

**АКТУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ
РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВЫХ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ**

Юрченко Елизавета Юрьевна – старший преподаватель кафедры управления морским транспортом ФГБОУ ВО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского» (Россия, г. Владивосток. E-mail: eli-yurchenko@yandex.ru).

***Аннотация.** Рассмотрены содержание кластерного подхода к задачам планирования и прогнозирования развития морских портов в Приморском крае в условиях формирования свободного порта Владивосток и территорий опережающего социально-экономического развития. Предложены потенциальные виды морских портовых кластеров, дана характеристика их возможностей и преимуществ, заявлены задачи взаимодействия отраслевой науки и образования с бизнесом и органами власти различных уровней.*

***Ключевые слова:** пространственное планирование и прогнозирование морских портов, кластерный подход, морской кластер, морской портовый транспортно-логистический кластер, свободный порт Владивосток (СПВ), территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР), взаимодействие бизнеса, науки, образования и власти.*

Yurchenko E.Y.

***Abstract.** Reviewed the content of the cluster approach to the problems of planning and forecasting of development of seaports in the Primorye Territory in the formation of the Free port of Vladivostok and Territories of Advancing Socio-economic Development. Offer potential types of seaport clusters, given the characteristics of their features and benefits, stated the problem of interaction of branch science and education with business and authorities of different levels.*

***Keywords:** spatial planning and forecasting of seaports, cluster approach, sea cluster, seaport transport and logistics cluster, the Free port of Vladivostok (FPV), the Territory of advanced socio-economic development (TASED), interaction of business, science, education and government.*

В настоящее время одним из важных инструментов развития региональных экономических систем во многих странах мира, прежде всего, в Европе и Азии, стал кластерный подход, позволяющий достичь высокого уровня концентрации производства, его специализации и кооперирования, научно-технической интеграции и, на этой основе, повышения эффективности работы и конкурентоспособности всех входящих в кластер хозяйствующих субъектов [см., например, 1-3, 5, 7-12, 14-15, 18, 26-29, 31-35, 37-41, 43].

В Российской Федерации идея и попытки реализации теории кластеров на практике в национальной экономике получили довольно широкое распространение, в частности, при планировании и прогнозировании пространственного, прежде всего, регионального развития производства и социальной сферы, различного рода услуг и логистических систем [см. 1-5, 7-12, 14, 18, 20, 23, 25, 30]. Одной из главных целей реализации такого подхода на уровне субъектов федерации и/или региона стали задачи роста промышленного производства и обеспечения международного уровня конкурентоспособности производимых в них товаров и выполняемых услуг, включение региона в процесс национального и регионального разделения труда, повышения уровня занятости, роста производительности труда и – как следствие – благосостояния проживающего здесь населения.

По нашему мнению, концепция кластеров с успехом может быть использована и в морской отрасли, в частности, для планирования и прогнозирования развития портовой деятельности в региональном и бассейновом аспектах. Об этом можно судить и по программным документам перспективного развития морского транспорта в Российской Федерации, и по появившимся в последние годы реальном интересе руководства страны к развитию этих форм организации и управления экономикой на уровне производственно-территориальных комплексов – как уже функционирующих, так и развивающихся и формирующихся [см. 16-17, 21-22].

В полной мере это относится и к Приморскому краю. Предпосылками использования кластерной концепции в морской отрасли Приморского края и – в

целом – российского Дальнего Востока – являются такие факторы, как возрастающая роль морских (в первую очередь, торговых) портов в экономической жизни страны и формировании системы её экономической безопасности, расширение функций морских портов и превращением их в промышленные, коммерческие, логистические и информационные центры регионов, формированием на основе морских портов портово-промышленных и транспортно-логистических кластеров, превращением портов в связующие звенья международного экономического и научно-технологического сотрудничества и ускоренного развития экономики страны (особенно в условиях режима т. н. «порто-франко», примером которого в России стал свободный порт Владивосток [см. 22]). В свою очередь, это приводит к расширению рамок внутренней и внешней конкурентной среды портов за счет активного участия в ней предприятий и организаций других отраслей экономики и нерезидентов, уровень развития которых формирует более благоприятную для бизнеса экономическую среду региона, привлекая в него не только инвестиции, но и новые знания и технологии.

И в этих условиях особенно велика сегодня роль региональных и местных властей, без поддержки которых и без правильного понимания которыми проблем, задач и перспектив развития таких территорий никакой бизнес или социальная сфера не могут успешно развиваться.

С нашей точки зрения, при пространственном планировании и прогнозировании территории приморских регионов можно выделить следующие потенциальные виды кластеров, базирующихся на действующих морских портах и связанные с их развитием в перспективе.

Первый вид – морской транспортно-логистический кластер (МТЛК).

Второй вид – морской портово-промышленный кластер (МППК).

Третий вид – морской портовый научно-образовательный и промышленный кластер (МПНОПК).

Четвёртый вид – пространственный мультифункциональный экономический кластер (ПМЭК).

Представленные выше виды кластеров представляют собой некоторую совокупность форм их организации как с исторической, так и с логической точек зрения. С этих позиций представленные нами виды морских портовых кластеров, выделенные по таким существенным признакам как «основная функция», «влияние на развитие объекта» и «влияние на развитие территории», по нашему мнению, могут стать основой для разработки их более детальной и глубокой типологии и формирования той или иной теоретической модели для её практической реализации. Тем более, что она связана с такими принципиально важными и весьма сложными направлениями работы, как кратко-, средне- и долгосрочное планирование и прогнозирование развития тех или иных форм организации морской портовой деятельности, и, в первую очередь (учитывая их современную роль и значение в развитии соответствующих территорий) морских транспортно-логистических (МТЛК) и морских портово-промышленных кластеров (МППК). При этом ближайшей перспективой развития и трансформаций последнего, по нашему мнению, может стать формирование морского портового научно-образовательного и промышленного кластера (МПНОПК). Необходимые предпосылки и возможности этого уже существуют в наиболее развитых, «зрелых» формах МППК как за рубежом, так и (потенциально) в нашей стране. Четвёртый вид кластера – пространственный мультифункциональный экономический кластер (ПМЭК) – это вид кластера, который может быть создан (и в ряде случаев формируется иначе) и не на базе (не на основе, или «вокруг») порта. Однако чаще всего (и в этом смысле показательны примеры Канады, КНР, Норвегии, а в нашей стране – Санкт-Петербург, Новороссийск, Владивосток, Находка) именно морской порт становится «ядром» такого (в т. ч. и формирующегося) кластера [см., в частности, 4, 8-9, 11-14, 19-20, 23-29, 31-34, 36-43].

Важно отметить, что кластерный подход предполагает неформальное и добровольное (на основе достижения цели – получения взаимной коммерческой выгоды, дохода) взаимодействие предприятий и организаций различного размера и организационно-правовой формы (включая предприятия малого и среднего бизнеса, индивидуальных предпринимателей, государственных и

негосударственных организаций, государственно-частных партнёрств и т. п.), функционирующих на определенной территории, основной задачей которого является оптимальное использование имеющегося не только экономического, но и социального, транспортного, географического и др. потенциала региона и отрасли (отраслей). Кроме того, развитие кластеров предполагает привлечение к сотрудничеству банковско-финансового сектора, а также использование научно-исследовательского и учебного потенциала находящихся на этой территории организаций и учреждений (в т. ч. и с привлечением зарубежных участников), нацеленных на коммерциализацию своих НИОКР.

Так, например, в Приморском крае, который является одним из лидеров среди регионов российского Дальнего Востока по объемам внешней торговли, большая часть продукции его ведущих предприятий направляется на экспорт. Об объемах внешнеторгового оборота говорят следующие цифры. Так, в 2017 г. в целом внешнеторговый оборот Дальневосточного федерального округа (ДВФО) увеличился на 17% по сравнению с 2016 годом и составил 28,5 млрд. долл. США (в том числе экспорт – на 19% (до 22,2 млрд. долл. США), импорт – на 9% (до 6,3 млрд. долл. США). Удельный вес Дальнего Востока во внешнеторговом обороте России по итогам 2017 г. составил 4,9%, в том числе на экспорт пришлось 6,2%, а на импорт – 2,7%. Доля же Приморского края во внешнеторговом обороте России в 2017 году составила 1,2%, или 7,1 млрд. долл. США (в том числе экспорт – 0,9%, или 3,3 млн. долл. США, импорт – 1,7%, или 3,8 млн. долл. США). Во внешнеторговом обороте ДВФО доля Приморского края составила 25%, или 7,1 млрд. долл. США, в том числе по экспорту – 15%, по импорту – 61%. Наибольший объем внешнеторгового оборота ДВФО в 2017 году пришелся на Сахалинскую область – 43%, или 12 млрд. долл. США (Приморский край – на втором месте, Республику Саха – 18%, или 4,9 млрд. долл. США и Хабаровский край – 10%, или 2,7 млрд. долл. США) [см. 6].

Вместе с тем, несмотря на высокий промышленно-торговый потенциал Приморья, загрузка мощностей, в частности, морских портов Владивостока, Находки, Восточного и др. продукцией предприятий края в 2014-2018 гг.

составляло, по нашим оценкам, всего 5-7% от общего количества перерабатываемых грузов (в лучшие годы – менее 0,5-1 млн. тонн). При этом интенсивное развитие портовой инфраструктуры ведется преимущественно за счет собственных средств указанных портов. Учитывая высокий промышленный и инвестиционный потенциал края, а также тот факт, что морские порты юга Приморского края играют стратегическую и градообразующую роль в перспективном развитии всей территории региона (и, прежде всего, свободного порта Владивосток (СПВ)), их дистрибутивная транспортно-логистическая и – в известной степени – промышленно-информационная функция могла бы в большей степени быть направлена на развитие специализированных портовых мощностей под специфические потребности предприятий-экспортеров края и резидентов СПВ. В свою очередь, предприятия-потребители импортного сырья и др. грузов также могли бы иметь свои представительства в портах для обеспечения координации и оперативного регулирования процессов транспортировки, складирования и переработки грузов [см. 25-29].

Использование таможенного режима СПВ и территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) в крае, по нашему мнению, может наиболее полно, разнообразно и эффективно реализоваться именно в структуре портовых приморских кластеров [см. также 4-5, 12, 20, 24-29, 35-36, 42]. Это, помимо всего прочего, расширяет и функциональность порта, который традиционно соединяет на своей территории организацию работы всех видов транспорта; работу таможни; управление территорией и развитием порта (включая маркетинг, логистику, контракты, управление сервисом) и работу контролирующих, управляющих и разрешительных органов (помимо таможни). При этом, с одной стороны, управление портом заинтересовано поддерживать ценность территории (в частности, плата за аренду земли и причалов), а с другой стороны, – увеличивать грузооборот (портовые сборы) [см. также: 39-40, 43].

По нашему мнению, в работе по планированию и прогнозированию развития морских кластеров, создаваемых на основе морских портов, а также при определении регионального морского кластера может быть использован термин

«морской транспортно-логистический кластер (МТЛК)» как базовое понятие, трансформирующееся по мере его развития в другие, более развитые и сложные, т. н. «органические» формы (см. выше).

Представленные выше предложения по формированию морских кластеров (кластерных структур) на основе морских портов, по нашему мнению, могут быть использованы при разработке новой системы управления и всем морехозяйственным комплексом Приморского края. Одними из важных направлений такой работы (помимо, безусловно приоритетных и постоянно требующих внимания, направлений, таких как: обеспечение повышения экспортно-импортного потенциала края; поиск путей большей ориентации грузопотоков из центральных и дальневосточных районов страны на морские порты Приморья; участие в формировании тарифной политики транспортных предприятий, в том числе морских портов и железной дороги внутри Приморского края; создание благоприятных условий для инвестирования в основные фонды портов и транспортной инфраструктуры на региональном уровне и др.), в частности, с точки зрения сотрудничества с высшими и средними учебными заведениями края, с нашей точки зрения, могут стать:

1) привлечение к разработке как стратегии развития, так и к решению текущих научно-практических задач работы предприятий и организаций морской и портовой деятельности отраслевых и независимых научно-исследовательских организаций, а также высших учебных заведений (например, ДНИИМФа, МГУ им. адм. Г.И. Невельского, Дальрыбвтуза и др. (с возможным привлечением специалистов из КНР, Республики Корея, КНДР и Японии). В первую очередь, это касается таких направлений, как пространственное планирование и прогнозирование развития морских портов, транспортная логистика; формирование и реализация грузовой базы портов и территории; развитие трансграничных и международных транспортных коридоров и маршрутов для интеграции Приморского края в транспортно-логистическую сеть Северо-Восточной Азии и АТР в целом (проекты «Северный морской путь», «Один пояс – один путь», «9 мостов» и др.);

2) формировать «портфель заказов» на специалистов отдельных специальностей в необходимых областях знаний совместно учебными заведениями края, предприятиями и организациями морской (судоходной) и портовой деятельности, а также предприятиями марикультуры в целях обеспечения развития морехозяйственного комплекса региона;

3) информировать вузы о потребностях со стороны предприятий и организаций морской отрасли (в т. ч. и круизных компаний) в подготовке или переподготовке своих специалистов, совместно с вузами края участвовать в формировании учебных планов, подавать заявки на проведение специальных курсов и программ, лекций, тренингов, деловых игр и т. п.

Продуманная и взвешенная реализация этих и других направлений сотрудничества бизнеса, науки, образования и власти (всех уровней), на наш взгляд, позволит решить задачи, поставленные руководством страны по достойному вхождению России в АТР, одной из форм подготовки которого может стать работа по планированию и прогнозированию развития морских транспортно-логистических кластеров в Приморском крае и др. регионах Дальнего Востока.

Библиографический список

1. Бакланов П. Я., Ганзей С. С. Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования. – Владивосток: Дальнаука, 2008. – 216 с.
2. Бакланов П. Я. Морское пространственное планирование: теоретические аспекты // Балтийский регион. – 2018. – Т. 10. – № 2. – С. 76-85. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-5.
3. Батурова Г. В. Региональные морехозяйственные кластеры как основа социально-экономического развития приморских территорий // Стратегическое планирование в регионах и городах России: доклады участников IX общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России» / под ред. Б. С. Жихаревича. – СПб., 2011. – С. 115-119.

4. Владивостокский морской торговый порт и ГК «Порт Хэбэй» (КНР) подписали соглашение о создании портовых промышленных кластеров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http:// lscm.ru/index.php/ru/ro-godam/item/1146](http://lscm.ru/index.php/ru/ro-godam/item/1146) (дата вхождения 06.05.2019 г.).
5. Гогоберидзе Г. Г., Мамаева М.А. Морские портово-промышленные комплексы как ключевые экономические субъекты приморских территориальных узлов // Проблемы современной экономики. – 2011. – №4. – С. 291-298.
6. Итоги ВЭД Приморского края за 2017 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/inter/2017-ИТОГИ%20ВЭД%20ПРИМОРСКОГО%20КРАЯ%20за%202017%20год.pdf> (дата вхождения 20.05.2019 г.).
7. Кородюк И.С., Кархова С.А. Региональные транспортно-логистические системы: вопросы теории и практики. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2008. – 335 с.
8. Крыжановский С. В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях: Монография / С.В. Крыжановский. – Одесса: Астропринт, 2008. – 184 с.
9. Макрушина Е. А. Роль портово-промышленного кластера Усть-Луги в пространственном развитии региона // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ». – Том 8. – №2 (2016)// [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/98E VN216.pdf> (доступ свободный). DOI: 10.15862/98E VN216 (дата вхождения 27.04.2019 г.).
10. Меньшенина И.Г., Капустина Л. М. Кластерообразование в региональной экономике. – Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2008. – 154 с.
11. Морской кластер: что нам стоит дом построить? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://moryakukrainy.livejournal.com/1178881.html> (дата вхождения 21.04.2019 г.).

12. На Дальнем Востоке создадут кластер морского транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://primamedia.ru/news/39182/> (дата вхождения 30.04.2019 г.).

13. Понятие морского порта, объекты инфраструктуры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://studwood.ru/881722/pravo/morskoj_port (дата вхождения 03.05.2019 г.).

14. Поподько Г.И., Нагаева О. С. Возможности и ограничения реализации крупномасштабного инвестиционного проекта в новых экономических условиях на примере морского порта Усть-Луга // Балтийский регион. – 2015. – №3. – С. 90-107.

15. Портер Майкл Э. Конкуренция: Пер. с англ.: Учебное пособие / Портер Майкл Э. – М.: Издательский дом Вильямс, 2001. – 495 с.

16. Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 29.03.2019) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286331/42255d75ad7c2b8a626131809912a148408038e9/ (дата вхождения 04.05.2019 г.).

17. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=164761>] (дата вхождения 04.05.2019 г.).

18. Салтыков М. А. Теория и практика управления транспортно-логистическими кластерами. – Владивосток: Издательский дом Дальневосточного федерального университета, 2012. – 291 с.

19. Своя перевалка: как Bunge шла к созданию кластера в морском порту [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zerkalo.mk.ua.html> (дата вхождения 17.04.2019 г.).

20. Титов А. В. Порт в транспортной логистике / А. В. Титов, Е. В. Синельщиков, Д. А. Толстых, Н. А. Леонтьева / под ред. А. Л. Степанова. – СПб.: Лион, 2008. – 228 с.

21. Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docplayer.ru/105155-Federalnaya-celevaya-programma-ekonomicheskoe-i-socialnoe-razvitiie-dalnego-vostoka-i-baykalskogo-regiona-na-period-do-2025-goda.html>. (дата вхождения 04.05.2019 г.).

22. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» от 13.07.2015 № 212-ФЗ (последняя редакция). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/ (дата вхождения 04.05.2019 г.).

23. Фисенко А. И. Транзитная функция приграничных территорий российского Дальнего Востока и перспективы формирования национальных и международных транспортных коридоров в Приморском крае// Транспортное дело России. – 2018. – № 4 (137). – С. 118-121.

24. Фисенко А.И., Баранова Е.Ю., Кривелевич М.Е. Состояние и направления решения проблем инвестиционной привлекательности свободного порта Владивосток и территорий опережающего социально-экономического развития в Приморском крае// Транспортное дело России. – 2019. – № 1 (140). – С. 141-143.

25. Фисенко А. И. Пространственное планирование и прогнозирование развития морских портов и основные экономические тенденции их развития в Российской Федерации [Электронный ресурс] // Трансграничная экономика. – Владивосток, 2019. Ч.3. URL: http://cross-bordereconomy.ru/6_arhiv.html (дата обращения: 31.05.2019).

26. Чекаловец В. И., Скворцов Г. П., Крыжановский С. В. Морские торговые порты Украины в условиях Европейской интеграции //Транспорт. – 2007. – № 30 (458). – С. 63-68.

27. Чекаловец В. И., Гребенник Н.Г. Перспективы кластерных структур в морской отрасли Украины// Проблемы транспортного комплексу України. – 2009. – № 26. – С. 40-43.

28. Шевченко М. Концепция морских кластеров // Порты Украины. – 2006. – № 6. – С. 55- 56.
29. The European Network of National Maritime Clusters [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.marinelink.com/news/european-national415463> (дата вхождения 21.04.2019 г.).
30. Arzamastsev I. S., Kachur A. N., Baklanov P. Y. Features of Integrated Coastal Management in the Far East of Russia // Proceedings of the 9th International Conference on the Mediterranean Coastal Environment (MEDCOAST 09). – 2009. – Vol. 1. – P. 41-48.
31. BaltSeaPlan. 2009-2012. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baltseaplan.eu/index.php/Home;1/1> (accessed 05.05.2019).
32. Bichou K. Port operations, planning and logistics. – London: Informa Law, 2009. – 364 p.
33. Bookbinder, J.H. (ed.) Handbook of Global Logistics: Transportation in International Supply Chains, New York: Springer, 2012. – 553 p.
34. European Commission, 2014, Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 establishing a framework for maritime spatial planning, Brussels, available at: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0089&from=EN> (accessed 04.05.2019).
35. Fujita, M., Krugman P., and Venables A.J. The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade. – Cambridge: MIT Press, 1999. – 367 p.
36. Ge, W. Special Economic Zones and the Opening of the Chinese Economy: Some Lessons for Economic Liberalization // World Development. – 1999. – Vol. 27. – No. 7. – pp. 1267-1285.
37. Marine spatial planning – the need for a common language [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://marinespecies.org/traits/wiki/Marine_Spatial_Planning_-_the_need_for_a_common_language (accessed 04.05.2019).

38. Palmowski T., Tarkowski M. Baltic Cooperation in Marine Spatial Planning // *Balt. Reg.* – 2018. – Vol. 10. – № 2. – pp. 100-113. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-7.
39. Rodrigue J.-P. *The Geography of Transport Systems*. 4th ed. / Rodrigue J.-P., C. Comtois and B. Slack. – New-York: Routledge, 2017. – 440 p.
40. *Ports, Cities, and Global Supply Chains* / Ed. By James Wang, Daniel Olivier, Theo Notteboom, Brian Slack. 1st ed. – London: Routledge, 2007. – 296 p.
41. *The European Network of National Maritime Clusters* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.marinelink.com/news/european-national415463> (accessed 21.04.2019 г.).
42. Waters, D. and Rinsler S. *Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management*. – London: Kogan Page, 2014. – 512 p.
43. Wright P. *Port and Terminal Management*. – L.: ICS, 2015. – 210 p. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.libramar.net/news/port_and_terminal_management/2019-02-18-3993 (accessed 21.04.2019 г.).

© *Yurchenko E.Y., 2019*

Для цитирования: Юрченко Е. Ю. Актуальные аспекты планирования и прогнозирования развития морских портовых транспортно-логистических кластеров в Приморском крае [Электронный ресурс] // *Трансграничная экономика*. – Владивосток, 2019. Ч. 3. URL: http://cross-bordereconomy.ru/6_arhiv.html (дата обращения: 22.06.2019).