

Н.С. Воронцов\*

## НОВЫЕ ПОРТЫ И ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ ПРИМОРЬЯ В ПЛАНАХ РЕГИОНАЛЬНОГО РУКОВОДСТВА ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ 1990-х гг.

В статье на основе архивных материалов исследуются планы строительства новых портов, а также связанных с ними транспортных узлов и транзитных коридоров в Приморском крае в первой половине 1990-х гг. Автор анализирует предпосылки возникновения идеи включения в международную транспортную сеть портов Хасанского и Шкотовского районов, мотивы участия органов государственной власти и бизнеса в подготовке предложений по модернизации транспортной инфраструктуры. Особое внимание уделено факторам, обусловившим невозможность воплощения указанных замыслов в 1990-е гг.

*Ключевые слова:* Приморский край, морские порты, транспортная инфраструктура, транспортный узел, транзит

**New ports and transport hubs of Primorsky Krai in the plans of the regional authorities in the first half of the 1990s.** NIKOLAY S. VORONTSOV (Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia)

Based on archival materials, the article examines plans for the construction of new ports, as well as related transport hubs and transit corridors in Primorsky Krai in the first half of the 1990s. The author analyzes the prerequisites for the emergence of the idea to incorporate the ports of Khasansky and Shkotovsky districts into the international transport network, the motives for the participation of government bodies and businesses in preparing proposals for the modernization of transport infrastructure of the region. Particular attention is paid to the factors that determined the impossibility of implementing these plans in the 1990s.

*Keywords:* Primorsky Krai, sea ports, transport infrastructure, transport hub, transit

### Введение

В силу географической специфики Дальнего Востока выдающуюся роль в освоении и развитии региона с момента его вхождения в состав России играли и продолжают играть морские порты. Начавшись в имперский период, особый размах портовое строительство в регионе

приобрело во второй половине XX в. Практически каждый новый порт становился локальной точкой притяжения, формируя вокруг себя зону экономической активности, демографического и индустриального роста. К концу советской эпохи в целом сложилась ныне существующая схема основных железных дорог, аэропортов и

---

\* ВОРОНЦОВ Николай Степанович, кандидат исторических наук, научный сотрудник Отдела социально-политических исследований Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения РАН, г. Владивосток, Россия, [nsv91@yandex.ru](mailto:nsv91@yandex.ru)

© Воронцов Н.С., 2024

морских портов России на Дальнем Востоке. Конфигурация транспортных узлов Приморского края приобрела ярко выраженный полицентризм: крупнейший тихоокеанский порт Российской империи, Владивосток, к концу XX в. утратил свое господствующее положение в международных перевозках, разделив грузооборот с Находкой и Портом Восточным. Одновременно развивались малые порты и портовые пункты, специализировавшиеся преимущественно на обработке рыбных и лесных грузов.

В 1990-е гг. порты Приморья столкнулись с необходимостью интеграции в международную транспортную систему и адаптации к новым экономическим реалиям [14, с. 30]. На рубеже эпох в крае было запущено несколько экспериментов, призванных смягчить трудности экономического перехода. Еще в последние годы перестройки была разработана концепция свободной экономической зоны «Находка» [8, с. 33], одной из первых в стране. Режим свободной зоны распространялся на крупнейшие порты края: морской торговый порт Восточный, морские порты Находки (торговый, рыбный и нефтеналивной). 1 января 1992 г. для иностранных судов был открыт порт Владивосток [7, с. 123]. Разрабатывался проект социально-экономического развития южного Приморья, известный как «Большой Владивосток», обсуждалась возможность участия России в программе «Туманган» – перспективной международной зоне сотрудничества в дельте реки Туманной [2, с. 115; 22].

Активизация внешнеэкономических контактов, ожидание бурного экономического роста и притока иностранных инвестиций побудили региональных политиков и федеральное руководство задуматься о модернизации существующих и строительстве новых портов, предназначенных для обслуживания транзитных грузоперевозок [9]. В планах 1990-х гг. перспективные порты связывались железнодорожными, автомобильными и воздушными путями с экономическими центрами российского Дальнего Востока и странами-соседями, чьи капиталы и технологии планировалось привлечь для воплощения масштабных замыслов. Проекты и предложения тех лет отличались ярко выраженным экспансионизмом: их авторы стремились включить в создаваемые транспортные узлы новые территории, ранее остававшиеся на периферии международных сообщений.

В течение нескольких лет возникли: проект Приморского транспортного узла и транзитного коридора в Хасанском районе; связанные с ним идеи развития портов Посъет, Славянка и Зарубино (ранее – Хасанский морской коммерческий порт, ныне – Морской порт бухты Троицы); ранняя концепция порта Суходол и планы строительства новых портовых комплексов в бухтах Шкотовского района. Одновременно с периферийными проектами разрабатывались планы реконструкции транспортной инфраструктуры крупных портовых городов – Находки и Владивостока, заслуживающие отдельного исследования.

В данной статье будут рассмотрены идеи развития портов и путей сообщения в Хасанском и Шкотовском районах Приморского края, а также проблемы адаптации к новым реалиям отдаленных портов Северо-Восточного Приморья. Актуальность данной темы обусловлена неослабевающим интересом к перспективам развития российских портов Дальневосточного бассейна на современном этапе, а также тем, что ряд предложений, впервые озвученных в 1990-е гг., отчасти предвосхитил современные проекты в области транспортного и портового строительства. Развернувшееся в 2010-е – 2020-е гг. сооружение портов и терминалов в Шкотовском районе [13; 17], неослабевающий интерес к портам Хасанского района [23] как звеньям транспортного коридора «Приморье-2» [5, с. 124], планы дальнейшего включения береговой полосы Приморского края в международную транспортную сеть [11] свидетельствуют о том, что исторический опыт прошлых десятилетий может быть востребован в новых условиях.

Многие нереализованные либо отложенные проекты 1990-х гг. до недавнего времени подробно не освещались в исторических исследованиях. Исключение представляют планы развития портов Хасанского района, чья судьба и дискуссия об их транзитном потенциале привлекла внимание дальневосточных историков [5; 6; 7; 18], экономистов [1], географов [3; 4] и специалистов в области транспорта [21]. Иные проекты, концепции и предложения остались преимущественно на страницах бюрократической переписки. Воссоздать историю их возникновения и дальнейшую судьбу представляется возможным благодаря архивным документам и материалам периодической печати.

### Порты Хасанского района в 1990-е гг.

В планах развития портовой инфраструктуры Приморья первой половины 1990-х гг. одно из ведущих мест занимал проект создания крупного транзитного транспортного узла в Хасанском районе. Именно здесь, по выражению историка А.Е. Савченко, возникли «миражи Сингапура и Пусана», до сих пор влекущие своими очертаниями региональных и федеральных чиновников [18, с. 49]. В предшествующие десятилетия район находился в стороне от международных сообщений. Пограничное положение Хасанского района, занимающего крайнюю юго-западную оконечность Приморского края и протянувшегося узкой полосой между побережьем Японского моря и китайской территорией, длительное время способствовало сохранению его закрытого и полувоенного характера [18, с. 50]. В годы перестройки на волне новых внешнеэкономических инициатив советского государства и преодоления советско-китайского раскола району выпал шанс на преобразование. Еще в 1988–1989 гг. на начальном этапе формирования концепции зон свободного предпринимательства (ЗСП, в дальнейшем – свободных экономических зон, СЭЗ) в СССР Хасанский район рассматривался как один из возможных кандидатов на роль полигона для нового экономического эксперимента и превращения в зону тесных международных контактов.

В ноябре 1988 г. на стратегические преимущества Хасанского района обратил внимание председатель Советского национального комитета по Азиатско-Тихоокеанскому экономическому сотрудничеству Е.М. Примаков, предложивший создать ЗСП вокруг залива Посъета. В конце 1980-х гг. морской порт Посъет был четвертым по значимости в Приморском крае с грузооборотом около 1 млн т/г, что составляло 5% грузооборота по южному Приморью (Государственный архив Приморского края, далее – ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 796. Л. 56). Порт специализировался на перевалке лесных и навалочных грузов, угля и строительных материалов [16, с. 121]. В случае положительного решения открывались широкие перспективы для транзита из северо-восточных провинций Китая через советскую территорию (ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 796. Л. 108). При этом задачи будущей свободной зоны не ограничивались исключительно транзитными перевозками – параллельно обсуждалась возможность создания в Хасанском районе «курортно-рек-

реационного центра международного класса». В поддержку санаторно-курортного вектора ЗСП выступили партийные лидеры Приморья В.Ф. Луценко и А.А. Волынцев. Перечень перспективных направлений деятельности был дополнен совместной добычей и переработкой рыбных ресурсов (ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 796. Л. 35, 67).

Не все инициативы встретили понимание. Критически было воспринято предложение Хасанского райкома КПСС и японских предпринимателей о формировании вокруг залива Посъета «международной зоны мира и экономического сотрудничества», организации Дальневосточной земельной акционерной компании и передачи ей в аренду территорий южной части Хасанского района (ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 796. Л. 123). Идея транзита китайских грузов по советской территории через Посъет первоначально не была поддержана Дальневосточным морским пароходством, опасавшимся нежелательной конкуренции нового порта с Находкой и Восточным, а также сомневающимся в стабильности китайского транзита, в первую очередь – угольных перевозок (ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 796. Л. 114). Возражения против строительства крупного порта носили как экономический, так и экологический характер (ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 796. Л. 126–127). Наконец, одним из главных препятствий для создания свободной зоны и транзитного узла в Хасанском районе стала подготовка к открытию СЭЗ «Находка». Хасанский проект, воспринимавшийся как прямой конкурент находкинскому, отошел на второй план [8, с. 41].

После распада СССР идея формирования на юге Приморья мощного транзитного узла обрела новые очертания. В отличие от более ранних инициатив, теперь фокус внимания сместился с залива Посъета на бухту Троицы, на берегах которой располагался поселок Зарубино и небольшой порт. Построенный в советский период как рыбный, в начале 1990-х гг. он был преобразован в Государственную акционерную компанию (акционерное общество закрытого типа) «Хасанский морской коммерческий порт» (далее – ХМКП) [6, с. 44]. 15 апреля 1992 г. распоряжением Правительства России порт был открыт для захода иностранных судов (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 51. Л. 26). Превращение бухты Троицы в ядро транспортного узла и центр международного судоходства стало ключевой идеей генерального директора ХМКП А.А. Ми-

хайлова. Руководство компании так характеризовало ее географические преимущества: «Бухта Троицы – одна из наиболее удобных якорных гаваней. Глубины в средней части достигают 35 м. Общая площадь водной поверхности – 1680 га. Ширина в центральной части – 1,6 км, что позволяет маневрировать судам грузоподъемностью до 60 тыс. тонн. Строительство волнозащитных сооружений не требуется. Хасанский порт (в Зарубино) открыт для навигации круглый год» (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 274. Л. 54).

В 1992 г. развернулись работы по расширению порта. На начальном этапе часть работ финансировалась из средств ХМКП. В Японии и США через компании «Trans-World Group» и «Mitsui & Co» были осуществлены закупки оборудования и техники на сумму 11,8 млн долл. США (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 51. Л. 27). Вскоре в проект, получивший наименование «Приморский транзитный транспортный узел» (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 274. Л. 53), оказались вовлечены администрации Приморского и Хабаровского краев. В рамках государственной поддержки они поддержали план строительства железнодорожного перехода, соединяющего Хасанский район Приморья с китайской провинцией Цзилинь. 17 августа 1992 г. план прошел согласование в Правительстве России, а осенью того же года было заключено соглашение с китайской стороной о строительстве пограничного перехода Махалино (Камышовая) – Хуньчунь и железнодорожной ветки длиной 38 км, из которых 18 км пролегал по китайской, 20 км – по российской территории с выходом на действующую линию ДВЖД Хасан – Барановский. Институт «Дальгипротранс» провел проектно-изыскательские работы на участках будущей ветки. Сметная стоимость строительства на российской территории первоначально оценивалась в 500 млн руб. в ценах середины 1992 г. Начало стройки ожидалось в октябре 1992 г., завершение – в первом полугодии 1994 г. Согласно предварительным расчетам, проект должен был окупиться в течение 5 лет с момента начала строительства (Государственный архив Хабаровского края, далее – ГАХК. Ф. Р-2061. Оп. 1. Д. 57. Л. 13).

Для постройки железнодорожной ветки было создано АО «Золотое звено», учредителями которого выступили администрации Приморского и Хабаровского краев, управление и Уссурийское отделение ДВЖД, а также ряд других ор-

ганизаций. Первоначально удалось совместно изыскать 124 млн руб. Остальную сумму предполагалось получить путем реализации акций компании физическим лицам. Однако уже в середине октября 1992 г. глава администрации Хабаровского края вынужден был признать, что распространение акций идет значительно труднее, чем ожидалось. В связи с этим, а также ввиду набирающей обороты инфляции, угрожающей лавинообразным ростом стоимости строительства, учредители «Золотого звена» были вынуждены обратиться к федеральному центру за поддержкой (ГАХК. Ф. Р-2061. Оп. 1. Д. 57. Л. 14).

Предложения по развитию транспортной инфраструктуры Хасанского района не ограничились железной дорогой и портом в Зарубино. В 1993 г. краевые и муниципальные власти обратили внимание на акваторию бухты Славянка. Администрация Хасанского района выступила с инициативой открыть портпункт Славянка, ранее приписанный к Владивостокскому морскому рыбному порту, для захода иностранных судов и их ремонта на Славянском судоремонтном заводе, а также расширить порт для увеличения грузооборота. Дальневосточный научно-исследовательский, проектно-изыскательский и конструкторско-технологический институт морского флота (далее – ДНИИМФ) к этому времени начал разработку технико-экономического обоснования (далее – ТЭО) реконструкции портовой инфраструктуры Славянки. По утверждению главы администрации Приморского края, проект был согласован со всеми местными инстанциями и требовал только утверждения Правительством России (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 69).

Также в августе 1993 г. глава администрации Приморского края Е.И. Наздратенко предложил Правительству России на 1993–1997 гг. освободить ХМКП от уплаты таможенных пошлин на импорт оборудования, предоставить отсрочку по выплате прочих таможенных платежей, разрешить компании оставлять валютную выручку для технического перевооружения и покупки оборудования, предоставить квоты на экспорт металла и леса, а также выделить льготный инвестиционный кредит в размере 18 млрд руб. сроком на 5 лет для финансирования первой очереди развития порта (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 51. Л. 28).

Однако планы развития нового морского порта в условиях сложной экономической об-

становки не только не получили требуемой финансовой поддержки, но и оказались под угрозой срыва. Так, 24 сентября 1993 г. Министерство транспорта России известило администрацию Приморского края о том, что Хасанский порт не был включен в перечень объектов, получающих государственный кредит в 1994 г. в связи с отсутствием ТЭО (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 139. Л. 48). Тем не менее, федеральный центр, весьма стесненный в средствах, не оставил без внимания сигналы из региона и содействовал организации пограничного контроля. 5 июля 1994 г. Правительство России поддержало предложение администрации Приморского края открыть на российско-китайской границе железнодорожный переход Махалино – Хуньчунь [6, с. 43]. К этому времени АО «Золотое звено» завершило постройку железнодорожной линии с оценочной пропускной способностью 3 млн т/г от станции Махалино в поселке Краскино до государственной границы. Ввиду ожидавшегося открытия регулярного сообщения вопрос о расширении и модернизации транспортного узла вокруг Зарубино вновь приобрел актуальность.

Администрация Приморского края и руководство ХМКП попытались привлечь к проекту иностранных инвесторов. «С этой целью, – писал Е.И. Наздратенко председателю Правительства России В.С. Черномырдину в марте 1995 г., – уже проведены переговоры с рядом частных зарубежных фирм, а также государственных учреждений Японии, Республики Корея, Китая, Австралии, Гонконга, Сингапура, Германии, США, Канады, Турции, Швейцарии и Тайваня. На сегодня зафиксирована предварительная готовность таких стран как Китай, Япония и Южная Корея инвестировать в проект по реконструкции и развитию транспортного комплекса Зарубино – Хуньчунь около 700 млн американских долларов» (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 274. Л. 47).

Губернатор Приморья уверял федеральное правительство в быстрой окупаемости проекта, рассчитывая от транзита грузов через Хасанский район за счет пошлин, налогов и тарифов получать 55 млн долл. США ежегодно. ХМКП предстояло стать международной холдинговой корпорацией с участием российских и иностранных инвесторов (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 274. Л. 54). Однако, несмотря на усилия по привлечению частных инвестиций, участие федерального центра все равно оставалась жиз-

ненно необходимым. Для создания благоприятного инвестиционного климата Е.И. Наздратенко просил Правительство России выступить гарантом защиты вложений инвесторов (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 274. Л. 48).

В перечень конкретных предложений по развитию Приморского транзитного транспортного узла, поддержанных губернатором, вошло пять объектов: железнодорожная ветка со сдвоенной российско-китайской колеей (1435 и 1520 мм) от города Хуньчунь до причалов порта в Зарубино; новая припортовая железнодорожная станция на 12 подъездных путей; 6 новых терминалов для сельскохозяйственной продукции, контейнеров, металлов, сыпучих и жидких грузов; жилой массив с социальной и бытовой инфраструктурой на 10 тыс. чел.; наконец, платная автодорога от поселка Зарубино до государственной границы (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 274. Л. 54). Однако ни государственных гарантий, ни притока иностранных инвестиций в необходимых объемах в разумные сроки добиться не удалось, что негативно сказалось на темпах реализации проекта. Трансграничные грузоперевозки по железной дороге в порт удалось наладить только в 2001 г. [6, с. 43].

Причины, по которым большинство замыслов авторов концепта «Приморского транзитного транспортного узла» остались невыполненными, кроются как в самом характере проекта, так и в обстоятельствах его создания и продвижения. Историк А.Е. Савченко, собравший обширную базу интервью с непосредственными участниками событий, включая муниципальных и региональных чиновников, а также руководителей ХМКП, пришел к выводу о создании в начале 1990-х гг. мифологизированного образа Хасанского порта как новых морских ворот России на Тихом океане. Он подчеркивает ведущую роль дирекции ХМКП в его формировании, а в привлечении к проекту краевого руководства видит пример успешного «политического предпринимательства» [18, с. 53]. Вместе с тем, вопреки прогнозируемым выгодам и утверждениям о заинтересованности иностранных инвесторов, реальные условия для реализации проекта оказались не столь благоприятными. Надежды на стремительный рост объемов транзита из КНР не оправдались. Для китайской стороны Хасанский коридор являлся лишь одним из возможных вариантов транзитных перевозок, далеко не самым приоритетным [2, с. 175; 18, с. 54]. Попытки вовлечь в проект

Японию не принесли желаемого результата. Более того, как отмечал исследователь В.А. Бураков, японская сторона видела в развитии Хасанского порта угрозу собственным интересам в сфере морских перевозок [2, с. 177].

В конечном итоге, несмотря на согласие Правительства России в 1995 г. поддержать проект государственными гарантиями [18, с. 53], в отсутствие заинтересованности иностранных партнеров развитие порта в Зарубино и транзитного узла шло медленными темпами. Тем не менее, в отличие от иных замыслов 1990-х гг., Хасанский проект не был остановлен. Интерес к нему сохранялся в 2000-е – 2010-е гг. Перспективы модернизации порта в бухте Троицы и развития транспортного коридора в Хасанском районе продолжают обсуждаться и в наши дни [23].

### Новые порты Шкотовского района

Усилия по формированию транзитного узла в Хасанском районе не исключали появления в дополнение к нему новых «морских ворот» России на Тихом океане, способных частично диверсифицировать транспортные перевозки. Варианты размещения перспективных портовых центров прорабатывались с учетом выгодного географического положения, незамерзающей акватории, а также возможности сооружения подъездных железнодорожных путей. Территорией активных изысканий под новое портовое строительство в Приморье в первой половине 1990-х гг. стал Шкотовский район с центром в городе Большой Камень. Прибрежное положение района и удобный выход в Уссурийский залив способствовали повышенному вниманию местной администрации к перспективам развития транспортной инфраструктуры.

В 1993 г. администрация Большого Камня совместно с ДНИИМФом, институтом «Дальгипротранс» и управлением ДВЖД разработала концепцию и сопроводительные документы по размещению в Шкотовском районе новых морских торговых портов. Основанием послужил возрастающий объем грузооборота России со странами АТР, заключение в октябре 1993 г. Декларации о перспективах торгово-экономических и научно-технических отношений между Россией и Японией, а также затруднение доступа к портам Украины и Прибалтики (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 55. Л. 49).

Местами размещения новых портов были избраны три пункта на побережье Уссурийского

залива: мыс Максимова, бухта Пяти Охотников и мыс Красный (юго-западная оконечность бухты Суходол). На южной стороне мыса Максимова предполагалось создать лесной порт с расчетным объемом грузооборота 3 млн т/г, на северной стороне – терминалы для контейнерных грузов и металлических изделий с объемом грузооборота до 5 млн т/г. В бухте Пяти Охотников авторы концепции планировали разместить бункеровочную нефтебазу с грузооборотом 4 млн т/г. Территория мыса Красного отводилась под навалочные и сыпучие грузы с объемом грузооборота до 12 млн т/г. В качестве дополнительного пункта размещения портовых мощностей местная администрация рассматривала мыс Тепляковского. Здесь уже имелась взлетно-посадочная полоса морской авиации Тихоокеанского флота (аэродром «Пристань»), что в теории позволяло создать комплексный транспортный узел с использованием морского, железнодорожного и воздушного транспорта. Поскольку территория использовалась военными, для размещения порта на мысе Тепляковского требовалось согласие Министерства обороны (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 55. Л. 49–50).

21 ноября 1993 г. администрация Большого Камня направила свои соображения председателю Правительства России В.С. Черномырдину и главе администрации Приморского края Е.И. Наздратенко. В письме сообщалось, что более двадцати предприятий Приморья, в т.ч. акционерные общества «Дальлестранс» и «Порт», готовы участвовать в строительстве портовой инфраструктуры. Началась разработка генеральной схемы освоения перспективных экспортно-импортных и транзитных грузопотоков на железнодорожной линии Смоляниново – Петровка – Большой Камень – Дунай, а также подготовка ТЭО трех морских портов в Шкотовском районе. Вместе с тем авторы концепции признали, что дальнейшие работы неосуществимы без поддержки федерального правительства, получения государственных капитальных вложений, помощи в реконструкции железной дороги Смоляниново – Дунай и модернизации судостроительных мощностей Большого Камня (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 55. Л. 50).

Краевые власти благожелательно отнеслись к данной инициативе и вскоре дали принципиальное согласие на постройку нового порта в Шкотовском районе. Подготовка программы размещения портово-причальных комплексов

по переработке сыпучих грузов, леса, металлов и перевалочно-бункеровочного комплекса для нефтехимических продуктов была поручена акционерному обществу «Прометей» (генеральный директор С.С. Локтионов) (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 154. Л. 16). В начале 1994 г. межведомственная комиссия, включавшая представителей региональных и муниципальных органов, проектных и производственных организаций, занялась выбором места для будущего порта. В отличие от прошлого года в список возможных пунктов была добавлена бухта Подъяпольского на юго-западе Шкотовского района, где в советские годы действовал рыбный портпункт. Изучив предложенные варианты: бухту Пяти Охотников, бухту Подъяпольского и мыс Красный, комиссия отдала предпочтение последнему варианту (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 154. Л. 17).

17 мая 1994 г. АО «Прометей» получило государственный акт бессрочного землепользования на участок в 55 га под строительство портово-причальных комплексов на территории мыса Красный в бухте Суходол Уссурийского залива. Проектируемый порт был рассчитан на обработку грузов в объеме 8 млн т/г, из которых одну половину должны были составить цемент и клинкер, другую – металлопрокат и руды. Численность обслуживающего персонала оценивалась в 200 чел. Транспортная схема комплекса предусматривала строительство подъездных путей протяженностью 3 км от существующей ветки ДВЖД до причальной стенки (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 149. Л. 15–16). Предполагалась также постройка нефтяного комплекса, снабженного причалами и резервуарами для обработки 4,5–5 млн т/г нефтепродуктов и персоналом в 100 чел. (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 154. Л. 14–15). В задачи порта входило обеспечение транспортных потоков в направлении российских портов Дальневосточного бассейна: Петропавловска-Камчатского, Магадана и Корсакова, а также портов КНР, Южной Кореи, Японии, Вьетнама, Тайваня и Филиппин (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 154. Л. 8–9).

Проект был поддержан администрацией Приморского края, усмотревшей в нем возможность привлечь в регион иностранные инвестиции, а также осуществить запланированный еще в 1930-е гг. перенос нефтебазы за пределы густонаселенной части Владивостока (ГАХК. Ф. 353. Оп. 1. Д. 169. Л. 48). Стоимость контракта на строительство комплекса «под ключ» оценива-

лась в 202,5 млн долл. США или 405 млрд руб. по курсу лета 1994 г., из них 117,45 млн долл. приходилось на закупки оборудования. Для запуска первой очереди портового комплекса требовалось 48,6 млн долл. США. Ожидалось участие в финансировании проекта американской компании «Midway Trading», японской фирмы «Mitsui» (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 154. Л. 7, 15), а также совместного российско-японского предприятия «Роско» (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 141. Л. 128). В октябре 1994 г. в письме первому заместителю председателя Правительства России О.Н. Сосковцу заместитель главы администрации Приморского края И.Л. Бельчук утверждал, что инвесторы готовы немедленно вложить средства в проект и ждут лишь согласия Москвы. Он также отмечал, что прогнозируемый им приток инвестиций в размере 500 млн долл. США «решительно поднимет экономику Приморского края», и рассчитывал на одобрение проекта федеральным правительством (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 154. Л. 7).

В целом, несмотря на поддержку краевой администрации, планы строительства новых портов Шкотовском районе основывались на изначально завышенных расчетах их инвестиционной привлекательности, объемов грузопотоков и прогнозируемой прибыли. Однако, в отличие от Хасанского района, опиравшегося на построенные в советские годы малые порты Посыет и Зарубино, в Шкотовском районе подобных заделов не имелось, в связи с чем затраты на постройку новых портовых комплексов и сроки окупаемости неизбежно возрастали. В условиях середины 1990-х гг. реализация заявленных планов собственными силами оказалась недоступна ни государству, ни бизнесу. Возведение новых портов в данном районе станет возможным лишь спустя два десятилетия в принципиально иных экономических условиях.

### **Периферийные порты и портовые пункты: проблемы выживания**

Концентрация внимания на обустройстве транспортной инфраструктуры южного Приморья имела неблагоприятные последствия для периферийных районов края. В советский период значительная часть малых портов была приписана к Находкинскому морскому торговому порту на правах портовых пунктов: в Лазовском районе – портпункт Водозабор в бухте Успения, в Ольгинском районе – портпункты

Моряк-Рыболов и Ольга, в Дальнегорском районе – портпункт Рудная Пристань, в Тернейском районе – портпункт Терней [15, с. 203–204]. В апреле 1992 г. Находкинский морской торговый порт, находившийся в процессе акционирования [12, с. 74], решил освободиться от северных портовых пунктов, воспринимавшихся в новых условиях как балласт, и объявил о ликвидации трех из них. Решение портового начальства обеспокоило руководства края, причем особое недоумение вызвало включение в число упраздняемых структур портпункта Ольга, ранее являвшегося прибыльным подразделением Находкинского порта и обслуживающего предприятия Кавалеровского, Дальнегорского, Чугуевского и Тернейского районов. Исполнение спорного решения было предотвращено вмешательством Приморского краевого Совета народных депутатов, настоявшего на сохранении портпункта (ГАПК. Ф. 26 Оп. 37. Д. 1423. Л. 134).

Парадоксально, но поселок Ольга, едва не лишившийся портового пункта, всего за 5 лет до этого всерьез рассматривался как ядро будущего промышленного и транспортного узла. В 1987 г. при подготовке последней советской Долговременной программы развития Дальнего Востока обсуждались предложения по возведению в Ольге алюминиевого завода и глиноземного комплекса, сырьем для которого должны были послужить австралийские, вьетнамские и индийские бокситы, а источником энергии – намеченная к постройке Приморская АЭС (один из вариантов предполагал ее размещение в Ольгинском районе). Возведение промышленных и энергетических гигантов тесно увязывалось со строительством в Ольге современного порта, отвечающего всем международным стандартам. К его сооружению специалисты Института экономики океана Дальневосточного научного центра АН СССР предлагали привлечь ресурсы и технологии Японии (ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 585. Л. 120). Однако для размещения АЭС Ольгинская площадка была признана неподходящей по причине высокой сейсмичности (Архив ИИАЭ ДВО РАН. Ф. 1. Оп. 3. Д. 382. Л. 242). Возведение крупных заводов и международного порта в районе, лишенном железных дорог и базы строительной индустрии, оказалось невозможным ввиду охватившего страну системного кризиса.

Отсутствие железных дорог, а также надежного автомобильного сообщения с крупными городами стало серьезным препятствием для

развития отдаленных портовых пунктов восточного побережья Приморья и их включения в международные транзитные перевозки. Хотя потенциальная возможность прокладки железной дороги к Ольге рассматривалась еще в конце 1920-х – начале 1930-х гг. по двум вероятным маршрутам (от станции Свиягино через горный хребет Сихотэ-Алинь либо от Находки вдоль побережья), оба варианта были признаны нерентабельными (ГАХК. Ф. Р-353. Оп. 3. Д. 76. Л. 10об). До конца советской эпохи железные дороги, за исключением узкоколейной ведомственной ветки Дальнегорск – Рудная Пристань, в этом районе не строились.

Дополнительными негативными факторами послужили ведомственные разногласия и конфликты интересов предприятий. К примеру, открытие порта Пластун для международного грузового сообщения, инициированное администрацией Приморского края в 1994 г., не состоялось из-за противодействия Федеральной службы контрразведки (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 266. Л. 23) и отказа основного оператора порта – АО «Тернейлес» – от разработки ТЭО реконструкции портового комплекса для обслуживания иностранных судов (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 381. Л. 197).

В том случае, когда согласие на открытие порта было получено, деятельность иностранного бизнеса не всегда соответствовала ожиданиям. Примером служит попытка привлечь зарубежный капитал к освоению лесных ресурсов северного Приморья и соседних районов Хабаровского края. Опорным пунктом международного проекта стал поселок Светлая на берегах одноименной бухты. Примечательно, что удаленный поселок с небольшим рыбным портовым пунктом не в первый раз привлек внимание политиков и экономистов. Еще в 1967 г. советским руководством прорабатывались планы размещения в Светлой нефтяного порта и соединения его с Оборской железной дорогой (а через нее – с Хабаровском). Однако в те годы возобладали идея строительства нефтеналивного порта в Находке (ГАХК. Ф. П-35. Оп. 19. Д. 301. Л. 4).

Вновь о поселке вспомнили спустя два десятилетия. Здесь на закате советской эпохи развернуло свою деятельность совместное предприятие (далее – СП) «Светлая» по заготовке леса, зарегистрированное 20 августа 1990 г. Партнером советской, а затем российской стороны выступила южнокорейская фирма «Hyundai».

В планы СП входило внедрение современных лесозаготовительных технологий с использованием иностранной техники, развитие инфраструктуры поселка и прилегающих территорий, в т.ч. строительство новых причалов и канала в устье реки Светлой для свободного прохода судов. В январе 1991 г. Правительство СССР объявило об открытии портпункта Светлая для международного сообщения [19].

Впрочем, работа предприятия вскоре вызвала недовольство. Против вырубке леса выступили приморские экологи и представители коренных народов, поддержанные районными властями и частью краевого руководства. В ноябре 1992 г. в Светлой даже высадили десант «Гринписа», объявивший блокаду порта и повесивший на его ворота символический замок [10]. В дальнейшем СП было взято под внешнее управление. Побывавшие в 1997 г. в Светлой журналисты застали неприглядную картину разрухи: заброшенные постройки, разбитую технику и ничего похожего на современный международный порт [20].

В числе объективных причин упадка СП «Светлая», помимо давления муниципальных властей и общественности, современники называли также сложность поддержки навигации (в частности – трудности со строительством и содержанием канала к портпункту в устье реки Светлой), неподготовленность к обработке каких-либо грузов, кроме круглого леса (так, не удалось наладить отгрузку щепы), разногласия между корейскими и российскими учредителями СП в вопросах ценообразования [20], невыполнение договорных обязательств российской стороной, а также деятельность предприятий-конкурентов [3, с. 45–46]. Трагические последствия имел азиатский финансовый кризис 1997–1998 гг., сопровождавшийся падением цен на лес и поставивший СП «Светлая» на грань банкротства [20]. Портпункт пришел в упадок вместе с предприятием.

### Судьба проектов

Несмотря на объективные трудности при разработке концепции новых портов и транспортно-узлов, к середине 1990-х гг. интерес к развитию транспортной инфраструктуры Приморья не иссяк. Об этом свидетельствовал перечень возможных направлений привлечения инвестиций в сфере международного сотрудничества, составленный администрацией Приморского края по поручению Правительства России

в рамках разработки Долгосрочной программы развития в восточных районах Российской Федерации совместной предпринимательской деятельности и реализации проектов экономического сотрудничества России с Японией и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 149. Л. 8).

Документ наглядно показал, что транспорту и морским портам по-прежнему отводилось значимое место в социально-экономической модернизации региона. Из 33 позиций в основном списке 22 занимали крупные транспортные объекты – дороги, мосты и порты, включая 6 новых портово-перегрузочных комплексов: портовый комплекс АО «Прометей» мощностью 8 млн т/г; портовый комплекс по перевалке лесных грузов АО «Дальестранс» мощностью 2 млн т/г (оба – в бухте Суходол); комплекс по перевалке нефтепродуктов АО «Звезда-Ойл» в бухте Большой Камень (1 млн т/г); комплекс по перевалке нефтегрузов АО «Чажма-Ойл» в бухте Чажма залива Стрелок (0,9 млн т/г) на территории ЗАТО «Фокино»; портовый комплекс по переработке глинозема в бухте Нарва АО «ДальСО» в Хасанском районе; Хасанский морской коммерческий порт в бухте Троицы (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 149. Л. 14–16).

Несмотря на широту замыслов, слабый интерес потенциальных инвесторов не позволил рассчитывать на реализацию вышперечисленных предложений. Кроме того, назревающий кризис транзитных перевозок, вызванный несовершенством процедуры таможенного оформления и системы тарифного регулирования, отсутствием гарантий безопасности и сроков доставки грузов, способствовал временному снижению транзитных перевозок и смене приоритетов в пользу действующих портов. Так, в сентябре 1996 г. губернатор Приморского края Е.И. Наздратенко, обеспокоенный резким падением грузопотока из стран АТР, запрашивал первоочередную федеральную помощь на восстановление конкурентоспособности Транссибирской магистрали, поддержку портовых комплексов Находки и Восточного Порты, отложив планы строительства новых портов до лучших времен (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 399. Л. 21–22).

### Заключение

Первая половина 1990-х гг. стала для транспортной инфраструктуры и портов Приморья временем активного поиска возможностей для включения в международные грузоперевозки и

обретения собственной ниши в стремительно развивающемся экономическом пространстве Северо-Восточной Азии.

К разработке масштабных планов строительства новых портов региональных политиков и экономистов подтолкнули оптимистические ожидания, связанные с активизацией внешне-экономических контактов, и надежды на иностранную финансовую и технологическую помощь в модернизации транспортного комплекса Приморья.

Зародившиеся в годы перестройки, планы обширного портового строительства обрели пространственные очертания в 1992–1994 гг. Важное место в них отводилось созданию новых транспортных узлов в Приморском крае, в т.ч. в Хасанском и Шкотовском районах, ранее находившихся на периферии грузопотоков.

Значимым фактором, обусловившим высокую активность регионального руководства и аффилированных с ним транспортных компаний, являлся расчет на стремительный рост транзитных перевозок, в котором южному Приморью отводилась роль моста между Европой и Азией. Перспективы обслуживания растущих грузопотоков спровоцировали стремление закрепиться в наиболее удобных пунктах для организации будущих транспортных узлов и коридоров. В этой связи в планах портового строительства практически не принималась во внимание их несогласованность между собой, а также конкуренция новых портов с уже существующими.

Муниципальные власти и администрация Приморского края были готовы поддержать данные планы, однако ограниченность имевшихся ресурсов привела к тому, что реальная поддержка региональных и местных властей оказалась невелика. В большинстве случаев их роль сводилась к помощи в поиске потенциальных инвесторов и обращениям за содействием к федеральным органам власти. Исключением стало их прямое участие в организации железнодорожной компании «Золотое звено». В остальном многочисленные идеи не были подкреплены необходимой материально-технической базой, зачастую опираясь лишь на иллюзию привлечения иностранных инвестиций, а в случае их отсутствия – на помощь из федерального бюджета как залог успешной реализации планов.

Ставка на международный интерес в воплощении проектов не принесла желаемого результата. В целом участие иностранных партнеров

в разработке и финансировании предложенных концептов оказалось незначительным и прослеживалось в основном на этапе предпроектной проработки. Реализация замыслов собственными усилиями за счет внутренних резервов дальневосточных регионов оказалась невозможной. В отсутствие необходимых ресурсов планы открытия новых морских ворот Приморья были отложены, уступив место приоритетной задаче спасения уже существующих портов.

Однако, признавая несвоевременность и невыполнимость многих предложений по развитию новых портов 1990-х гг., было бы ошибкой считать их авантюрой, не имевшей рационального обоснования. Спустя три десятилетия Хасанский район и порт Зарубино по-прежнему остаются в центре внимания, а Шкотовский район в 2010–2020 гг. стал местом воплощения сразу нескольких крупных проектов. Здесь развернулось строительство морского порта «Суходол» и угольного морского терминала «Порт Вера». Конечно, нельзя говорить о полной преемственности планов начала 1990-х гг. и современных проектов развития портовой инфраструктуры в Приморском крае: изменилась их локация, спецификация и номенклатура грузов (к примеру, нынешний порт «Суходол» построен севернее и рассчитан на перевалку угля, а не цемента, металлопроката и древесины). Вместе с тем, обозначенный вектор развития – включение в транспортную систему новых территорий, ранее находившихся в стороне от крупных транспортных узлов и коридоров, постепенно воплощается в жизнь. Таким образом, эволюция транспортной стратегии России на Тихом океане отчасти подтвердила востребованность идей, заложенных в проекты 1990-х гг.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бардаль А.Б. Транспортный комплекс России в период реформ: Дальневосточный ракурс // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 100–129.
2. Бурлаков В.А. Проект «Туманган» и игра геополитических интересов в Северо-Восточной Азии в 90-е годы XX века. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2007.
3. Вахненко Р.В. Морские порты Япономорского региона (экономико-географическая характеристика). Владивосток: Дальнаука, 1998.
4. Вахненко Р.В. Морской транспорт Дальнего Востока в современных рыночных услови-

ях // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. № 2. С. 81–95.

5. Ващук А.С. Международный транспортный коридор «Приморье-2»: идеи, проекты, реалии в русле «Тихоокеанского разворота» // Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык. 2016. № 3. С. 121–138.

6. Ващук А.С. Развитие предпринимательства на железнодорожном транспорте и в портовом хозяйстве Хасанского района Приморского края в конце XX – начале XXI вв. // Региональные проблемы. 2017. Т. 20. № 3. С. 39–49.

7. Ващук А.С., Воронцов Н.С. Дальневосточный фронт 1990-х годов: от «территории-крепости» к новым формам развития региона // Журнал фронтальных исследований. 2022. Т. 7. № 4. С. 104–135.

8. Воронцов Н.С. Нереализованные проекты свободных экономических зон в Приморье: исторический очерк // Россия и АТР. 2018. № 3. С. 31–44.

9. Ворота в АТР – так называют сегодня Приморье. Но достаточно ли широко они распахнуты? // Утро России. 1991. 26 сентября. С. 2.

10. «Гринпис»: мирный протест в Светлой // Утро России. 1992. 5 ноября. С. 3.

11. Губернатор: Площадку для белорусского порта в Приморье выберут в 2024 году. Китай может принять участие в проекте в качестве партнера. URL: <https://portnews.ru/news/365461/>

12. Зеленцов В.В. Приватизация предприятий морского транспорта, 1990-е годы // Россия и АТР. 2005. № 2. С. 71–76.

13. Как морской терминал «Порт Вера» преобразил поселок Подъяпольское в Приморье. URL: <https://vostokmedia.com/news/2023-11-09/kak-morskoy-terminal-port-vera-preobrazil-posyolok-pod-yapolskoe-v-primorie-3094155>

14. Лаврентьев А.В., Медведева Л.М. Опыт реформирования морского транспорта на Дальнем Востоке России: некоторые аспекты социально-экономической безопасности // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2014. № 2. С. 30–41.

15. Лоция северо-западного берега Японского моря от реки Туманная до мыса Белкина. М.: Главное управление навигации и океанографии МО СССР, 1984.

16. Малышенко Н.А., Письмак Д.О. Проблемы порта Посыет // Актуальные проблемы развития судоходства и транспорта: материалы национальной научно-технической конферен-

ции с международным участием. Владивосток: Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет, 2022. С. 120–125.

17. Приморский порт «Суходол» отгрузил миллионную тонну угля. URL: <https://vostok.today/50571-primorskij-port-suhodol-otgruzil-millionnuju-tonnu-uglja.html>

18. Савченко А.Е. Вызов пространства: абстрактная геополитика, потенциал территории и историческая колея дальневосточного приграничья в 1990-х гг. (на примере Хасанского района) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2023. № 2. С. 48–56.

19. Светлые дни «Светлой» // Утро России. 1991. 27 сентября. С. 2.

20. СП «Светлая» уже ничего не светит // Владивосток. 1998. 23 апреля. С. 2.

21. Холоша М.В., Гулидов Р.В. Потенциал бухты Троицы в Приморском крае // Морские порты. 2011. № 5. С. 48–51.

22. Холоша М.В., Гулидов Р.В. Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал // Пространственная экономика. 2011. № 2. С. 178–181.

23. Широкие перспективы порта Зарубино. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1688/96864/>

## REFERENCES

1. Bardal', A.B., 2017. Transportnyi kompleks Rossii v period reform: Dal'nevostochnyi rakurs [Transport in Russia during reforms: the Far Eastern viewpoint], Prostranstvennaya ekonomika, no. 4, pp. 100–129. (in Russ.)

2. Burlakov, V.A., 2007. Proekt «Tumangan» i igra geopoliticheskikh interesov v Severo-Vostochnoi Azii v 90-e gody XX veka [The Tumangan Project and the game of geopolitical interests in North-East Asia in the 1990s]. Vladivostok: Izd-vo VGUES. (in Russ.)

3. Vakhnenko, R.V., 1998. Morskie porty Yaponomorskogo regiona (ekonomiko-geograficheskaya kharakteristika) [Sea ports of the Sea of Japan region (economic and geographical characteristics)]. Vladivostok: Dal'nauka. (in Russ.)

4. Vakhnenko, R.V., 2008. Morskoj transport Dal'nego Vostoka v sovremennykh rynochnykh usloviyakh [Maritime transport of the Russia Far East under modern market conditions], Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke, no. 2, pp. 81–95. (in Russ.)

5. Vashchuk, A.S., 2016. Mezhdunarodnyi transportnyi koridor «Primor'e-2»: idei, proekty, realii v rusle «Tikhookeanskogo razvorota» [International transport corridor «Primorye-2» as a case of «The Pacific development of Russia»: from projects to realities], Crede Experto: transport, obshchestvo, obrazovanie, yazyk, no. 3, pp. 121–138. (in Russ.)
6. Vashchuk, A.S., 2017. Razvitie predprinimatel'stva na zhelezнодорожном transporte i v portovom hozyaistve Khasanskogo raiona Primorskogo kraja v kontse XX – nachale XXI vv. [Business development in rail transport and port economy of Khasansky District of Primorsky Krai in the late XX<sup>th</sup> – early XXI<sup>st</sup> century], Regional'nye problemy, Vol. 20, no. 3, pp. 39–49. (in Russ.)
7. Vashchuk, A.S. and Vorontsov, N.S., 2022. Dal'nevostochnyi frontir 1990-kh godov: ot «territorii-kreposti» k novym formam razvitiya regiona [The Far Eastern frontier of the 1990s: from «fortress territory» to new forms of regional development], Zhurnal frontirnykh issledovaniy, Vol. 7, no. 4, pp. 104–135. (in Russ.)
8. Vorontsov, N.S., 2018. Nerealizovannyye proekty svobodnykh ekonomicheskikh zon v Primor'e: istoricheskii ocherk [Unrealized projects of special economic zones in Primorye: an essay in history], Rossiya i ATR, no. 3, pp. 31–44. (in Russ.)
9. Vorota v ATR – tak nazyvayut segodnya Primor'e. No dostatochno li shiroko oni raspakhnuty? [The Gateway to the Asia-Pacific Region – that's what Primorye is called today. But are they wide open?], Utro Rossii, 1991, September 26, p. 2. (in Russ.)
10. «Gripis»: mirnyi protest v Svetloi [Greenpeace: peaceful protest in Svetlaya], Utro Rossii, 1992, November 5, p. 3. (in Russ.)
11. Gubernator: Ploshchadku dlya beloruskogo porta v Primor'e vyberut v 2024 godu. Kitai mozhet prinyat' uchastie v proekte v kachestve partnera [The Governor says: The site for the Belarusian port in Primorye will be selected in 2024. China may participate in the project as a partner]. URL: <https://portnews.ru/news/365461/> (in Russ.)
12. Zelentsov, V.V., 2005. Privatizatsiya predpriyatii morskogo transporta, 1990-e gody [Privatization of sea transport enterprises of the Russian Far East in the 1990s], Rossiya i ATR, no. 2, pp. 71–76. (in Russ.)
13. Kak morskoy terminal «Port Vera» preobrazil posyolok Pod'yapol'skoe v Primor'e [How the Port Vera sea terminal transformed the village of Pod'yapol'skoe in Primorye]. URL: <https://vostokmedia.com/news/2023-11-09/kak-morskoy-terminal-port-vera-preobrazil-posyolok-pod-yapolskoe-v-primorie-3094155> (in Russ.)
14. Lavrentiev, A.V. and Medvedeva, L.M., 2014. Opyt reformirovaniya morskogo transporta na Dal'nem Vostoke Rossii: nekotorye aspekty sotsial'no-ekonomicheskoi bezopasnosti [The experience of reforming maritime transport in the Far East of Russia: some aspects of socio-economic security], Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya, no 2, pp. 30–41. (in Russ.)
15. Lotsiya severo-zapadnogo berega Yaponskogo morya ot reki Tumannaya do mysy Belkina [Pilot chart for the northwestern coast of the Sea of Japan from the Tumannaya River to Cape Belkin]. Moskva, 1984. (in Russ.)
16. Malysenko, N.A. and Pis'mak, D.O., 2022. Problemy porta Pos'et [Problems of Port Posiet]. In: Aktual'nye problemy razvitiya sudokhodstva i transporta: materialy natsional'noi nauchno-tekhnicheskoi konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem. Vladivostok, 2022, pp. 120–125. (in Russ.)
17. Primorskii port «Sukhodol» otgruzil millionnyu tonnu uglja [Port Sukhodol of Primorye shipped the millionth ton of coal]. URL: <https://vostok.today/50571-primorskij-port-sukhodol-otgruzil-millionnuju-tonnu-uglja.html> (in Russ.)
18. Savchenko, A.E., 2023. Vyzov prostranstva: abstraktnaya geopolitika, potentsial territorii i istoricheskaya koleya dal'nevostochnogo prigranich'ya v 1990-kh gg. (na primere Khasanskogo raiona) [Challenge of the space: abstract geopolitics, territory potential, and the historical track of the Far Eastern borderlands in the 1990s (the case of Khasansky District)], Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya, no. 2, pp. 48–56. (in Russ.)
19. Svetlye dni «Svetloi» [Bright days of «Svetlaya»], Utro Rossii, 1991, September 27, p. 2. (in Russ.)
20. SP «Svetlaya» uzhe nichego ne svetit [The Svetlaya Joint Venture has no future], Vladivostok, 1998, April 23, p. 2. (in Russ.)
21. Kholosha, M.V. and Gulidov, R.V., 2011. Potentsial bukhty Troitsy v Primorskom krae [Potential of Trinity Bay in Primorsky Krai], Morskoe partny, no. 5, pp. 48–51. (in Russ.)

22. Kholosha, M.V. and Gulidov, R.V., 2011. Proekt «Tumangan»: istoriya voprosa, tekushchee polozhenie i potentsial [The Tumangan Project: history, current situation, and potential], *Prostranstvennaya ekonomika*, no. 2, pp. 178–181. (in Russ.)

23. Shirokie perspektivy porta Zarubino [Broad prospects for the port of Zarubino]. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1688/96864/> (in Russ.)

*Статья поступила в редакцию 08.08.2024;  
рекомендована к печати 21.08.2024*

