что произве-

<sup>2</sup> Интересные исследования по данному вопросу сделаны дальневосточными учеными [см. 3, 13].

сти? Судостроение" прямо указал на то, что социальная нагрузка предприятий судостроительного комплекса края делает их продукцию неконкурентоспособной. Решение проблемы видится в снижении этой нагрузки различными способами [1].

В рамках Минвостокразвития и КРДВ отсутствуют не только какие-либо значимые социальные проекты, действующие без привязки к крупным экономическим проектам, но и идеи комплексного развития социальной инфраструктуры. Определенный социальный контекст имели программы "Дальневосточный гектар" и "Дальневосточная ипотека". Но и они основной целью ставили стимулирование предпринимательской активности.

Только в сентябре 2021 г. был запущен механизм "Дальневосточная концессия", при помощи которого государство компенсирует инвесторам до 100% от сметной стоимости объектов социальной инфраструктуры в течение 10–20 лет после ввода их в эксплуатацию. На данный момент по этому механизму реализуется 10 проектов общей стоимостью 15,5 млрд рублей [4]. Говорить о результативности программы еще рано, но некоторые ее положения вызывают явные сомнения. Так, основная масса реализуемых проектов концентрируется в крупных городах Дальнего Востока, а пакет заявок содержит значительное количество проектов, связанных со сферой жилищно-коммунального хозяйства и дорожного строительства [5]. Это может свидетельствовать только о том, что региональные власти при помощи нового механизма пытаются решить старые системные проблемы.

Во-вторых, не учитываются географические особенности Дальнего Востока, который только из Европейской России выглядит как целостное образование. Дальний Восток органически распадается на слабо взаимосвязанные части со своими специфическими особенностями функционирования и специфическими региональными интересами.

Наиболее важным дифференцирующим признаком являются климатические условия. Территории Хабаровского и Приморского краев, Сахалинской, Амурской и Еврейской автономной областей относятся к типу территорий с благоприятными и среднелюбоприятными условиями проживания для человека. Остальные территории региона относятся к типу с малоблагоприятными и неблагоприятными условиями жизни. В обозначенных субъектах Дальневосточного федерального округа концентрируется основная часть населения и доля промышленности. Находясь в рамках Дальневосточного региона в лучших условиях и имея дополнительные институциональные стимулы развития, данные субъекты неизбежно станут своего рода экономическими магнитами, притягивающими к себе все имеющиеся в регионе ресурсы. В этих условиях даже целенаправленное адресное финансовое стимулирование развития северных территорий будет неизбежно вести к перетоку капиталов на юг Дальнего Востока.

Политический аспект проблемы требует дифференцированного подхода к дальневосточным субъектам Российской Федерации. "Южные" субъекты нуждаются в прямом контроле и директивном определении политического курса ровно в той же мере, в какой любые регионы центральной России. Здесь политические процессы во многом аналогичны процессам, протекающим в других субъектах. Не потерянная ими способность к саморегулированию может только способствовать их успешному развитию. С другой стороны, как показывает практика, эффективность управления "северными" субъектами напрямую связана со способностью центра жёстко контролировать происходящие там процессы [2, с. 103–104].

Именно поэтому ошибочным является как включение Арктической зоны России в сферу ответственности Минвостокразвития, так и передача в состав Дальневосточного федерального округа Забайкальского края и Республики Бурятия.

И, в-третьих, недостаточно внимания уделяется развитию региональной инфраструктуры. Минвостокразвития и Корпорация развития Дальнего Востока не стимулируют инфраструктурные проекты. Это при том, что регион остается в данном отношении самым слабо развитым в России. Например, плотность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с твердым покрытием составляет для Приморского края 91 км/км<sup>2</sup> (при средней плотности насе-

ления 11,6 чел./км<sup>2</sup>), для Хабаровского – 12 (при 1,7), Амурской области – 34 (при 2,2), Сахалинской – 27 (при 5,6), Еврейской автономной – 67 (при 4,4). Но если мы посмотрим на показатель плотности дорог в регионах центральной России с сопоставимым показателем плотности населения, то увидим следующую картину: Псковская область – 303 км/км<sup>2</sup> (при 11,4 чел./км<sup>2</sup>), Новгородская – 202 (при 11), Вологодская – 116 (при 8,1), Кировская – 114 (при 10,6), Костромская – 137 (при 10,6), Тверская – 249 (при 15,1) [14; 15].

Понятно, что большие пространства с малочисленным населением не нуждаются в большой протяженности дорог. Но в данной иллюстрации представлены "южные" субъекты ДВФО, где сконцентрировано основное население региона. Получается, что показатель более или менее оптимистичен для Еврейской автономии. Однако самый плотнозаселенный и насыщенный автодорогами Приморский край проигрывает западным субъектам в 1,5–2 раза. Аналогично выглядит картина по железнодорожному транспорту.

Экономический эффект от инфраструктурных проектов носит опосредованный характер. Нельзя получить прямую прибыль от строительства автодороги, если только это не платная автострада. Поэтому бизнес и не спешит вкладываться в сооружение дорог, мостов и тоннелей. Основная нагрузка по инфраструктурному насыщению дальневосточных территорий и повышению связности региона лежит на государстве. При этом, не решив данную проблему, пытаться ставить новые рубежи развития невозможно.

Подводя итог, можно констатировать, что повышение политического внимания со стороны российского руководства к Дальневосточному региону, усиление экономического интереса со стороны крупного российского бизнеса и изменение восприятия Дальневосточного федерального округа международными партнерами практически никак не отразилось на экономике самого региона. Сохранившиеся старые подходы к интеграции Дальнего Востока в социально-экономическую систему страны полностью нивелируют все благие начинания.

## Литература

1. Будущее отраслей: что купить, а что произвести? Судостроение // Восточный экономический форум. Новости. 07.09.2022. URL: <https://forumvostok.ru/news/buduschee-otraslej-chto-kupit-achto-proizvesti-sudostroenie/> (дата обращения: 10.10.2022).
2. Бурлаков В.А. Определение места российского Дальнего Востока в геополитической структуре современной России: постановка проблемы // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2011, № 1. С. 98–106.
3. Гриванов Р.И., Шокурова Ю.С. Человеческий капитал как фактор реализации проектов развития региональной экономики Дальнего Востока // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2019. Т. 8. № 1(26). С. 401–405.
4. "Дальневосточная концессия" поможет модернизировать социальную инфраструктуру дальневосточных городов // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. Новости. 09.11.2022. URL: [https://minvr.gov.ru/press-center/news/dalnevostochnaya\\_kontsessiya\\_pomozhet\\_modernizirovat\\_sotsialnuyu\\_infrastrukturu\\_dalnevostochnykh\\_gor/](https://minvr.gov.ru/press-center/news/dalnevostochnaya_kontsessiya_pomozhet_modernizirovat_sotsialnuyu_infrastrukturu_dalnevostochnykh_gor/) (дата обращения: 14.11.2022).
5. Дальневосточные концессии переподключают к бюджету // Коммерсант. 07.09.2022. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5548150> (дата обращения: 14.11.2022).
6. Дальневосточный гектар: как бесплатно получить землю и деньги на основе // РБК. 17.01.2022. URL: <https://realty.rbc.ru/news/603928ec9a79478e5d926c23> (дата обращения: 08.08.2022).
7. "Дальневосточный гектар" в собственность получили 1,5 тыс. человек – Трутнев // Интерфакс-Россия. 29.12.2021 г. URL: <https://www.interfax-russia.ru/far-east/main/dalnevostochnyy-gektar-v-sobstvennost-poluchili-1-5-tys-chelovek-trutnev> (дата обращения: 08.08.2022).
8. Единый центр ответственности – КРДВ // Eastussia. Информационно-аналитическое агентство "Восток России". 01.09.2021. URL: <https://www.eastrussia.ru/material/edinyy-tsentr-otvetstvennosti-krdv/> (дата обращения: 11.11.2021).
9. Кудияров С., Ивантер А. Здесь будет город заложен // Эксперт № 39, 20–26 сентября 2021 г. С.13–19.
10. О свободном порте Владивосток: федер. закон от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/) (дата обращения: 11.11.2021)

11. О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края: федер. закон от 3 августа 2018 г. № 291-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_304082/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304082/). (дата обращения: 11.11.2021)
12. О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации: федер. закон от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_172962/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172962/) (дата обращения: 11.11.2021)
13. Осипов В.А., Гриванов Р.И., Шокурова Ю.С. Человеческий капитал как фактор стратегии кластерного развития инновационной региональной экономики Дальнего Востока // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2018. Т. 10. № 2. С. 18–27.
14. Плотность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с твердым покрытием по субъектам Российской Федерации на конец 2018 г. // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/t2-2\(1\).xls](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/t2-2(1).xls) (дата обращения: 11.11.2021).
15. Плотность населения Российской Федерации на 1 января 2019 года // Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gis.gks.ru/StatGis2015/Viewer/?05285969-ec60-e911-8f04-c52edb349072> (дата обращения: 11.11.2021).
16. Развитие экономики Дальнего Востока России: эффекты государственной политики / отв. ред. П.А. Минакир, С.Н. Найден; Институт экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2021. 208 с.
17. TOP Краснокамск // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. URL: <https://erdc.ru/tors/tor-krasnokamensk.html> (дата обращения: 11.11.2021).
18. TOP Селенгинск // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. URL: <https://erdc.ru/tors/tor-selenginsk.html> (дата обращения: 11.11.2021).
19. Хван И. С. Реформа системы институтов развития Дальнего Востока: направления и задачи // Власть и управление на Востоке России. 2020. № 4 (93). С. 101–108.

## References

1. The future of industries: what to buy and what to produce? Shipbuilding // Eastern Economic Forum. News. 07.09.2022. URL: <https://forumvostok.ru/news/buduschee-otraslej-cto-kupit-a-cto-proizvesti-sudostroenie/> (accessed: 10.10.2022). (In Russ.)
2. Burlakov V.A. Determining the Place of the Russian Far East in the Geopolitical Structure of Modern Russia: Statement of the Problem // Oikumena. Regional studies. 2011, No. 1. S. 98–106. (In Russ.)
3. Grivanov R.I., Shokurova Yu.S. Human capital as a factor in the implementation of projects for the development of the regional economy of the Far East // Azimut of scientific research: economics and management. 2019. V. 8. No. 1 (26). P. 401–405. (In Russ.)
4. "Far Eastern concession" will help modernize the social infrastructure of the Far Eastern cities // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. News. 11.09.2022. URL: [https://minvr.gov.ru/press-center/news/dalnevostochnaya\\_kontsessiya\\_pomozhet\\_modernizirovat\\_sotsialnuyu\\_infrastrukturu\\_dalnevostochnykh\\_gor/](https://minvr.gov.ru/press-center/news/dalnevostochnaya_kontsessiya_pomozhet_modernizirovat_sotsialnuyu_infrastrukturu_dalnevostochnykh_gor/) (accessed: 11.14.2022). (In Russ.)
5. Far Eastern concessions are reconnected to the budget // Kommersant. 07.09.2022. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5548150> (accessed: 11.14.2022). (In Russ.)
6. Far Eastern hectare: how to get free land and money based on // RBC. 01.17.2022. URL: <https://realty.rbc.ru/news/603928ec9a79478e5d926c23> (accessed: 08.08.2022). (In Russ.)
7. "Far Eastern Hectare" was owned by 1.5 thousand people – Trutnev // Interfax-Russia. December 29, 2021 URL: <https://www.interfax-russia.ru/far-east/main/dalnevostochnyy-gektar-v-sobstvennost-poluchili-1-5-tys-chelovek-trutnev> (accessed: 08.08.2022). (In Russ.)
8. Single Responsibility Center – KR DV // Eastrussia. Information and analytical agency "East of Russia". 09.01.2021. URL: <https://www.eastrussia.ru/material/edinyy-tsentr-otvetstvennosti-krdv/> (accessed: 11.11.2021). (In Russ.)
9. Kudiyarov S., Ivanter A. A city will be founded here // Expert No. 39, September 20–26, 2021, P. 13–19. (In Russ.)
10. About the free port of Vladivostok: Feder. Law of July 13, 2015 No. 212-FZ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/) (accessed: 11.11.2021). (In Russ.)
11. On special administrative regions in the territories of the Kaliningrad region and Primorsky Krai: Feder. Law of August 3, 2018 No. 291-FZ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_304082/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304082/). (accessed: 11.11.2021). (In Russ.)
12. On the territories of advanced socio-economic development in the Russian Federation: Feder. Law of December 29, 2014 No. 473-FZ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_172962/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172962/) (accessed: 11.11.2021). (In Russ.)

13. Osipov V.A., Grivanov R.I., Shokurova Yu.S. Human capital as a factor in the strategy of cluster development of the innovative regional economy of the Far East // Territory of new opportunities. Bulletin of the Vladivostok State University of Economics and Service. 2018. V. 10. No. 2. P. 18–27. (In Russ.)
14. Density of public roads of federal, regional or intermunicipal and local significance with a hard surface in the constituent entities of the Russian Federation at the end of 2018 // Federal State Statistics Service. URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/meiabank/t2-2\(1\).xls](https://rosstat.gov.ru/storage/meiabank/t2-2(1).xls) (accessed: 11.11.2021). (In Russ.)
15. Population density of the Russian Federation as of January 1, 2019 // Federal State Statistics Service. URL: <http://www.gis.gks.ru/StatGis2015/Viewer/?05285969-ec60-e911-8f04-c52edb349072> (Access: 11.11.2021). (In Russ.)
16. Development of the economy of the Far East of Russia: the effects of state policy / *otv. ed.* P.A. Minakir, S.N. Found; Economic Research Institute of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences. - Khabarovsk: IEI FEB RAN, 2021. 208 p. (In Russ.)
17. TOR Krasnokamsk // Corporation for the Development of the Far East and the Arctic. URL: <https://erdc.ru/tors/tor-krasnokamensk.html> (accessed: 11.11.2021). (In Russ.)
18. TOR Selenginsk // Corporation for the Development of the Far East and the Arctic. URL: <https://erdc.ru/tors/tor-selenginsk.html> (Access: 11.11.2021). (In Russ.)
19. Khvan I. S. Reform of the system of institutions for the development of the Far East: directions and tasks // Power and management in the East of Russia. 2020. No. 4 (93). P. 101–108. (In Russ.)



---

### Информация об авторе

Виктор Алексеевич Бурлаков, канд. полит. наук, доцент кафедры Тихоокеанской Азии Дальневосточного федерального университета, Владивосток, Россия; доцент кафедры гуманитарных дисциплин Владивостокского филиала ДВЮИ МВД России, Владивосток, Россия, e-mail: [burlakov.va@dvfu.ru](mailto:burlakov.va@dvfu.ru)

### Information about the author

Viktor A. Burlakov, Candidate of Political Sciences, Associate Professor, Department of Pacific Asia, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia; Associate Professor, Department of Humanities, Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation (Vladivostok branch), Vladivostok, Russia, e-mail: [burlakov.va@dvfu.ru](mailto:burlakov.va@dvfu.ru)

Поступила в редакцию  
(Received) 14.10.2022

Доработана после рецензирования  
(Revised) 09.11.2022

Принята к публикации  
(Accepted) 23.11.2022