**ЗАОСТРОВСКИХ
Елена
Анатольевна**

младший научный сотрудник

Институт экономических
исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

**ZAOSTROVSKIKH
Elena
Anatolyevna**

Junior researcher

Economic Research
Institute FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

zaost@ecrin.ru

УДК 332

ЭВОЛЮЦИЯ ПОРТОВЫХ ФУНКЦИЙ В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНА

Исследуются этапы становления и развития морских портов Ванино и Советская Гавань. Анализируется трансформация портовых функций в зависимости от изменения основных целей и задач экономики Хабаровского края в 1943–2017 гг.

Морской порт, эволюция, Ванино, Советская Гавань, БАМ, Хабаровский край

EVOLUTION OF PORT FUNCTIONS IN THE CONTEXT OF DEVELOPMENT OF REGION'S ECONOMY

The stages of formation and development of the seaports of Vanino and Sovetskaya Gavan are investigated. The transformation of port functions is analyzed depending on the changes in the main goals and tasks of the economy of the Khabarovsk Territory in 1943–2017.

Seaport, evolution, growth pole, Vanino, Sovetskaya Gavan, BAM, Khabarovsk Territory

Исследование прошлого опыта позволяет учесть старые ошибки в новых условиях. В то же время результаты исследования эволюции конкретных территориальных экономических систем могут быть полезны как своего рода «сырьё» для теоретических построений.

Объект нашего исследования – Ванино–Советско–Гаванский транспортно-промышленный узел, который представляет собой локальную территориальную экономическую систему, имеющую в то же время немалое значение для пространственной организации экономики и Хабаровского края, и Дальневосточного макрорегиона в целом [4; 9; 14; 15].

И хотя исторический процесс в целом и локальные исторические процессы, в том числе имеющие отношение к локальным территориальным экономическим системам, непрерывны, исследовать их приходится, тем не менее, по частям, то есть по отдельным историческим периодам.

Что же касается цели нашего исследования, то она заключается в том, чтобы насколько это возможно определить характер изменения функций Ванино–Советско–Гаванского транспортно-промышленного узла с 1943 г. по настоящее время.

Всего в рамках данного исследования выделено 5 основных этапов развития: первый этап – 1943–1950 гг.; второй – 1951–1973 гг.; третий – 1974–1990 гг.; четвёртый – 1991–2004 гг.; пятый – 2005–2017 гг. Графическое представление эволюции Ванино–Советско–Гаванского транспортно-промышленного узла представлено на рисунке 1. В качестве критериев выделения отдельных периодов были приняты не только масштабы и структура грузопотока, а также технологии, то есть критерии, позволяющие через использование отследить эволюцию портового хозяйства, но и эффекты (косвенные и индуцированные) в экономике портового района.

Первый этап (1943–1950 гг.). Формирование и становление портов Ванино и Советская Гавань было обусловлено строительством железнодорожной линии от станции Пивань (Комсомольского региона ДВЖД) до г. Советская Гавань [3] и морского порта Ванино. Это имело большое стратегическое значение, поскольку обеспечивало беспрепятственный выход к Тихому океану. В этот период «экономика региона была целиком ориентирована на решение военно-стратегических задач и на создание достаточно автономного хозяйства на случай открытия фронта на Дальнем Востоке» [10, с. 49].

Морской порт Советская Гавань осуществлял перевалку минерально-строительных грузов в незначительных объёмах и ремонт судов на базе судоремонтного завода (СРЗ) «Северный». В этот период при строительстве и реконструкции портов Ванино и Советская Гавань особое внимание уделялось механизации грузовых работ с целью значительного увеличения их пропускной способности. Поэтому к основным портовым функциям относится перевалка грузов, временное складирование грузов и судоремонт.

Второй этап (1951–1973 гг.) характеризовался развитием портов Ванино и Советская Гавань. К 1951 г. был утверждён генеральный план развития порта Ванино, в рамках которого планировалось увеличить транспортные связи портов за счёт внутрирегиональных и внешнеэкономических связей. В этом ключе были организованы регулярные судоходные линии между портом Ванино и портами Сахалина и Магадан. Начались регулярные рейсы Японию. В 1960 г. порт Ванино перешёл на круглогодичную работу с использованием ледоколов.

Созданный завод производству технологической щепы и лесопромышленный комбинат на базе «Дальстрой Ванино» способствовали увеличению лесных грузов в каботажном и экспортном направлениях.

Основные функции портов

Рис. 1. Этапы развития портов Ванино и Советская Гавань

Структура перевалки грузов портов Ванино и Советская Гавань определялась экономикой обслуживаемых северных и восточных районов (Магадана, Сахалина, Камчатки и Курильских островов). Порт Ванино выступал в качестве базового порта, осуществляя накопление и отгрузку основных грузов (минерально-строительные материалы, круглый лес и контейнеры). Порт Советская Гавань в тот период не имел механизированных причалов и выступал как перевалочный пункт местного значения. Технология переработки грузов в обоих портах практически не совершенствовалась, поскольку основной упор был сделан на наращивание портовых мощностей и сооружений, а не портовых функций.

Третий этап (1974–1990-е гг.) был связан с реализацией крупномасштабного инфраструктурного проекта на Дальнем Востоке – строительством Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Предполагалось, что с хозяйственным освоением зоны БАМ будет создано 11 территориально-производственных комплексов, одним из которых являлся Совгаванский ТПК – портовое хозяйство и внешнеторговые функции и т.д. [13]. Фактически в результате завершения строительства БАМ был образован Ванино–Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел. Структура перевалки грузов портов Ванино и Советская Гавань определялась не только экономикой обслуживаемых северных районов, но и хозяйственной зоны БАМ.

Вторым важным направлением в этот период являлось создание паромной переправы «Ванино – Холмск», по которой перевозились в том числе железнодорожные вагоны. Этот новаторский метод позволил существенно снизить стоимость и сроки доставки грузов, одновременно потребовав строительства в Холмском районе новых промышленных объектов и СРЗ «Первый» в порту Советская Гавань, создав таким образом мультипликативный эффект для развития экономики острова Сахалин и Советской Гавани.

Расширение транспортных связей способствовало увеличению объёма перевалки грузов порта Ванино, которые достигли к 1990 г. 11 млн т, что почти в семь раз превышало объём перевозок в начале 1950-х гг. [8]. Кроме роста основных грузов возросли каботажные контейнерные перевозки, которые направлялись на Камчатку, Чукотку и в Магадан. В порту Ванино увеличился объём перевалки оборудования, который ранее перерабатывался в порту Владивосток [11].

По мере того, как шло развитие экономики Хабаровского края и сопредельных регионов, возрастала потребность в создании специализированных комплексов. В этот период в порту Советская Гавань было образовано предприятие по переработке биоресурсов, построен топливный комплекс «Гаваньбункер», который был предназначен для поставки топлива на СРЗ «Северный» и в жилые микрорайоны города Советская Гавань¹. Модернизированная Майская ГРЭС теперь обеспечивала электроэнергией базы подводных лодок. Вместе с ростом объёма перевалки грузов совершенствуются технологии по их перевалки. В портах появились механизированные причалы и крановое оборудование. К основным портовым функциям, помимо прежних, добавились промышленная деятельность и логистические услуги.

Таким образом, для третьего этапа было характерно не только расширение зоны обслуживания портов, но и диверсификация экономики транспортно-промышленного узла, что проявилось в организации помимо комплексного судоремонта рыбо- и деревопереработки.

Четвертый этап (1991–2004 гг.) был связан с решением двух основных задач – преодолением кризисного состояния на транспорте и интеграцией в международное транспортное пространство. Этому предшествовали изменения в национальной экономике, которые базировались на существенной перестройке хозяйственного механизма и модернизации транспортной системы страны. Так, с началом радикальных экономических преобразований 1990-х гг. концепция единой транспортной сети России и система территориального планирования и управления оказались не востребованными. А принятые в 1992 г. документы² окончательно закрепили отказ от централизованного распределения материально-технических ресурсов начиная с 1993 г., что породило масштабные проблемы обеспечения каботажных перевозок. В результате экономических преобразований 1990-х гг. существенно изменилась работа порта и характер спроса на транспортные услуги. Рыночная конкуренция между товаропроизводителями и регионами усилила поиск своей ниши каждого транспортного предприятия на этом рынке. Кроме того, мировой контейнерный бум, совпавший с распадом Советского Союза, обусловил в дальнейшем серьёзное отставание в развитии контейнерных перевозок [17].

В этот период развитие транспортной системы Дальнего Востока было нацелено на освоение новых месторождений, вывоз ресурсов на экспорт через морские порты. В частности, было осуществлено строительство железнодорожной линии «Беркалит – Томмот – Якутск» для освоения Нерюнгринского угольного месторождения, уголь с которого отправлялся на экспорт, в том числе через порты Ванино и Советская Гавань. Из запланированных одиннадцати

¹ https://toz.su/archive1/?month=01&year=2018&ELEMENT_ID=72867

² Постановление Правительства РФ № 638 от 27 августа 1992 г. «Об организации работ по реализации Закона РФ от 28 мая 1992 г. № 2859-1 «О поставках продукции и товаров для государственных нужд»».

ТПК, которые должны были обеспечить загрузку БАМа, частично был освоен только Южно-Якутский ТПК, остальные так и остались на бумаге. В результате хозяйственная жизнь на БАМе, которая начала активизироваться в связи с железнодорожным строительством, из-за нехватки финансовых средств к 1989 г. вернулась в исходное состояние «экономической пустыни», которое было характерно для начала 1970-х гг. Вместо ожидаемого эффекта от мощного импульса по развитию транспортной инфраструктуры региона БАМ впал в состояние депрессии, а магистраль из приоритетного проекта государства превратилась в заштатную железную дорогу [2].

Всё это не могло не отразиться на работе портов Ванино и Советская Гавань. Объём перевалки грузов через порты к 2004 г. составил 8,3 млн т, сократившись на 20% по сравнению с 1991 г. В результате массового оттока населения из северных территорий Дальнего Востока [12] сократилось число судоходных линий. Перестали обслуживаться перевозки грузов по маршрутам «Ванино – Курилы», «Ванино – Магадан» и «Ванино – Камчатка», которые перешли из разряда регулярных в трамповые [16]. Как следствие контейнерные грузы практически исчезли. Сохранилась деятельность лишь паромной переправы «Ванино – Холмск». Из-за отсутствия заказов СРЗ «Первый» и «Северный» к середине 2000-х гг. практически прекратили свою деятельность, численность их работников сократилась в 5,5 раз по сравнению с 2000 г. и составила всего 160 человек [6]. Из всех образованных производственных комплексов на территории портов стабильно функционировала только нефтебаза ЗАО «Трансбункер-Ванино» (построена в 1991 г.), которая осуществляла бункеровку и перевалку нефти и нефтепродуктов. В результате таких изменений в качестве основных портовых функций выступают перевалка грузов, временное складирование и промышленная деятельность.

Пятый этап (2005–2017 гг.) ознаменовался разработкой программы по развитию и модернизации Ванино–Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла, целью которой стали повышение конкурентоспособности транспортной системы региона, увеличение объёмов экспортно-импортных и каботажных грузов, а также развитие инфраструктурных объектов¹. В порту Ванино планировалось создать «крупнейший на Востоке России глубоководный порт по перевалке экспортных массовых сырьевых грузов, формируемых на территории от Урала до Тихого океана»². В рамках этой программы было разработано три крупных проекта:

1. Строительство угольного терминала в порту Ванино.
2. Создание деревообрабатывающего завода в порту Ванино.
3. Создание портовой особой экономической зоны в порту Советская Гавань³.

В действительности из запланированного было осуществлено только введение в эксплуатацию угольного терминала в порту Ванино в 2009 г. Остальные проекты – ООО СП «Аркам» и ПОЭЗ «Советская Гавань» – по разным причинам не были запущены. Так, например, созданные мощности деревообрабатывающего завода простаивают по следующим причинам: дефицит оборотных средств, связанный с закредитованностью предприятий, низкая конкурентоспособность новой продукции на внешнем рынке, обусловленная высокими издержками производства и параметрами качества продукции, отсутствие у производителей долгосрочных контрактов на поставку продукции [1].

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

² Решение Собрания депутатов Ванинского муниципального района № 117 от 23 октября 2007 г. «О Стратегическом плане развития Ванинского муниципального района Хабаровского края на период до 2020 года».

³ Постановление Правительства РФ № 1185 от 31 декабря 2009 г. «О создании на территории Хабаровского края портовой особой экономической зоны».

На пятом этапе произошёл перелом негативной тенденции 1990-х гг., когда порты Ванино и Советская Гавань ежегодно снижали результативность, и к 2017 г. объём перевалки грузов достиг 29,7 млн т. Иначе говоря, порты Ванино и Советская Гавань на пятом этапе как бы повторяют траекторию развития третьего этапа (1974–1990 гг.). Но есть и одно важное отличие – существенно увеличилась доля угольных грузов. Так, если в 2005 г. наибольшую долю составляли металлы (24%), лес (22%) и нефтепродукты (18%), то в 2017 г. доминирующую роль занимает уголь (90%).

Угольная специализация обеспечила стабильную загрузку порта Ванино, но, с другой, стороны ограничила его возможности по перспективному расширению продуктовой специализации. И это создало ряд рисков [5]:

1. Увеличение угольных грузов привело к дефициту провозной способности железной дороги (она составляет около 40 млн т в год, а возможные объёмы грузов в портах уже давно превышают указанную цифру). В результате некоторые виды грузов ушли на морские порты Приморского края.

2. Увеличение зависимости от изменений мировой конъюнктуры рынка топливно-энергетических ресурсов.

3. Ухудшение экологии прилегающей территории, что способствовало продолжению оттока населения (всего отток населения с 2005 по 2017 гг. составил 7,8 тыс. человек).

4. Сокращение возможности порта по обеспечению регулярных поставок грузов на остров Сахалин. Такая ситуация стимулировала неконтролируемый рост цен на товары для местных жителей [7].

Из вышеизложенного следует, что угольные грузы обеспечили работу портов, но при этом желаемый эффект для экономики Хабаровского края не был достигнут. Кроме того, угольные грузы блокируют перспективные проекты по переработке биоресурсов.

Сформированный в конце 1990-х гг. Ванино–Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел, который включает железные и автомобильные дороги, морские порты, а также промышленные предприятия по деревопереработке, судоремонту, рыбному промыслу и энергохозяйству, так же оказался не без проблем:

- лимитирующие участки железнодорожного полигона ухудшают условия её эксплуатации и вызывают дополнительные издержки;

- существует дефицит электроэнергии, функционирующая Майская ГРЭС является маломощной и технически устаревшей, работает с высоким расходом топлива и низким электрическим КПД, что делает её неэффективной;

- предприятия по деревопереработке, судоремонту, рыбному промыслу практически прекратили свою деятельность.

Потенциально существует вероятность возникновения в перспективе проблем, связанных с реализацией проекта «Свободный порт Ванино»¹, в рамках которого предполагается возобновление «хозяйственного освоения зоны БАМ», а также создание на припортовой территории крупных промышленных предприятий с высокой добавленной стоимостью, что будет способствовать увеличению численности занятого населения и позволит достичь доминирования экспорта над импортом. Тем не менее, уже на начальном этапе действующего проекта

¹ Федеральный закон № 252-ФЗ от 24 июня 2016 г. «О внесении изменений в Федеральный Закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» и Федеральный Закон «О свободном порте Владивосток»».

«Свободный порт Ванино» зарегистрирован резидент, который намеревается построить два терминала мощностью 40 млн т для перевалки угольных грузов¹. В этом случае сырьевой характер работы портов Ванино и Советская Гавань станет ещё более выраженным.

В советский период становление и формирование портовых функций Ванино и Советская Гавань происходило в русле генеральной линии развития экономики страны, направленной на освоение и развитие восточных рубежей, где им были отведены определённые функции:

- опорная база для снабжения северных территорий Дальнего Востока;
- связующее звено в обеспечении доставки грузов для хозяйственного освоения зоны БАМ;
- судоремонтная база, способная выполнить весь комплекс ремонтных работ;
- экспортно-импортная перевалка.

Рост производственно-экономической деятельности портов способствовал расширенному развитию хозяйственного комплекса прилегающих территорий Ванинского и Советско-Гаванского районов. Таким образом, развитие портов Ванино и Советская Гавань базировалось на стратегии, при которой выполнялось два важных условия: развитие портов соответствовало социально-экономическому развитию той территории, на которой они расположены; на портовой территории была образована вся производственная цепочка от начала до конца. Это способствовало образованию тесных связей между морскими портами и экономикой региона.

В современный период развитие портовых функций Ванино и Советская Гавань направлено на перевалку примитивных грузов. При условии интенсивного роста перевалки грузов и дефицита портовых мощностей и железной дороги произошла деградация портовых функций. В результате порты Ванино и Советская Гавань утратили судоремонтную базу, сократилось число судоходных линий, изменилась специализация. В конечном итоге угольная специализация портов Ванино и Советская Гавань увеличила зависимость от изменений мировой конъюнктуры рынка топливно-энергетических ресурсов. В краткосрочной перспективе это даёт некий положительный эффект, однако «консервирует» ориентацию на перевалку сырья.

Список литературы

1. Антонова Н.Е. Лесной комплекс Хабаровского края: динамика и стратегические приоритеты развития // Региональное стратегическое планирование: опыт Хабаровского края: мат-лы науч.-практ. конференции (9 июня 2016 г., Хабаровск). Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. С. 10–20.
2. Архангельский А.Б. БАМ – инвестиционный проект, направленный в будущее // Историческая и социально-образовательная мысль. 2012. № 2. С. 15–18.
3. Галицкий М.И., Данилов С.К., Корнеев А.И. Экономическая география транспорта СССР. М.: Транспорт, 1965. 304 с.
4. Демьяненко А.Н., Дятлова Л.А., Украинский В.Н. Хабаровский край: общие контуры пространственного развития // Региональное стратегическое планирование: опыт Хабаровского края: мат-лы науч.-практ. конференции (9 июня 2016 г., Хабаровск). Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2016. С. 51–57.
5. Заостровских Е.А. Взаимодействие экономики региона и морских портов (на примере Хабаровского края) // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 1. С. 69–75.
6. Клячко Л.М., Рабинович Ю.И. Судостроительные и судоремонтные предприятия России: специализация и оценка возможностей повышения эффективности. М.: СОПС, 2008. 261 с.

¹ <http://erdc.ru/upload/iblock/4f4/4f430958dab56d02073977fa4ea06e96.pdf>

7. Корец Е.А. Ванино–Советско-Гаванский узел и перевалка каботажных грузов в Хабаровском крае // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 1. С. 22–34.
8. Косов В.Ф., Хиневич А.В. БАМ и развитие побережья Дальнего Востока // Проблемы хозяйственного освоения зоны БАМ. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1979. С. 76–83.
9. Минакир П.А. Тихоокеанская Россия: вызовы и возможности экономической кооперации с Северо-Восточной Азией // Пространственная экономика. 2005. № 4. С. 5–20.
10. Минакир П.А., Прокапало О.М. Региональная экономическая динамика. Дальний Восток. Хабаровск: ДВО РАН, 2010. 340 с.
11. Надточный Г.Л. География морского судоходства. М.: Транспорт, 1985. 263 с.
12. Найдено С.Н., Грицко М.А. Перспективы развития человеческого потенциала Хабаровского края // Экономика Востока России. 2016. № 2. С. 44–50.
13. Научные основы программы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской магистрали / под ред. В.Л. Дорошенко, Б.И. Немчина. Новосибирск: Научный совет по проблемам БАМ АН СССР, 1977. 220 с.
14. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко. Владивосток: Дальнаука, 2011. 912 с.
15. Тихоокеанская Россия – 2030: сценарное прогнозирование регионального развития / под ред. П.А. Минакира. Хабаровск: ДВО РАН, 2010. 560 с.
16. Транспортный комплекс Хабаровского края: современное состояние, проблемы, перспективы / под ред. С.А. Зражевского, А.С. Балалаева, В.И. Савченко. Хабаровск: ДВГУПС, 2008. 220 с.
17. Филина В.Н. Эффективность работы транспорта с позиций рынка и стратегических интересов России // Проблемы прогнозирования. 2015. № 4. С. 30–42.

References

1. Antonova N. E. Forest Complex of the Khabarovsk Territory: Dynamics and Strategic Priorities of Development. In: *Regional Strategic Planning: The Experience of Khabarovsk Krai: Materials of Scientific-Practical Conference (June 09, 2016, Khabarovsk)*. Khabarovsk, 2016. Pp. 10–20. (In Russian)
2. Arkhangelsky A.B. BAR – The Investment Project Directed to the Future. *Istoricheskaya i sotsialnoobrazovatel'naya mysl* [Historical and Social-Educational Ideas]. 2012. No. 2. Pp. 15–18. (In Russian)
3. Galitsky M.I., Danilov S.K., Korneev A.I. *Economic Geography of Transport of USSR*. Moscow, 1965. 304 p. (In Russian)
4. Demyanenko A.N., Dyatlova L.A., Ukrainskiy V.N. Khabarovsk Territory: General Concept of Spatial Development. In: *Regional Strategic Planning: The Experience of Khabarovsk Krai: Materials of Scientific-Practical Conference (June 09, 2016, Khabarovsk)*. Khabarovsk, 2016. Pp. 51–57. (In Russian)
5. Zaostrovskikh E.A. Interaction of the Region's Economy and Seaports (On the Example of the Khabarovsk Krai). *Regionalistica* [Regionalistics]. 2018. Vol. 5. No. 1. Pp. 69–75. DOI: 10.14530/reg.2018.1.69 (In Russian)
6. Klyachko L.M., Rabinovich Yu.I. *Shipbuilding and Ship-Repair Enterprises of Russia: Specialization and Assessment of Opportunities to Increase Efficiency*. Moscow, 2008. 261 p. (In Russian)
7. Koretz E.A. Vanino–Sovetskaya Gavan Node and Transshipment of Cabotage Cargo in the Khabarovsk Region. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2016. Vol. 3. No. 1. Pp. 22–34. DOI: 10.14530/reg.2016.1 (In Russian)
8. Kosov V.F., Khinevich A.V. BAM and Development of the Coast of the Far East. In: *Problems of Economic Development of the BAM Zone*. Vladivostok, 1979. Pp. 76–83. (In Russian)
9. Minakir P.A. Pacific Russia: Challenges and Opportunities for Economic Cooperation with Northeast Asia. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*. 2005. No. 4. Pp. 5–20. (In Russian)

10. Minakir P.A., Prokapalo O.M. *Regional Economic Dynamics. The Russian Far East*. Khabarovsk, 2010. 304 p. (In Russian).
11. Nadtochnyy G.L. *Geography of Maritime Navigation*. Moscow, 1985. 263 p. (In Russian)
12. Naiden S.N., Gritsko M.A. Prospects of Human Potential Development in Khabarovski Krai. *Ekonomika Vostoka Rossii* [Economics of Russian East]. 2015. No. 2. Pp. 44–50. (In Russian)
13. *Scientific Foundations of the Program of Economic Development of the Baikal-Amur Mainline*. Ed. by V.L. Doroshenko, B.I. Nemchin. Novosibirsk, 1977. 220 p. (In Russian)
14. *The Synthesis of Scientific-Technological and Economic Forecasts: Pacific Russia – 2050*. Ed. by P.A. Minakir, V.I. Sergienko. Vladivostok, 2011. 912 p. (In Russian)
15. *Pacific Russia – 2030: Scenario Forecasting for Regional Development*. Ed. by P.A. Minakir. Khabarovsk, 2010. 560 p. (In Russian)
16. *Transport Complex of the Khabarovsk Territory: Current Status, Problems, Prospects*. Ed. by S.A. Zrazhevsky, A.S. Balalaev, V.I. Savchenko. Khabarovsk, 2008. 202 p. (In Russian)
17. Filina V.N. Transport Efficiency from a Market Position and Strategic Interests Russia. *Problemy prognozirovaniya* [Problems of Forecasting]. 2015. No. 4. Pp. 30–42. (In Russian).

■ ■ ■
Для цитирования:

Заостровских Е.А. Эволюция портовых функций в контексте развития экономики региона // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 3. С. 68–76. DOI: [10.14530/reg.2018.3.68](https://doi.org/10.14530/reg.2018.3.68)

For citing:

Zaostrovskikh E.A. Evolution of Port Functions in the Context of Development of Region's Economy. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2018. Vol. 5. No. 3. Pp. 68–76. DOI: [10.14530/reg.2018.3.68](https://doi.org/10.14530/reg.2018.3.68) (In Russian)