

УДК 332.05

**В.Г. Орлова**

**ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННЫЕ ЗОНЫ: УСЛОВИЯ И ИСТОЧНИКИ  
РАЗВИТИЯ**

*Исследованы условия образования портово-промышленных зон, источники и факторы развития портово-промышленных комплексов как особой территориальной формы организации хозяйствования и механизмы их включения в систему региональных экономических отношений, а также их влияние на экономическое развитие всей страны. В частности, рассматривается промышленное комплексобразование в приморских зонах Европейской стран. Уделено внимание ресурсной и инвестиционной обеспеченности развития портово-промышленных комплексов, а также проблемам их формирования в России.*

*Портово-промышленные комплексы; исторические и географические факторы; регионоформирующая роль; транспортная инфраструктура; производственные предприятия; инвестиции.*

**V.G. Orlova**

**PORT INDUSTRIAL ZONES: CONDITIONS AND DEVELOPMENT SOURCES**

*In work conditions of formation of port industrial zones, sources and factors of development of port and industrial complexes as special territorial form of the organization of managing and mechanisms of their inclusion in system of the regional economic relations, and also their influence on economic development of all country are investigated. In particular, the industrial complex formation in seaside zones European the countries is considered. The attention of resource and investment security of development of port and industrial complexes, and also to problems of their formation in Russia is paid.*

*Port and industrial complexes; historical and geographical factors; the role regionforming; transport infrastructure; manufacturing enterprises; investments.*

Функционирование всемирного хозяйства в условиях глобализации ускоряет развитие прибрежных территорий, в которых происходит наиболее интенсивное взаимодействие природных и социально-экономических процессов, а внутриконтинентальные государства стремятся к созданию надежных и эффективных транспортных связей с побережьем. Поэтому порт и взаимодействующий с ним регион выступают особыми территориальными образованиями, способствующими возникновению и развитию портово-промышленных зон.

Геоэкономический аспект портово-промышленных зон выражается в обеспечении благоприятных условий для международных отношений, развития внутренних рынков стран, товарообмена, промышленности, культурных и политических отношений за счёт использования природных особенностей побережий.

В конце XIX в. Л.И. Мечников изложил географическую теорию прогресса и социального развития, в которой отметил демографическую и экономическую притягательность крупных контактных зон (побережья рек, морей и океанов), показал их роль в освоении человеком материков [1]. Сдвиг промышленности, транспортных предприятий, рекреационной деятельности к морю ведет к образованию высоконасыщенной экономическими объектами контактной зоны «суша–море».

В настоящее время происходят изменения во внешней и внутренней институциональных средах функционирования морских торговых портов. Они становятся все более диверсифицированными, подвижными и выступают не только транзитными пунктами международных грузовых перевозок, но и центрами экономического развития природно-хозяйственных комплексов береговых зон как

сложных социально-эколого-рекреационно-логистико-экономических систем [2]. Производственная деятельность в районах концентрируется вокруг порта, являющегося коммуникационным узлом (обычно открытый портовый город) для формирования портово-промышленного комплекса.

Э.Б. Валиев, изучая роль приморских зон в развитии европейского хозяйства, определил следующие их характеристики:

- ◆ активность экономических контактов, способствующая расширению участия стран в международном разделении труда;
- ◆ высокий уровень инфраструктурной обустроенности;
- ◆ фокусами их развития являются портово-промышленные центры [3].

Из чего следует регионоформирующая роль приморских производственных комплексов.

Так, исторические и географические факторы, особенности экономического развития и рынка труда определили место Нидерландов в Европе и международной экономической системе. Нидерланды стали воротами европейского континента, главным «распределительным» центром Западной Европы, возросла транзитная функция, что позволило стране стать важнейшим в Европе перевалочным пунктом нефти и нефтепродуктов, газа, металлов, какао, ряда других сельскохозяйственных продуктов.

Всё это способствовало формированию в Роттердаме крупнейших портово-промышленных комплексов (ППК) многофункционального типа, в которых преобладают транспортно-коммуникационные и промышленные функции, развита портовая инфраструктура, и Амстердаме – ППК столичного типа, в которых помимо указанных функций, развиты торгово-финансовые системы, научные, культурные и туристические учреждения [3]. Порт Роттердам – самый крупный порт в Европе (целое объединение портов), включает историческую гавань в центральном районе города и простирается на расстояние 40 км.

Портовую деятельность следует рассматривать как важнейшую часть экономики региона. Особое значение приобретает эффективность работы региональных портов, установление при их участии новых хозяйственных и внешнеэкономических связей, активизация инвестиционной деятельности в регионе.

В портовой зоне Роттердама работают нефтеперерабатывающие предприятия, терминалы для сырой нефти, заводы по производству промышленных газов, химические и нефтехимические предприятия, терминалы для хранения и отгрузок нефтепродуктов и химикатов и заводы по переработке пищевых масел и жиров [4]. ППК Роттердам связана с другими городами Европы нефтепроводом, производственными, транспортными коммуникациями, что влияет на развитие всего региона.

В России почти весь сахар-сырец, поступающий из Кубы и Бразилии, который используется при производстве сахара на предприятиях Краснодарского края, перегружается на мощностях таганрогского порта [5]. А львиная доля комплектующих для автозаводов ООО «ТагАз» (г. Таганрог) и «РГЗА» (г. Ростов-на-Дону) поступает в город через Таганрогский морской порт (ТМТП). Таким образом, комплекс имеет региональное и межрегиональное значение, а также вступает во взаимодействие с иностранными государствами.

Одним из многочисленных преимуществ экономики Великобритании как торгово-производственной базы также является ее местоположение, где из 100 больших городов, 44 – приморские. Это способствовало образованию центров интенсивного развития и налаживанию обширных торговых связей. Крупнейшим из таких центров является Лондон, относящийся к ППК столичного типа [3].

Другим типом ППК являются специализированные – в городах Сканторп, Порт-Толбот, Редкар, где вблизи угольных бассейнов развивались металлургические центры, расположенные на побережье недалеко от крупнейших морских портов страны. Это облегчает доставку из других районов и стран недостающего сырья и вывоз готовой продукции. В России к этому типу относится Новороссийск, специализирующийся на приеме и переработке нефти.

Британская цветная металлургия – одна из крупнейших в Европе – в основном работает на привозном сырье, поэтому выплавка цветных металлов также тяготеет к портовым городам. Так, в Западном Мидленде – главном районе цветной металлургии – расположено много мелких предприятий, специализирующихся на производстве, прокате, литье и обработке цветных металлов. Центры по производству алюминия в Мидленде и Южном Уэльсе тесно связаны с американскими и канадскими алюминиевыми компаниями.

Важнейшие водные пути Франции находятся на севере и востоке, они соединяют восточную Францию с соседними странами и с Северным и Средиземным морями. Около 75 % морских перевозок идет через четыре порта: Марсель, Гавр, Дюнкерк и Руан. Промышленность Франции размещена крайне неравномерно: более 20 % продукции создается в Париже и его пригородах, еще столько же в Лионском и Северном районах. Уровень индустриализации на севере и востоке значительно выше, чем в Центральной, Западной и Южной Франции, т.е. наиболее развитые зоны находятся на прибрежных территориях.

Образование производственных комплексов, расположенных в портовых городах Франции, происходило на базе химической, нефтеперерабатывающей отраслей, машиностроения и металлообработки. Так, предприятия основной химии работают либо на добываемом в стране минеральном сырье (калий – из Эльзаса, сера – из Лакка, соль – из Лотарингии), либо на импортном, чем и объясняется частичная концентрация производственной деятельности в районе портов. На импортном сырье у городов Гавр и Руан выросли гигантские нефтеперерабатывающие заводы. Морскими воротами Северного промышленного района является Дюнкерк – важный порт и промышленный узел с крупным НПЗ, тоже работающим на импортном сырье.

Другой пример – **алюминиевая промышленность**, первоначально размещавшаяся в Альпах и в Пиренеях, позже переместившаяся в портовые районы, оборудованные для приема импортируемых бокситов (на 3/4 из Гвинеи). Недалеко от г. Дюнкерка с выносом производственных площадей над морем в Фосе (спутник Марселя) построен крупный металлургический комплекс, обеспечивающий выплавку стали более чем на 45 %. Аналогичным образом расположены металлургические комплексы в Лотарингии (порт Тионвиль) и рядом с Марселем [6]. Предприятия машиностроения разместились в районе Парижского бассейна, морскими аванпортами которого являются Гавр и Руан, что позволяло выпускать 80 % автомобилей, выпускаемых во Франции (например, завод «Ситроен» на набережной г. Ренн), из которых 50 % – на экспорт.

Для портово-промышленных зон характерно интенсивное взаимодействие различных видов транспорта: морского – с железнодорожным, автомобильным, речным. Посредством развития транспортной инфраструктуры, связанной с развитием портового хозяйства, происходит включённость портовой зоны в региональную систему. Транспортная инфраструктура, являясь элементом воспроизводственной системы регионального хозяйства, в рамках внешнеэкономической ориентированности национальной экономики, выступает фактором развития региона.

Великобритания обладает хорошо развитой транспортной инфраструктурой. Так, British Steel (BSC) совместно с администрацией Британских железных дорог разработала новую схему перевозки железной руды на металлургические заводы из расположенных на побережье глубоководных морских портов-терминалов, со-

единенных железнодорожными линиями с находящимися поблизости предприятиями. В частности, с конца 50-х гг. в г. Лланверне металлургический завод корпорации (BSC) работал на импортной железной руде, которую первоначально доставляли судами в находящиеся рядом города Ньюпорт и Порт-Голбот, а оттуда – по железной дороге в Лланверн [7].

Кроме того, экономическое развитие промышленного комплекса отражается на величине и структуре грузооборота морских портов. Поэтому наиболее крупные порты (грузооборотом более 50 млн т. в год) Европы сосредоточены в высокоразвитых странах (Роттердам – 354 млн т, Гамбург – 116 млн т, Марсель – 97 млн т, Амстердам – 75 млн т, Гавр – 70 млн т) и играют решающую роль в формировании международных грузопотоков [3]. Учитывая, что все эти порты стали фактическими ППК, получается, что в них создается причинно-следственный круг с положительной обратной связью, вызывающий повышение производительности.

Всё это способствует промышленному комплексообразованию в портовых городах и притоку крупных инвестиций – одному из основных источников развития ППК. В середине 1970-х гг. американские инвестиции в Великобритании составили около 10 млрд долл. и были направлены в отрасли промышленности. Американскими фирмами выпускается свыше половины автомобилей. Так, автоконцерну General Motors принадлежит завод Vauxhall в г. Элсмир Порт и г. Лутон. В данном случае развитие портовых зон было связано с востребованностью продукции существующих отраслей страны.

В условиях глобализации компании мирового класса стремятся ускорить поставки продукции или услуг заказчику, поэтому ТНК заинтересованы в расположении своих производств рядом с мировыми транспортными путями, в первую очередь – с морскими.

В процессе развития мирового фрахтового рынка происходит усложнение функций самих портов и усиление процесса формирования прибрежных зон, в том числе и ППК. По мере увеличения доли внутрикорпорационных перевозок морской транспорт становится «производственным» транспортом ТНК. Через свои судоходные филиалы ТНК контролируют 60 % перевозок нефти, 42 % – нефтепродуктов, 50 % – бокситов, 43 % – глинозема, 5 5 % – железной руды. Крупнейшими судовладельцами являются нефтяные корпорации «Эксон», «Сокал», «Галф ойл», «Мобил ойл», «Бритиш петролеум», металлургические корпорации «Юнайтед Стейт стил», «Бетлехем стил корпорейшен» и др.

Взаимосвязанное развитие разных видов транспорта и отраслей промышленности в портовых центрах протекает стремительно и многообразно, где на территории других стран ТНК создают не только производственные предприятия, но и научно-исследовательские центры, отделы сбыта и маркетинга, привлекают к руководству представителей разных стран. Так, в ППК Роттердам из 100 наиболее крупных европейских фирм действует – 31 германская, 24 – французских, 17 – британских, а также итальянские, швейцарские и голландские [8]. В порту Роттердама работают торговые представители большинства стран мира, работники логистических комплексов глобальных корпораций, российских бункеровщиков. Всё это обеспечивает зону трудовыми, инвестиционными и другими ресурсами.

Удобное географическое расположение, развитая деловая и транспортная инфраструктура, привлекательное инвестиционное законодательство, поддержка приходящего в страну иностранного малого и среднего бизнеса способствуют накоплению прямых иностранных инвестиций – около 35, 5 тыс. долл. на душу населения в 2010 г., что является вторым по значению среди крупных ППК мира после Сингапура.

В 2006 г. иностранные компании в Нидерландах начали 113 инвестиционных проектов, что привело к созданию 2,5 тыс. дополнительных рабочих мест в экономике страны. Более 50 % новых проектов реализовали компании из Азии, а также растущие экономики Китая, Индии и Малайзии, становящиеся более значимыми

источниками иностранных инвестиций. Крупными инвесторами в Нидерландах остаются ТНК из США и Канады, причём с увеличением объема инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, достигшие 9 % от всех иностранных инвестиционных проектов.

Ресурсная и инвестиционная обеспеченность приморских зон позволяет производить и экспортировать продукцию. Товарная структура экспорта Нидерландов остается практически неизменной: 80 % экспорта составляет продукция материального производства: промышленное и транспортное оборудование, продукция химической промышленности и сельского хозяйства, металлы и энергоносители. Почти треть общего объема экспорта приходится на машины и транспортное оборудование [9]. Важнейшими регионами сбыта для Нидерландов являются Германия, Франция, Бельгия, Великобритания и США.

Увеличение инвестиционных потоков в ППК связано с возникновением новой отрасли промышленности. Так, вслед за строительством нефтеперерабатывающих заводов и на их основе в середине XX в. возникла новая отрасль химической промышленности – нефтехимия. Процесс концентрации промышленного производства Великобритании привел к созданию в новых отраслях крупнейших объединений промышленников. Одно из крупных – ТНК «Империал кемикал индастриз» («ИКИ») – выпускает 90 % всей химической продукции, владеет нефтехимическим центром и 15 крупными научно-исследовательскими центрами.

В 2010 г. объем прямых иностранных инвестиций в экономику Великобритании достиг отметки в 250 млрд. фунтов стерлингов, из которых большую часть составляли инвестиции из США и Европы.

Франция занимает третье место в мире, после США и Великобритании, по привлечению иностранных инвестиций. Около 3 тыс. предприятий во Франции, контролируемые иностранным капиталом, главным образом из США, Германии, Швейцарии и Соединенного Королевства, обеспечивают 28 % общего объема производства, 24 % рабочих мест. По объему международных инвестиционных проектов в области НИОКР, логистики, промышленных и "зеленых" технологий Франция в 2009 г. заняла второе место в Европе [10].

На фоне мировых тенденций в России относительно велика доля туристических и мала доля промышленных зон. Отсутствие высокоорганизованных зон (дефицит информационных каналов, ограниченная транспортная доступность основных мировых центров) препятствует концентрации на территории России высококвалифицированной мобильной рабочей силы, инновационных технологий, источников информации, и т.д. Поэтому для России избран путь развитых стран с упором на ведущую роль отечественного капитала и с нацеленностью на развитие отдельных территорий и отраслей.

Обобщая исследования ППЦ как одного из видов зон, можно сделать вывод, что сращивание акваториальных хозяйственных структур с береговыми и даже внутриконтинентальными происходит под влиянием природных, экономических и геополитических факторов: характер общественно-экономической, транспортной системы страны, степень развития производительных сил, экономико-географическое положение страны, степень вовлеченности её в международное разделение труда и природные условия.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Мечников Л.И. Цивилизация и великие исторические реки. 1898.
2. Кошевой В.С. Реформирование институтов управления инфраструктурой производства портовых услуг как фактор рыночной трансформации портовых городов // Управление экономическими системами: Электронный научный журнал. – 2010. – № 1 (21).
3. Валев Э.Б. Проблемы развития и взаимодействия приморских территорий в Европе // Региональные исследования. – 2009. – № 1 (22). – С. 11.

4. Ежегодник «Транспорт за рубежом» (тт. XI-XVI) за 2008 г. – С. 7. Режим доступа: [www.transport.polpred.ru](http://www.transport.polpred.ru).
5. Порт развивается. Газета «Респектабельный Таганрог». 07.2005.
6. <http://www.alba-translating.ru/index.php/ru/lang/french/france.html>.
7. Ford R. Modern Railways. – 1997. – № 10. – Р. 639-642. В журнале «ЖДМ». – 1998. – № 10. Режим доступа: <http://www.css-rzd.ru/zdm/10-1998/8129.htm>.
8. <http://www.golandia.info/economy.html>.
9. <http://netherlander.org/ekonomika-niderlandov/vneshneekonomicheskie-svyazi-niderlandov.html>.
10. Структура и особенности экономики Франции. 27.05.2009. Режим доступа: <http://www.economy-web.org/?p=382>.

Статью рекомендовала к опубликованию д.э.н. Т.А. Щербакова.

**Орлова Влада Георгиевна** – Технологический институт федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Южный федеральный университет» в г. Таганроге; e-mail: [vlada22@pisem.net](mailto:vlada22@pisem.net); 347928, г. Таганрог, пер. Некрасовский, 44, ГСП 17А; тел.: 88634371704; кафедра менеджмента; к.э.н.; доцент.

**Orlova Vlada Georgievna** – Taganrog Institute of Technology – Federal State-Owned Autonomy Educational Establishment of Higher Vocational Education “Southern Federal University”; e-mail: [vlada22@pisem.net](mailto:vlada22@pisem.net); GSP 17A, 44, Nekrasovskiy, Taganrog, 347928, Russia; phone: +78634371704; the department of management; cand. of ec. sc.; associate professor.

УДК 338.22.021.4

**А.Ю. Казанская, Т.Т. Синельников**

### **СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ: ИНСТРУМЕНТАРИЙ АНАЛИЗА И МЕХАНИЗМЫ РАЗВИТИЯ**

*Представлен инструментарий выработки и реализации управленческих решений, обеспечивающий территориальные органы власти средствами оценки и механизмами развития муниципальных образований по наиболее проблемным сферам функционирования. В целях формирования аналитического компонента планирования территориального развития предложена методика анализа содержательной характеристики городов определенного типа и сравнительной характеристики параметров их социально-экономического состояния. Использование методики позволяет выявить предпосылки и приоритетные сферы внедрения новых инструментов управления территориальным развитием, в качестве которых предлагаются механизмы государственно-частного партнерства.*

*Типология городов; индикаторы социально-экономического состояния муниципальных образований; управление комплексным развитием; государственно-частное партнерство.*

**A.Y. Kazanskaya, T.T. Sinelnikov**

### **SOCIO-ECONOMIC STATUS OF MUNICIPALITY: ANALYSIS TOOLS AND MECHANISMS OF DEVELOPMENT**

*The development and implementation tools of management decisions, ensuring territorial authorities means of evaluation and development mechanisms for the most problem spheres of municipal formation functioning are presented in this work. In order to build the analytical component of the territorial planning development it was suggested the analysis methodic of a certain type cities content characteristics and comparative characteristics of their socio-economic status*