

УДК 332:627.212

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ МОРСКОГО ПОРТА НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ РЕГИОНА: МЕТОДЫ И ПРОБЛЕМЫ

Е.А. Заостровских

Институт экономических исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская 153, г. Хабаровск, 680042,
e-mail: zaost@ecrin.ru

В настоящей статье проводится анализ основных условий функционирования морского порта как элемента транспортной инфраструктуры. Исследуется диалектика взаимосвязи инфраструктуры, транспорта и морского порта и аргументируются их сопоставимости и противоположности. В этом ключе определены основные проблемы оценки влияния морских портов на экономику региона. Делается вывод, что методологическая незавершенность старых споров о функциональном назначении инфраструктуры привела к сложности в представлениях о развитии морских портов в современных условиях.

Ключевые слова: инфраструктура, транспорт, морской порт, методы оценок.

Введение

Вопросы взаимосвязи и взаимовлияния экономики региона и морских портов всегда были предметом пристального внимания ученых. Исследования в области оценки влияния морского порта на экономический рост региона уже давно являются областью прикладных разработок зарубежных специалистов – М. Баста, Д. Берд, А. Вербек, А. Вудберн, В. Джейкобс, Б. Джохансон, М. Думс, В. Клиф, Т.Е. Ноттебуб, Ж.-П. Родригэ, А. Фримонт, Э. Хайзендок, Е. Хорхио и многие другие. Исследователи стремятся соединить морскую торговлю с региональной и национальной политикой посредством обобщенных влияний морских портов на их пространственное расположение и анализа эффективности деятельности порта в качестве детерминанты торговых издержек. Этому направлению посвящено множество работ [26, 21, 27]. На достаточно хорошем уровне изучены проблемы оценки таких аспектов работы морских портов, как развитие морского порта как логистического центра [22, 24], роль морского порта в мировой транспортной системе [23], перспективы развития морских контейнерных перевозок [28–30].

Вместе с тем узким местом остается проблема оценки взаимодействия морского порта с внутренними районами. Во всяком случае, нет общепринятого метода таких измерений [5]. Причина такого положения дел не в слабости концептуальных построений, а в самой природе взаимосвязи [13]. Большинство исследователей – В.К. Аблязов,

Л.Е. Варшавский, Н.А. Горелик, Н.Н. Зеленев, В.К. Лернер, В.Д. Николаенко, А.И. Федоренко – согласны с тем, что отсутствует современная адаптированная методика оценки взаимовлияния морских портов и экономики внутренних регионов.

Впрочем, при общем неудовлетворительном положении дел в этой области ситуация в отечественных исследованиях усугубляется некоторым заимствованием [15] и влиянием многочисленных внешних для науки факторов. Как отмечает А.И. Трейвиш, «собственных, незаемных достижений мало по двум главным причинам: во-первых, отечественная наука в годы радикальных перемен основывалась, прежде всего, за счет прикладных разработок; во-вторых, потеря статуса сверхдержавы и «открытие» в мир, зарубежные контакты, мода на западные теории, доступ к источникам, отставание в ряде областей – все вместе привело к массовому заимствованию зарубежного опыта» [17].

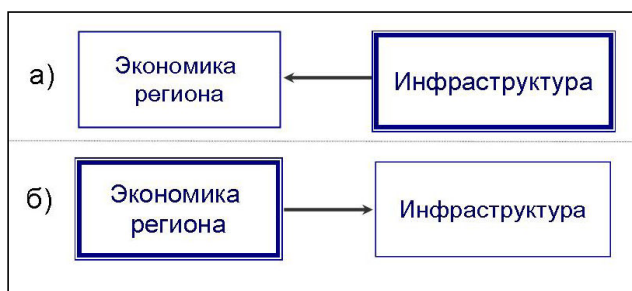
Таким образом, в условиях становления и развития рыночных отношений в РФ большое значение приобретает вопрос: «Как оценить влияние морских портов на экономический рост региона?». Для того чтобы получить ответ, необходимо исследовать диалектику взаимосвязи инфраструктуры, транспорта и морского порта, аргументации их сопоставимости и противоположности, а также поиска ответа на вопрос: «В чем заключается сложность оценки влияния морского порта на экономику региона в современных условиях?».

Анализ условий функционирования инфраструктуры, транспорта и морских портов

Термин «*инфраструктура*» – относительно новое понятие в экономической литературе и имеет несколько вариантов своего происхождения. Один из них связывает свое появление со строительством производства, отражая инфраструктуру как «каркас» какого-либо строения. Другой вариант возникновения термина «инфраструктура» связан с военными действиями, где он обозначал совокупность постоянно действующих военных сооружений и коммуникаций.

В научной литературе впервые термин «инфраструктура» появился в начале 1940-х гг. в работах Х. Зинтера и П. Розенштейна-Родана для обозначения комплекса отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и сельскохозяйственное производство. Впоследствии инфраструктурной проблематикой занимались зарубежные ученые У. Изард, Г. Иохимсен, У. Ростю, П. Трейнер, А. Хансен, Э. Хиршмен и др. Так, в своей работе «Теория инфраструктуры» известный немецкий профессор Г. Иохимсен определял ее как совокупность материальных, персональных и институциональных видов деятельности и их организаций, способствующих созданию хозяйственного единства на территории и выравниванию вознаграждения за одинаковые вложения целесообразно затрачиваемых ресурсов, т.е. делающих возможными полную интеграцию и высокий уровень хозяйственной деятельности [12]. Из этого следует, что инфраструктура является движущей силой в развитии экономики региона, рис. 1а.

В советской науке понимание экономической роли инфраструктуры было несколько иным.



**Рис. 1. Способы взаимодействия
экономики региона и инфраструктуры**

**Fig. 1. Interactions of regional economy
and infrastructure**

Основные подходы к проблематике инфраструктуры советского времени основывались на общественной собственности на средства производства за счет выявления и соблюдения технико-экономических и социальных пропорций между производством и населением в регионе. Из этого следует, что рост экономики региона способствует развитию инфраструктуры, рис. 1б.

В советской экономической науке были научно обоснованы и выделены в самостоятельные системы основные виды инфраструктур: социальная и производственная. В социальную группу включались отрасли, которые опосредованно связаны с процессом производства: основа просвещения, здравоохранения, культуры, различные виды бытового обслуживания, розничной торговли. Функциональное назначение социальной инфраструктуры заключается в создании условий для воспроизводства и жизнедеятельности населения посредством удовлетворения его потребностей в различных услугах непроизводственного характера в целях повышения уровня жизни и всестороннего развития. В производственную группу включались отрасли инфраструктуры, которые обслуживают материальное производство: транспорт, связь, электро, газо- и водоснабжение, складское хозяйство, информационное обслуживание. Функциональное назначение производственной инфраструктуры заключается в обеспечении непрерывного оборота всех форм и частей совокупного общественного продукта, способствуя тем самым нормальному функционированию и поступательному развитию базисных отраслей народного хозяйства, а также самого инфраструктурного комплекса.

В ходе развития рыночной экономики понятие «инфраструктура» существенно расширилось и усложнилось. Многие авторы в своих работах вводят такие понятия, как «инфраструктура рынка», «инфраструктура экономики», «инновационная инфраструктура» и т.п. Вместе с тем при всем многообразии определений термина «инфраструктура», различающихся как по перечню отраслей, так и выполняемым функциям, можно выделить по крайней мере два основных подхода:

- одна группа ученых (В.П. Орешин, В.Г. Терентьев, С.А. Хейман) полагает, что инфраструктура – это сфера производства, которая определяется как комплекс общих условий, необходимых для развития структурообразующих отраслей экономики региона;

- другая группа (Е. Шипка, В.А. Жамин, В.Н. Лившиц, И.А. Тараканова) полагает, что ин-

фраструктура – сфера услуг, выступающая как комплекс отраслей, основной функцией которых является предоставление разного рода услуг, обеспечивающих развитие профилирующих отраслей.

Представляется, что эта двойственность породила вереницу сложностей и ограничений в настоящее время не только при исследовании инфраструктуры, но и транспорта, морских портов. Ведь общеизвестно, что в исследовании транспорта существует тот же вопрос: *развитие экономики региона способствует росту транспорта или развитие транспорта является полюсом экономического роста региона?*

Но прежде чем начать исследование о сложности двух подходов, необходимо рассмотреть основные условия функционирования транспорта и его особенности.

Одним из элементов инфраструктуры выступает **транспорт**. В общем виде транспорт представляет собой отрасль производства, обеспечивая потребности общества в перевозке пассажиров и грузов [18]. Элементы инфраструктуры транспорта различны по своим технико-экономическим характеристикам. Одни элементы имеют сетевой характер (железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт), а другие – точечный (морской порт). Как отмечает Л.И. Колесов, «Каждому виду транспорта присуща своя технология преодоления пространства, но конечная его цель – обеспечение доставки произведенной продукции» [11]. Соответственно методы исследования в региональной экономике, например на железнодорожном транспорте, будут несколько отличаться от методов исследования морских портов.

Наряду с функциональным признаком, при классификации транспорта используют также территориальный и отраслевой. В зависимости от уровня иерархии транспорт может быть федеральным, региональным. Каждый из них играет определенную роль в экономическом развитии региона. Например, региональный транспорт является важным фактором тяготения сырьевых баз и промышленных районов региона. В то же время федеральный и региональный транспорт отличаются друг от друга набором элементов. Представляется, что эта двойственность во многом определяет характер функций и объемы работ, выполняемых инфраструктурными объектами, расположенными на данной территории, меру участия в ее развитии, экономические отношения с потребителями инфраструктурных услуг. Однако провести четкую черту между этими уровнями удается не

всегда, поскольку часть элементов может быть отнесена как к федеральной, так и к региональной инфраструктуре.

Поскольку транспорт разноуровневый, существует проблема соблюдения территориальных и производственных пропорций. Как отмечает Р.И. Нудельман, «Для транспорта характерна одна особенность – необходимость создания резервов пропускной способности, обусловленная невозможностью накапливать транспортную продукцию впрок» [16]. Эта проблема достаточно широко изучалась в советский период. Так, в рамках разработанной Генеральной схемы размещения производительных сил СССР по отраслям хозяйствования и экономическим районам исследования были направлены на изучение материальных взаимосвязей структурных и инфраструктурных видов деятельности в регионе [6].

В постсоветское время проблема соблюдения пропорций между производством и транспортом не потеряла своей актуальности. Более того, в условиях конкуренции она приобрела ярко выраженный характер, поскольку при возрастающем объеме перевозок грузов важным является соблюдение пропорций. Как подчеркивает Б.Х. Краснопольский, «Важной задачей является разработка инструментария регулирования пропорций в развитии инфраструктуры и структурных элементов системы, позволяющей количественно определять оптимальные заделы в опережении развития инфраструктурных элементов» [12].

Исследование о взаимодействии между экономикой региона и транспортом преимущественно основывается на транспортно-экономических связях, которые отражают потоки грузов между производством и потреблением, между регионами страны и далее на международном уровне. Из этого следует, что транспортно-экономические связи представляют собой многоуровневую систему. Как отмечает У. Изард, «Одна из особенностей при исследовании потока товаров – это калейдоскопическое разнообразие межрайонных потоков в многорегиональной системе» [10].

С методологической точки зрения наиболее верно рассматривать транспортно-экономические связи в натуральных и стоимостных показателях, поскольку натуральные показатели отражают работу транспортной отрасли, а стоимостные – экономику регионов. В то же время при исследовании транспортно-экономических связей сложным является наполнение статистической базы. К примеру, учет товаров в одних предприятиях идет в стоимостном выражении, в других – в натураль-

ном выражении, а статистика межрегионального обмена по всей полноте значительно уступает статистике внешней торговли. Основой для исследования транспортно-экономических связей служит статистическая база ввоза-вывоза продукции. В некоторых странах уже довольно давно реализуются крупные исследовательские проекты, направленные на исследование ввоза-вывоза продукции. Одним из таких проектов выступает «Мировая база данных ввоза-вывоза» (WIOD), проект основан Европейской комиссией. Вторым крупным по величине является проект «Азиатская международная база данных ввоза-вывоза», который создан Институтом развивающихся экономик при организации содействия развитию внешней торговли Японии (IDE-JETRO). В России аналогом подобного проекта выступает «База данных таможенных деклараций», основанная компанией «Глобус ВЭД». Вследствие этого сильно затрудняется расчет показателей ввоза-вывоза, а также экспорта и импорта продукции [7, 9].

Таким образом, из рассматриваемых особенностей и основных условий функционирования транспорта вытекает, что, во-первых, транспорт выступает сложным элементом инфраструктуры. Во-вторых, транспорт тесно взаимосвязан с производством. В-третьих, транспорту присущи изменения инфраструктуры и технологии в соответствии с углублением процесса разделения труда и ростом масштабов производства.

После того как исследованы основные условия функционирования транспорта, вполне логично вернуться к проблеме сложности двух подходов в современных условиях. В исследовании определения сущности «транспорт» наблюдается такая же проблема гносеологического характера, как и в инфраструктуре: «экономика влияет на развитие транспорта или транспорт оказывает влияние на развитие экономики региона?» (рис. 2).

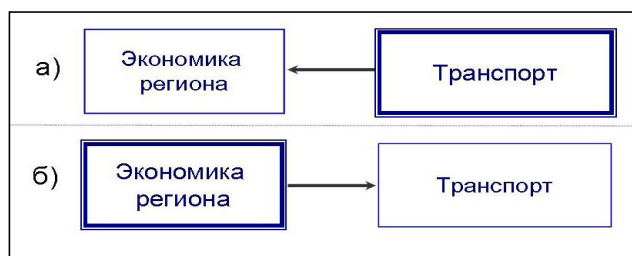


Рис. 2 Способы взаимодействия экономики региона и транспорта

Fig. 2. Interactions of regional economy and transport

Это давний спор в научном сообществе, при котором ведется поиск истины: «Что первично: транспортная сеть, которая порождает потоки, или потоки формируют транспортную сеть?».

С точки зрения экономики региона принципиальное отличие одного подхода от другого заключается в том, что «... в первом подходе учитываются эксплуатационные расходы транспорта, а во втором – внешние расходы общества на функционирование транспортной системы» [1]. В научной литературе эта двойственность подходов обозначается как «смена парадигм в транспортном планировании» и «отход от планирования преимущественно объемных показателей к планированию социально-ориентированных индикаторов, что отражает фундаментальный разворот от производителей» [3]. Другими словами, с переходом страны на новые экономические условия должны измениться не только целевые функции производства и транспорта, но и их критерии и показатели работы. Важными становятся не только эксплуатационные и объемные показатели транспорта, но и такие показатели, которые формируют транспортные условия жизнедеятельности.

Из этого следует, что при определении влияния транспорта на экономику региона необходимо учитывать не только внутриотраслевой, но и внеотраслевой эффекты. К внутриотраслевому эффекту относятся стандартные показатели работы транспорта, как уже было отмечено ранее. В то же время внеотраслевой эффект на транспорте определить затруднительно, поскольку он связан с образованием эффекта в обслуживаемых им отраслях экономики. Как отмечает Ю.А. Щербани, целесообразно оценивать влияние транспорта на экономический рост региона по следующим показателям: стоимость перевозки грузов, производительность труда на транспорте, вклад транспортной отрасли в ВВП.

Вместе с тем существует проблема агрегирования показателей, так, «любая попытка вывести макроэкономическое или агрегатное поведение потребителей из их индивидуальных предпочтений приводит к проблемам, рассматриваемым теоремой невозможности, а попытки агрегирования поведения фирм сталкиваются с проблемами, связанными с агрегатной производственной функцией. Именно попытка увести часть транзитного потока с трансокеанских трасс на евроазиатские сухопутные маршруты не удалась во многом из-за того, что не были учтены проблемы агрегирования» [20].

Представляется, что в том числе и по этой

причине «смена парадигм на транспорте» не происходит. Современное развитие транспорта страны продолжает основываться на принципах советского периода. По мнению В.Н. Бугроменко, «современные бизнес-планы используют советскую схему планирования транспорта, когда только при формировании достаточного объема грузопотока со стороны прогнозируемых предприятий намечается комплекс мероприятий по усилению транспортного обеспечения территории [2]. Хорошим примером проектного подхода, как отмечает П.А. Минакир, «Служит длящаяся уже более двадцати лет история с программным развитием Дальневосточного региона. Большое количество программ, которые за это время попытались осуществить, зияло на проектом подходе. И каждый раз оказывалось, что реализованные проекты оставляют нерешенными множество задач развития территорий, а те проекты, которые должны были бы эти задачи решить, не реализуются из-за недостатка ресурсов или несоответствия критериев» [14].

В качестве основных показателей, характеризующих деятельность транспорта, продолжают выступать эксплуатационные и объемные показатели. Принятый за основу работы транспорта такой показатель, как грузооборот (т/км), слабо способствует совершенствованию методов измерения транспортной работы за исключением увеличения дальности перевозок [19]. Преемственность старого подхода наблюдается также в самом определении термина «транспорт». Определение звучит следующим образом «Транспорт представляет собой отрасль *производства*, обеспечивая потребности общества в перевозке пассажиров и грузов». Следовательно, транспорт по-прежнему отождествляется с отраслью производства.

Из представленного следует, что методологическая незавершенность старых споров о функциональном назначении инфраструктуры среди ученых привела к сложности представлений о развитии транспорта и методах оценки в современных условиях.

Одним из составных элементов транспорта выступает *морской порт* (порт). В отличие от сетевого вида транспорта, порты, являясь точечным видом транспорта, выступают как транспортный узел, в рамках которого взаимодействуют предприятия различных видов транспорта. В зависимости от функционального назначения порты подразделяются на международные – предназначены для переработки грузов между странами и внутренние – перевозят грузы между регионами

одной страны в форме каботажных перевозок. Характер и динамика работы портов определяется их географическим месторасположением, специализацией, техническим оснащением и т.д. Одной из ключевых проблем развития порта является проблема соблюдения пропорций между наземным и морским видами транспорта.

Основу экономической деятельности портов образуют грузопотоки (основу грузопотока морских портов преимущественно составляют основные массовые грузы: нефть и нефтепродукты, уголь, руда, зерно, лесные грузы, черные металлы и удобрения), которые отражают потоки товаров между производством и потреблением, между районами и регионами страны и далее на международном уровне [4]. Считается, что в среднем одна тонна груза в порту приносит 100 долларов добавленной стоимости, а увеличение на один миллион тонн грузов в порту создает дополнительно 300 рабочих мест [29]. Исследование о взаимодействии между экономикой региона и портами преимущественно основывается на транспортно-экономических связях.

В то же время у портов существует своя градация транспортно-экономических связей, которую непросто соотнести с наземными видами транспорта. Сложность заключается в том, что номенклатура перерабатываемых грузов порта структурно отличается от номенклатуры товаров, произведенных в регионе. Кроме того, единицы измерения объемов производства промышленной продукции разнородны (т, м³, м², шт. и т.д.). Структура грузопотока порта по направлениям не совпадает с межрегиональной и внутрирегиональной структурой. Из этого следует, что для определения взаимосвязей между экономикой региона и портами должна быть некая обобщенная статистическая база, которая позволяет определять взаимосвязь как на уровне региона, так и на уровне отраслей. При этом обобщенная статистическая база должна содержать в себе стоимостные и натуральные показатели.

Таким образом, из рассмотренных особенностей и условий функционирования следует, что порт играет важную роль в экономике региона. В то же время некоторые условия функционирования порта совпадают с условиями функционирования наземного вида транспорта. Это выражается в том, что порт изменяется в соответствии с углублением процесса разделения труда и ростом масштабов производства, между портом и производством существует тесное взаимодействие.

После исследования основных условий функционирования морского порта вернемся к обсуждению двух подходов в современных условиях. В исследовании определения сущности «морской порт» существует проблема в понимании его функционального назначения. Она содержится в вопросе: «Рост экономики региона способствует развитию морских портов или морские порты являются полюсом роста в экономике региона?» (рис. 3).

Различия двух подходов заключаются в следующем:

- в первом случае важной задачей работы порта является получение прибыли;

- во втором случае порт не обязан приносить прибыль. Его основная цель – создать благоприятные экономические условия для развития прилегающих к нему территорий.

Проведя параллель с наземным видом транспорта, можно прийти к выводу, что в морских портах важно учитывать два вида эффектов – внутриотраслевой и внеотраслевой эффекты. Если к внутриотраслевому эффекту относятся стандартные показатели работы портов (грузооборот, уровень использования портовых мощностей и т.д.) и определить их несложно, то внеотраслевой эффект определить затруднительно, поскольку он связан с образованием эффекта в сопутствующих отраслях экономики.

Ряд исследователей – А.В. Бережной, А. Фри蒙特, Э. Хайзендок, Е. Хорхио – полагают, что внеотраслевой эффект можно установить при помощи следующих показателей: занятость населения, налоги и добавленная стоимость. Однако затруднительно установить наиболее значимый показатель – добавленная стоимость порта.

На взгляд автора статьи, зафиксировать внеотраслевой эффект морского порта можно при

помощи следующих показателей: объем дохода порта от перевалки грузов, оценка вклада портов в ВРП, доля краевых грузов в общем грузообороте порта, доля затрат на ПРР в порту от общей товарной стоимости груза, уровень использования портовых мощностей, занятость населения и налоги.

Так же как и в наземном виде транспорта, «смена парадигм» в морских портах не происходит. Это выражается в том, что с одной стороны изменились целевые функции работы порта (порт воспринимается как полюс экономического роста региона), а с другой стороны показатели работы портов остались прежние – мощности портов, длина причалов, морские суда и прочие. На практике перспективы развития портов отождествляются с полюсом роста в экономике региона (Проект «Свободный порт Владивосток»), но при этом задачи остались прежние – строительство терминалов для экспорта угля. Из этого следует, что сырьевой характер станет еще более выраженным, а как известно, сырьевая ловушка блокирует попытки внедрения инновационных технологий и развитие сферы логистических услуг.

Заключение

Двойственное представление о функциональном назначении инфраструктуры отразилось на работе транспорта и морских портов в современных условиях. Это породило вереницу сложностей не только при оценке их роли в экономике региона, но и в представлениях об их развитии в современных условиях.

Анализ основных условий функционирования морского порта как элемента транспорта позволил выявить сопоставимости и противоположности. Сопоставимость выражается в следующем: порт изменяется в соответствии с углублением процесса разделения труда и ростом масштабов производства, между портом и производством существует тесное взаимодействие, которое определяется транспортно-экономическими связями.

Сложность оценки влияния морского порта на экономику региона в современных условиях заключается в трех аспектах. Во-первых, не изменилось представление о функциональном назначении работы морского порта. Во-вторых, существуют проблемы оценки стандартных показателей работы портов: отсутствует обобщенная статистическая база, показатели работы наземных видов транспорта не совпадают с показателями работы морского порта, сложность агрегирования показателей. В-третьих, существуют проблемы оценки внеотраслевого эффекта порта, поскольку он связан с образованием эффекта в сопутствующей

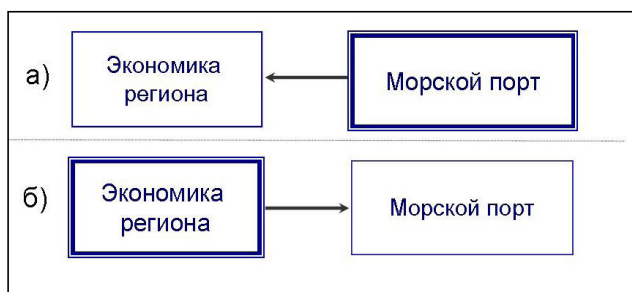


Рис. 3. Способы взаимодействия экономики региона и морского порта

Fig. 3. Interactions of regional economy and seaport

щих отраслях экономики.

На взгляд автора, определить внеотраслевой эффект порта можно при помощи следующих показателей: объем дохода порта от перевалки грузов, оценка вклада портов в ВРП, уровень использования портовых мощностей, доля краевых грузов в общем грузообороте порта, доля затрат на погрузо-разгрузочные работы в порту от общей товарной стоимости груза, занятость населения и налоги. Для определения этих показателей потребуется приложить дополнительные усилия.

Из представленного следует, что методологическая незавершенность функционального назначения инфраструктуры привела к сложности представлений о развитии морских портов в современных условиях.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Бугроменко В.Н. Синергетический подход к обоснованию уровня финансирования транспортной инфраструктуры. URL: <http://oooliderclimat.ru/sinerget.htm> (дата обращения: 10.05.2017).
2. Бугроменко В.Н. Современная география транспорта и транспортная доступность // Известия РАН. Серия географическая. 2010. № 4. С. 7–28.
3. Бугроменко В.Н. Что стоит за сменой парадигм? // Транспорт России. 2009. № 46. С. 5–18.
4. Винников В.В. Экономика морского транспорта (экономика морских перевозок): учебник. 3-е изд., перераб. и доп. Одесса: Феникс, 2011. 944 с.
5. Вудберн А. Связи между морскими портами и внутренними регионами. Европейская Экономическая комиссия ООН. 2010. URL: <http://www.unecsc.org:8080/fileadmin/DAM/trans/doc/.../ECE-TRANS-210r.pdf> (дата обращения: 10.05.2017).
6. Заостровских Е.А. Комплексные транспортные исследования в России // Экономика Востока России. 2017. № 1 (7). С. 92–101.
7. Заостровских Е.А. Методы измерения эффективности работы транспортных связей морских портов с внутренними регионами // Региональные проблемы. 2016. Т. 19, № 2. С. 60–65.
8. Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2015 г. // Региональные проблемы. 2016. Т. 19, № 4. С. 90–100.
9. Заостровских Е.А. Теоретические подходы к оценке влияния транспорта на экономический рост региона // Известия ДВФУ. Экономика и управление. 2016. № 2. С. 16–24.
10. Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах / пер. с англ. В.М. Гохмана, Ю.Г. Липеца, С.Н. Тагера. М.: Прогресс, 1966. 660 с.
11. Колесов Л.И. Межотраслевые проблемы развития транспортной системы Сибири и Дальнего Востока / отв. ред. Р.И. Шнипер. Новосибирск: Наука, 1982. 224 с.
12. Краснопольский Б.Х. Инфраструктура в системе регионального хозяйственного комплекса Севера. М.: Наука. 1980. 145 с.
13. Кузнецов А.Л., 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.
14. Минакир П.А. Мнимые и реальные диспропорции экономического пространства // Пространственная экономика. 2008. № 4. С. 5–18.
15. Минакир П.А., Демьяненко А.Н. Пространственная экономика: эволюция подходов и методология // Пространственная экономика. 2010. № 2. С. 6–32.
16. Нудельман Р.И. Проблемы планирования воспроизводства основных фондов транспорта / Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта / под ред. Л.В. Канторовича, В.Н. Лившица. М.: Наука, 1982. С. 129–168.
17. Трейвиш А.И. Основные теоретические достижения российской социально-экономической географии за последнее двадцатилетие: есть ли они и в чем состоят // Теория социально-экономической географии: спектр современных взглядов / ред. и сост. А.Г. Дружинин, В.Е. Шувалов. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2010. С. 21–22.
18. Троицкая Н.А., Чубуков А.Б. Единая транспортная система. М.: Академия, 2003. 240 с.
19. Филина В.Н. Эффективность работы транспорта с позиций рынка и стратегических интересов России // Проблемы прогнозирования. 2015. № 4. С. 30–42.
20. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. № 3. С. 65–78.
21. Brooks M., Puckett S., Hensherband D. Sammons Understanding mode choice decisions: A study of Australian freight shippers // Maritime Economics & Logistics. 2012. P. 274–299.

22. Cullinane K., Bergqvist R., Wilmsmeier G. The dry port concept – Theory and practice // *Maritime Economics & Logistics*. 2012. P. 1–13.
23. Ducruet C. Port regions and globalization. Ashgate. *Ports in Proximity: Competition and Coordination among Adjacent Seaports*. Ashgate, 2009. P. 41–53. URL: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00458071> (дата обращения: 10.04.2017).
24. Fremont A. Global maritime networks: The case of Maersk // *Journal of Transport Geography*. 2007. N 6. P. 431–442.
25. Haezendock E., Pison G., Rousseeuw P., Struyf A., Verbeke A. The core competences of the Antwerp seaport: an analysis of «port specific» advantages // *International Journal of Transport Economics*. 2001. N 28. P. 325–349.
26. Johansson B. Transport infrastructure Inside and Across Urban Regions: Models and Assessment Methods // *International Transport Forum*. 2007. P. 1–35.
27. Land access to sea ports. Report of the hundred and thirteenth round table on transport economics. Economic research centre. 1998.
28. Notteboom T., Rodrigue J.-P. The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution // *GeoJournal*. 2009. Vol. 74, N 1. P. 7–22.
29. Notteboom T., Rodrigue J.-P. The Geography of Containerization: Half a Century of Revolution, Adaptation and Diffusion // *GeoJournal*. 2008. Vol. 74. №1. P. 1–5.
30. Wei Yim YAP, Jasmine Siu Lee LAM. Container Port Competition and Complementarity in Supply Chain Systems: Evidence from Pearl River Delta // *Maritime Economics and Logistics*. Vol. 13(2). P. 102–120. Indexing: SSCI.

ASSESSMENT OF THE SEAPORT IMPACT ON THE ECONOMIC GROWTH OF THE REGION: METHODS AND PROBLEMS

E.A. Zaostrovskikh

The article gives the analysis of basic conditions for functioning of the seaport as a part of transport infrastructure. It studies dialectics of the relationship between infrastructure, transport and the seaport, their comparability and contrasts. Based on this, the author defines the main problems in assessing the impact of seaports on the local economy. The author came to the conclusion that methodological incompleteness of old disputes about a functional designation of infrastructure has led to the ambiguity of ideas about the development of seaports in modern conditions.

Keywords: *infrastructure, transport, seaport, assessment methods.*