DOI 10.22394/1818-4049-2017-78-1-35-43
УДК 338.47(571.62)

Е.А. Заостровских

**Ванино – Советско-Гаванский
транспортно-промышленный узел: потенциал
формирования полюса роста**

В статье анализируется функционирование морских портов Ванино и Советская Гавань как полюс экономического роста для региона. Исследована деятельность морских портов Ванино и Советская Гавань за период с 2005 по 2013 гг. Изучена структура грузооборота морских портов Ванино и Советская Гавань. Выделены основные проблемы, возникающие при работе морских портов Ванино и Советская Гавань. Выявлены условия, при котором морские порты Ванино и Советская Гавань могут являться полюсом роста экономики Хабаровского края. Выполнена оценка объема грузов, генерируемых в экономической системе Хабаровского края для переработки в морских портах Ванино и Советская Гавань. Определена зона обслуживания внутренних районов (хинтерланд) портов. Выделены основные этапы эволюции портов. Дана оценка сравнительной эффективности функционирования портовой инфраструктуры Хабаровского края с точки зрения соотношения «цена – объем». Получены оценки ввоза-вывоза Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла. Определены объем и структура текущей грузовой базы морских портов Ванино и Советская Гавань с выделением грузов, генерируемых в экономике Хабаровского края. Делается вывод, что порты Ванино и Советская Гавань в настоящее время не являются полюсом роста в экономике Хабаровского края.

The article analyzes operation of the seaports Vanino and Sovetskaya Gavan as a pole of economic growth for the region. The activity of the sea ports of Vanino and Sovetskaya Gavan in the period from 2005 to 2013 is analyzed. The structure of cargo turnover of the seaports of Vanino and Sovetskaya Gavan is studied. The main problems arising from the operation of seaports of Vanino and Sovetskaya Gavan are discussed. The conditions under which the seaports of Vanino and Sovetskaya Gavan can be a growth pole of the economy of the Khabarovsk territory are shown. The estimation of cargo volume, generated in the economic system of the Khabarovsk territory for processing at the sea ports of Vanino and Sovetskaya Gavan is analyzed. Service area of the hinterland of ports (hinterland ports) is determined. Estimation of the relative efficiency of the port infrastructure of the Khabarovsk territory in terms of the ratio «price – volume» is shown. The estimates of import and export of Vanino – Sovetskaya Gavan transport and industrial hub determined the scope and structure of the current cargo base of the Vanino ports and Sovetskaya Gavan, with the release of cargo generated in the economy of the Khabarovsk territory.

Ключевые слова: Хабаровский край, морские порты, Ванино, Советская Гавань, полюс роста, грузооборот.

Keywords: the Khabarovsk territory, seaports, Vanino, Sovetskaya Gavan, growth pole, cargo handling.

Заостровских Елена Анатольевна – младший научный сотрудник, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук (г. Хабаровск). E-mail: zaost@ecrin.ru

Введение

Актуальность регионального исследования в Хабаровском крае определяется созданием трех полюсов роста, один из которых – Ванино – Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел (ВСГТПУ). Дальнейшие перспективы развития морских портов Ванино и Советская Гавань связаны с проектом «Свободный порт Ванино», который впоследствии распространится и на порт Советская Гавань. Главная идея проекта – развитие промышленного экспорта, основанного на потенциале Хабаровского края. Ожидается, что его реализация перепишет экономику Хабаровского края.

Механизм взаимосвязей между экономикой региона и портами описан в теории хинтерландов. Современный взгляд на развитие портов основывается на концепции, при которой порт является полюсом экономического роста региона. В соответствии с этой концепцией выделяется 5 стадий развития портов. На первой стадии порты побережья представлены слабо взаимодействующими через общий хинтерланд портами. В результате эволюционного развития на четвертой стадии образуется тесная взаимосвязь между портом и припортовым регионом. С технологическим развитием увеличивается зона обслуживания порта вглубь материка [14]. Вблизи порта создается оффшорная зона, которая позволяет создавать добавленную стоимость в порту за счет расширения спектра предлагаемых услуг. Морской порт трансформируется в транспортно-промышленный узел, формируя припортовый регион как крупный промышленный комплекс.

В целом эта концепция описывает процесс создания регионального грузового центра, а сам процесс называется регионализация портовой деятельности. Вместе с тем новая концепция не дает детального ответа на вопрос, в какой степени развитие морских портов является полюсом роста в экономике региона [9].

В то же время реализация проекта «Свободный порт Ванино» встречает много трудностей, часть из которых свя-

зана с общими макроэкономическими и институциональными проблемами в России. Не стоит забывать, что подобного рода проект не удалось реализовать в недавнем прошлом в морском порту Советская Гавань (ПОЭЗ «Советская Гавань»). Поэтому необходимо определить существуют ли реальные предпосылки формирования вышеупомянутого взаимодействия портового комплекса и экономики региона, которые объективно способны дать желаемый результат при решении макроэкономических и институциональных проблем, составляющих внешний фон для данного проекта. От этого будет зависеть оценка реализуемости стратегии развития как самого Хабаровского края, так и в значительной части всего Дальневосточного региона.

Все эти условия заставляют направить исследование на определение реальных взаимосвязей между экономикой региона и морскими портами, а так же поиска ответа на вопрос: «Являются ли морские порты Ванино и Советская Гавань полюсом роста в экономике региона?». По мнению автора, для этого необходимо получить следующие оценки:

- 1) выполнить оценку грузов в соотношении «цена – объем»;
- 2) получить оценки ввоза-вывоза Ванино–Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла;
- 3) определить объем грузов Хабаровского края.

Анализ и оценка современного состояния

Исследование реальных взаимосвязей между экономикой региона и морскими портами Ванино и Советская Гавань основано на анализе грузопотоков, поскольку он отражает транспортно-экономические связи между отраслями и регионами [6].

Отправной точкой исследования современного периода следует считать 2005 г., когда была создана Программа комплексного развития Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла (ВСГТПУ)¹. Главная ее цель – повышение конкурентоспособности транс-

¹Основные направления формирования и перспективы развития Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла на период с 2007 до 2020 г. Хабаровск. 2006. – 141.

портной системы региона, увеличение объемов грузов, а также развитие инфраструктурных объектов. Экономика Хабаровского края в то время была направлена на активное вовлечение в процесс внешнеторгового сотрудничества. Планировалось создать не только стабильное участие в мирохозяйственной кооперации с СВА и АТР в целом, но и поддерживать определенный масштаб этих связей соотносительно с общеэкономическим потенциалом хозяйственного комплекса края [10].

В рамках этой программы в порту Ванино введен в эксплуатацию терминал мощностью 12 млн. т для отправки угля на экспорт. Предполагалось, что его строительство обеспечит развитие припортовой территории и создаст дополнительные рабочие места, что позволило бы компенсировать сокращение численности занятых в портах на 33% в результате его модернизации.

Вместе с тем формирование и ожидаемое развитие припортовой территории было осложнено переработкой примитивного ассортимента грузов в условиях сохранения дефицита провозной способности по железной дороге. Поэтому часть других грузов (лес, руда, минеральные удобрения) ушли в порты Приморского края.

В результате грузооборот портов увеличился в 2,7 раза и в 2013 г. составил 24 млн. т, рисунок 1 (а). Таким образом, наметилось преломление негативной тенденции 90-х гг., в течение которых порты ежегодно теряли грузооборот. Но наряду с интенсивным ростом грузооборота существенно изменилась структура экспорт-

ных грузов, рисунок 1 (б). Так, если в 2005 г. наибольшую долю в экспорте составляли металлы (24%), лес (22%) и нефтепродукты (18%), то в 2013 г. – уголь (85%).

В то же время обнаружились отрицательные эффекты, а именно:

- угольная специализация порта увеличила зависимость от изменений мировой конъюнктуры рынка топливно-энергетических ресурсов;
- ухудшилась экология прилегающей территории. Эта проблема приобрела широкий размах и является сдерживающим фактором развития края [11].

Из этого следует, что сложилась ситуация, при которой угольная специализация обеспечила стабильную загрузку порта, но в то же время не создала желаемый результат.

Как отмечают эксперты, ситуацию в российском экспорте в последние годы можно оценить двояким образом: с одной стороны, отмечается положительная динамика физического объема экспорта, а с другой – сокращение стоимостных объемов экспорта [12]. Но общеизвестно, что в официальной статистике отсутствуют стоимостные показатели грузооборота морских портов [8]. Поэтому автором исследования выполнена оценка грузов в соотношении «цена – объем».

Разработан методический подход к оценке стоимостных показателей грузооборота морского порта [4]. Для удобства расчета грузооборот портов классифицирован на 4 вида: сырье, материалы, полуфабрикаты и оборудование. На взгляд автора, эта классификация ближе всего подходит к структуре грузовой базы портов. Кроме того, она наиболее оптимальна,

Рис. 1. Динамика развития грузов портов Ванино и Советская Гавань

поскольку характеризуется свойствами, которые проявляются при изготовлении и использовании товаров (сырье, материалы и готовая продукция²) [13].

Для оценки стоимостных показателей цены всех грузов приведены к ценам 2013 г. При пересчете цен структура продукции делилась на: добычу полезных ископаемых и обрабатывающие производства. Это дает возможность сопоставить объем и динамику морских портов с аналогичными показателями других отраслей экономики региона и позволяет оценить вклад отрасли в создание национального дохода и совокупности общественного продукта.

В соответствии с заданной классификацией грузооборот портов Ванино и Советская Гавань распределен следующим образом: сырье – 78%, материалы – 12%, полуфабрикаты – 3%, оборудование – 0,2% и прочие грузы³ – 2,3% (в 2013 г.), рисунок 2. Наибольший рост составили сырьевые грузы – 78% (за 8-летний период их доля возросла на 49%). Одновременно с этим заметно сократились материалы (2005 г. – 36%, 2013 г. – 16%).

В то же время результаты расчетов «цена-объем» показали следующее. Экспортные грузы характеризуются ростом грузов по натуральным показателям в 3,1 раз (2005 г. – 6,5 млн. т; 2013 г. – 20,0 млн. т) и незначительным ростом по стоимостным показателям – в 1,4 раза (2005

г. – 38,9 млрд. руб.; 2013 г. – 52,9 млрд. руб.), таблица 1.

Импортные грузы сократились по натуральным и стоимостным показателям в 1,9 раз, таблица 1. Причиной такого сокращения является кризис, который отразился на отдельных товарных группах.

Каботаж в стоимостном выражении увеличился в 1,4 раза, а в натуральном остался неизменным – 0,9 раз. Это объясняется ежегодными поставками грузов в рамках программы «Северный завоз».

В целом грузооборот портов по натуральным показателям развивается более интенсивными темпами (в 2,7 раза), чем по стоимостным (в 1,8 раз). Сопоставив стоимостные и натуральные показатели, можно сделать вывод, что наибольший удельный вес приходится на сырьевые грузы, т.е. уголь.

Данные результаты наглядно отражают, как изменила технологическая модернизация порта его экономику. Сырье по стоимости переработке дешевле. Если бы модернизация порта Ванино сохранила прежнюю структуру 2005 г., при которой сырье – 29%, материалы – 36%, полуфабрикаты – 11,2%, оборудование 2,2%, прочие грузы – 21,3%, и при этом рост грузооборота портов составил бы 2,7 раз, то тогда был бы другой результат по стоимости. Соответственно, сырьевые грузы по экспорту составили бы 6,8 млн. т вместо 18 млн. т по факту, материалы составили бы 5,9 млн. т,

Рис. 2. Структура грузов портов Ванино и Советская Гавань, млн. т

²Данная классификация заимствована у Центра по экономическим классификациям. <http://www.okpd.org>

³К прочим грузам относятся грузы в контейнерах, тарно-штучные и прочие навалочные грузы.

Таблица 1

**Соотношение отраслевой структуры грузов портов Ванино
и Советская Гавань**

Направление / Продукция	Млн. руб.				Тыс. т			
	2005	2009	2013	2013/ 2005	2005	2009	2013	2013/ 2005
ВСЕГО	290 516	4 389 897	515 025	1,8	7 937,0	13 410,0	21 811,0	2,7
Экспорт	38 903	74 879	52 904	1,4	6 532,0	11 791,0	20 037,0	3,1
Сырье	4 861	9 274	19 568	4,0	2 533,0	7 747,0	18 551,0	7,3
Материалы	22 754	57 762	31 100	1,4	2 197,0	2 842,0	1 268,0	0,6
Полуфабрикаты	11 288	7 843	2 236	0,2	1 802,0	1 202,0	218,0	0,1
Импорт	224 348	4 273 469	424 351	1,9	537,0	1 156,0	997,0	1,9
Материалы	200 536	4 264 750	414 831	2,1	527,0	1 152,0	994,0	1,9
Полуфабрикаты	52	504	0,0	0,0	0,1	0,8	0,0	0,0
Оборудование	23 760	8 215	9 520	0,4	10,0	3,0	3,0	0,3
Каботаж	27 265	41 549	37 770	1,4	868,0	463,0	777,0	0,9
Сырье	90	84	133	1,5	105,0	120,0	96,0	0,9
Материалы	8 826	11 868	19 546	2,2	644,0	253,0	592,0	0,9
Полуфабрикаты	1 813	3 429	1 682	0,9	101,0	71,2	69,0	0,7
Оборудование	16 536	26 168	16 409	1,0	18,0	19,0	20,0	1,1

Источник: расчеты автора

против 1,2 млн. т по факту, а полуфабрикаты 4,8 млн. т, против 0,2 млн. т существующих. Если бы это было так, то стоимостной объем экспорта превысил бы 700 млрд. рублей.

Совместив полученные оценки «цена – объем» портов Ванино и Советская Гавань с оценками ввоза-вывоза Хабаровского края (работы выполнены ранее [5, 3, 7]), получены оценки ввоза-вывоза Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла (ВСГТПУ). Результаты расчетов показали следующее. Объем грузов, генерируемый в системе ВСГТПУ в 2005 г. составил 18,6 млн. т, в 2013 г. – 30,2 млн. т, рисунок 3. Вместе с тем грузов Хабаровского края в 2013 г. на ВСГТПУ пришлось 8,6 млн. т, из них: экспортных – 3,7 млн. т, каботажных – 4,9 млн. т, рисунок 3 (б). В то время как в 2005 г. на ВСГТПУ пришлось 10,8 млн. т, из них: экспортных – 8,0 млн. т, каботажных – 2,8 млн. т, рисунок 3 (а).

В целом в этот период объем грузов,

генерируемых в экономической системе края для переработки в портах Ванино и Советская Гавань, увеличился в 1,6 раза и в 2013 г. составил 38,6 млн. т., что составляет 45% от общего объема перевозок всеми видами транспорта Хабаровского края. Из них на морские порты Ванино и Советская Гавань приходится 2/3 грузов.

Фактически это означает, что ВСГТПУ является средним по масштабам территориально-производственным комплексом, а морские порты Ванино и Советская Гавань не принадлежат к категории важных в геополитическом масштабе грузовых центров.

Анализ зоны обслуживания (хинтерланд) морских портов Ванино и Советская Гавань показал, что происходит сокращение взаимодействующих регионов с портами Ванино и Советская Гавань. Так, если в 2005 г. формирование и отправка грузов осуществлялась из десяти регионов, то в 2013 г. уже из семи регио-

Рис. 3. Система взаимосвязей Ванино – Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла

нов, рисунок 4. Следовательно, происходит увеличение плотности транспортных связей на короткие расстояния.

Из этого следует, что расстояние по-прежнему остается сильным фактором в грузовом потоке морских портов Ванино и Советская Гавань. Это противоречит новой концепции, в которой говорится, что с технологическим развитием увеличивается зона обслуживания порта вглубь материка.

Оценка этапов развития портов Ванино и Советская Гавань в соответствии

с теорией хинтерландов позволила установить, что порт Ванино по уровню технологического развития соответствует началу третьего этапа развития, а порт Советская Гавань – 1-му этапу развития [2], рисунок 5. Учитывая тот факт, что в перспективе порты рассматриваются как полюс экономического роста региона, в рамках которого будет создана портовая зона, порту Ванино надлежит за 14-летний период преодолеть технологическое отставание в 40 лет, а порту Советская Гавань – в 70 лет.

Рис. 4. География вывоза морских портов Ванино и Советская Гавань

Рис. 5. Этапы развития портов Ванино и Советская Гавань

Проведенные автором расчеты по определению объема грузов, генерируемых в экономической системе Хабаровского края для переработки в морских портах Ванино и Советская Гавань, показали следующие результаты. Грузы Хабаровского края, проходящие через морские порты Ванино и Советская Гавань,

в 2013 г. составляют небольшую долю в ВРП Хабаровского края – 5,4% и при этом формируют незначительную долю в работе морских портов – 7,6%, таблица 2. При этом с 2005 г. доля загрузки краевыми грузами снизилась с 30% до 8%.

Наиболее выгодными видами грузов выступают материалы (нефтяные грузы).

Таблица 2

Доля вовлеченности морских портов в экономику Хабаровского края

Направление / Продукция	Доля стоимости отгруженной продукции отраслей в ВРП Хабаровского края, %			Доля отгруженной продукции по натуральной величине в общем грузообороте портов, %		
	2005	2009	2013	2005	2009	2013
Всего	8,1	6,0	5,4	30,1	13,5	7,6
Лесопродукция (сырье), всего	1,1	0,02	0,7	24,5	9,32	4,5
Нефтепродукты (материалы), всего	2,3	5,2	4,1	5,4	3,4	2,4
Металлопродукция, (полуфабрикаты), всего	0,04	0,8	0,6	0,2	0,8	0,7

Источник: расчеты автора

Их ежегодные поставки гарантируют загрузку морских портов Ванино и Советская Гавань и обеспечивают стабильный доход от перевалочной деятельности. Материалы составляют существенную долю в стоимостном выражении (4,1%) и сравнительно небольшую долю в натуральном выражении – 2,4% от общего объема переработанных грузов. Данное обстоятельство свидетельствует о том, что материалы могут стать предметом устойчивых связей между промышленным производством и морскими портами Хабаровского края.

Наряду с этим в вывозе грузов Хабаровского края отмечается уменьшение ассортимента произведенной продукции (2005 г. – 8 наименований продукции; 2013 г. – 5 наименований продукции). В то время как отраслевая структура промышленности Хабаровского края насчитывает более 200 различных видов продукции производственно-технического назначения непродовольственных товаров [1]. Следовательно, внутренний потенциал роста грузов Хабаровского края, перерабатываемый в морских портах Ванино и Советская Гавань велик, но используется слабо.

Заключение

На основе полученных оценок можно сделать следующие выводы. Во-первых, грузооборот морских портов Ванино и Советская Гавань по натуральным показателям развивается более интенсивными темпами, чем по стоимостным. Сопоставив стоимостные и натуральные показатели, можно сделать вывод, что наибольший удельный вес приходится на сырьевые грузы, т.е. уголь. Из этого следует, что сложилась ситуация, при которой угольная специализация обеспечила стабильную загрузку порта, но в то же время не создала желаемый результат.

Во-вторых, объем грузов, генерируемых в ВСГТПУ в 2013 г. составил 30 млн. т, что составляет 45% от общего объема перевозок всеми видами транспорта Хабаровского края. При этом на порты Ванино и Советская Гавань приходится 2/3 грузов, проходящих через Хабаровский край. Фактически это означает, что ВСГТПУ является средним по масштабам территориально-производственным комплексом Хабаровского края, а мор-

ские порты Ванино и Советская Гавань не принадлежат к категории важных в геополитическом масштабе грузовых центров.

В-третьих, наиболее выгодными краевыми грузами выступают материалы (нефтяные грузы). Их ежегодные поставки гарантируют загрузку морских портов Ванино и Советская Гавань и обеспечивают стабильный доход от перевалочной деятельности. Материалы составляют существенную долю в стоимостном выражении (4,1%) и сравнительно небольшую долю в натуральном выражении – 2,4% от общего объема переработанных грузов. Данное обстоятельство свидетельствует о том, что материалы могут стать предметом устойчивых связей между промышленным производством и морскими портами Хабаровского края.

Обобщив полученные оценки можно сделать следующий вывод – порты Ванино и Советская Гавань в настоящее время не являются полюсом роста в экономике Хабаровского края.

Список литературы:

1. Белоусова А.В. Региональный вывоз в экономике Хабаровского края: шоки и эффекты. Хабаровск: КГУП «ХКТ», 2011. 128 с.
2. Белоусова А.В., Корец Е.А. Оценка этапов развития морских портов Ванино и Советская Гавань // Территориальные исследования: цели, результаты и перспективы. Тезисы VIII всероссийской школы-семинара молодых ученых, аспирантов и студентов. Биробиджан / Под ред. Е.Я. Фрисмана. Биробиджан: ИКАРП ДВО РАН – ФГБОУ ВПО «ПГУ им. Шолом-Алейхема» 2015. С. 153–157
3. Заостровских Е.А. Оценка транспортно-экономических связей морских портов Хабаровского края с отраслями и регионами // Исследования молодых ученых: отраслевая и региональная экономика, инновации, финансы и социология: в 2 ч. Часть 1. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН. 2014. С. 158–167.
4. Заостровских Е.А. Теоретические подходы к оценке влияния транспорта на экономический рост региона // Известия ДВФУ. Экономика и управление. 2016. № 2. С. 16–24.
5. Заостровских Е.А. Транспортно-экономические связи морских портов Хабаровского края: оценка структурных сдвигов // Научные проблемы транспорта Сибири и

Дальнего Востока. 2014. № 1–2. С. 36–41.

6. Золотарев В.И., Примачев Н.Т., Чекалов В.И. Экономика морского порта. М.: 1986. 240 с.

7. Корец Е.А. Ванино – Советско-Гаванский узел и перевалка каботажных грузов в Хабаровском крае // Регионалистика. 2016. № 1. С. 22–34.

8. Корец Е.А. Теоретические подходы к анализу экономических связей морских портов и экономики региона // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2015. №2. С. 27–31.

9. Кузнецов А.А., Галин А.В. Генезис моделей развития портов в современной транспортной науке // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2015. № 2. С. 141–153.

10. Минакир П.А., Власюк Л.И., Демьяненко А.Н., Деваева Е.И., Калашиников В.Д., Леонов С.Н., Мотрич Е.Л., Рензин О.М. К вопросу о стратегии развития Хабаровского края // Пространственная экономика. 2008. № 3. С. 5–44.

11. Новосельцев Е.М., Семенихина О.Я., Холоша М.В. Приморье: будущее – за «зелеными» портами // Морские порты. 2011. № 9. С. 30–34.

12. Спартак А.Н., Хохлов А.В. Российский экспорт в 2015 году: застой или прогресс? // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 3. С. 3–12.

13. Шнипер Р.И., Денисова Л.И. Межотраслевые связи и народнохозяйственные пропорции Восточной Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск: Изд-во Наука, 1974. 315 с.

14. Klink H.A. van. Towards the Borderless Mainport Rotterdam: An Analysis of Functional, Spatial and Administrative Dynamics in Port Systems. Rotterdam, 1995. Tinbergen Institute Research Series. No. 104.

References:

1. Belousova A.V. Regional'nyj vyvoz v ehkonomie Habarovskogo kraya: shoki i ehffekty. Habarovsk: KGUP «HKT», 2011. 128 s.

2. Belousova A.V., Korec E.A. Ocenka etapov razvitiya morskikh portov Vanino i Sovetskaya Gavan' // Territorial'nye issledovaniya: celi, rezul'taty i perspektivy. Tezisy VIII vserossijskoj shkoly-seminara molodykh uchenykh, aspirantov i studentov. Birobidzhan / Pod red. E.YA. Frismana. Birobidzhan: IKARP DVO RAN – FGBOU VPO «PGU im. SHolom-Alejhem» 2015. S. 153–157

3. Zaostrovskih E.A. Ocenka transportno-ehkonomicheskikh svyazey morskikh portov Habarovskogo kraya s otraslyami i regionami // Issledovaniya molodykh uchenykh: otraslevaya i regional'naya ehkonomika, innovacii, finansy i sociologiya: v 2 ch. CHast' 1. Novosibirsk: IEHOPP SO RAN. 2014. S. 158–167.

4. Zaostrovskih E.A. Teoreticheskie podhody k ocenke vliyaniya transporta na ehkonomicheskij rost regiona // Izvestiya DVFU. EHkonomika i upravlenie. 2016. № 2. S. 16–24.

5. Zaostrovskih E.A. Transportno-ehkonomicheskie svyazi morskikh portov Habarovskogo kraya: ocenka strukturnykh sdvighov // Nauchnye problemy transporta Sibiri i Dal'nego Vostoka. 2014. № 1–2. S. 36–41.

6. Zolotarev V.I., Primachev N.T., CHekalovec V.I. EHkonomika morskogo porta. M.: 1986. 240 s.

7. Korec E.A. Vanino – Sovetsko-Gavanskij uzeli perevalka kabotazhnykh грузов v Habarovskom krae // Regionalistika. 2016. № 1. S. 22–34.

8. Korec E.A. Teoreticheskie podhody k analizu ehkonomicheskikh svyazey morskikh portov i ehkonomieki regiona // Nauchnye problemy transporta Sibiri i Dal'nego Vostoka. 2015. № 2. S. 27–31.

9. Kuznecov A.L., Galin A.V. Genezis modelej razvitiya portov v sovremennoj transportnoj nauke // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admiral S.O. Makarova. 2015. № 2. S. 141–153.

10. Minakir P.A., Vlasjuk L.I., Dem'yanenko A.N., Devaeva E.I., Ka-lashnikov V.D., Leonov S.N., Motrich E.L., Renzin O.M. K voprosu o strategii razvitiya Habarovskogo kraya // Prostranstvennaya ehkonomika. 2008. № 3. S. 5–44.

11. Novosel'cev E.M., Semenihipina O.YA., Holosha M.V. Primor'e: budushchee – za «zelenymi» portami // Morskie porty. 2011. № 9. S. 30–34.

12. Spartak A.N., Hohlov A.V. Rossijskij ehksport v 2015 godu: za-stoj ili progress? // Rossijskij vneshneehkonomicheskij vestnik. 2016. № 3. S. 3–12.

13. SHniper R.I., Denisova L.I. Mezhotraslevye svyazi i narodnohozyajstvennye proporcii Vostochnoj Sibiri i Dal'nego Vostoka. Novosibirsk: Izd-vo Nauka, 1974. 315 s.

14. Klink H.A. van. Towards the Borderless Mainport Rotterdam: An Analysis of Functional, Spatial and Administrative Dynamics in Port Systems. Rotterdam, 1995. Tinbergen Institute Research Series, no. 104.