

**Налесная Яна Андреевна** – Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Южный федеральный университет»; e-mail: jana\_n@list.ru; 347900, г. Таганрог, ул. Грозненская, 19; тел.: 88634371742; кафедра инженерной экономики; к.э.н.; доцент.

**Nalesnaya Yana Andreevna** – Federal State-Owned Autonomous Educational Establishment of Higher Vocational Education “Southern Federal University”; e-mail: jana\_n@list.ru; 19, Groznenskaya street, Taganrog, 347900, Russia; phone: +78634371742; the department of engineering economic; cand. of eng. sc.; associate professor.

УДК 332.05

**В.Г. Орлова**

### **ПРОМЫШЛЕННОЕ РАЗВИТИЕ ПРИМОРСКИХ ТЕРРИТОРИЙ: УСЛОВИЯ, ПРОБЛЕМЫ, ТЕНДЕНЦИИ**

*В мировой практике существуют различные типы приморских зон. В условиях глобализации возникает одновременное использование приморских территорий разными видами деятельности, что ведёт к формированию комплексных зон. Работа посвящена исследованию условий развития промышленности в приморских территориях. Анализ промышленного развития приморских территорий как системы взаимодействующих элементов, позволил рассмотреть особенности структуры и функционирования портово-промышленных комплексов, как вида приморских зон, а, также, выявить факторы, влияющие на развитие на примере зарубежных и отечественных территорий. На основе приморских территорий России определены проблемы и тенденции формирования и развития портово-промышленных комплексов.*

*Приморские территории; промышленное развитие; портовый комплекс; портово-промышленные комплексы; портовая инфраструктура.*

**V.G. Orlova**

### **INDUSTRIAL DEVELOPMENT OF COASTAL AREAS: CONDITIONS AND PROBLEMS AND TRENDS**

*In world practice, there are different types of coastal zones. With globalization, there is a simultaneous use of coastal areas by different kinds of activities, leading to the formation of complex zones. Work is sanctified to research of terms of development of industry in seashore territories. Analysis of industrial development of seashore territories as development of the system of interactive elements, allowed to consider the features of structure and functioning of port-industrial complexes, as a type of seashore zones, to educe factors influencing on development on the example of foreign and home territories. On the basis of seashore territories of Russia problems and tendencies of forming and development of port-industrial complexes are certain.*

*Seashore territories; industrial development; port complex; port-industrial complexes; port infrastructure.*

В настоящее время существуют несколько типов территориального развития приморских территорий. Особые экономические зоны портового типа (ПОЭЗ) преследуют цель создания транспортно-логистических узлов международного значения с авиа- и судоремонтными производственными кластерами [1]. Создание ПОЭЗ отвечает государственной цели – создание инфраструктуры мирового уровня, востребованной крупными игроками рынка с учётом сформировавшейся мировой конъюнктуры портово-логистических услуг. Первая подобная зона располагается на базе морского порта Советская Гавань – это многопрофильный портовый и судоремонтный центр, который должен обслуживать российские и зарубежные транзитные грузопотоки.

С учётом приоритетности использования имеющихся на приморской территории ресурсов выделяют промышленно-транспортные зоны, сельскохозяйственные, курортно-рекреационные и зоны рыболовства и марикультуры. Однако во многих случаях возникало одновременное использование территории для разных видов деятельности, что ведёт к формированию комплексных зон [2]. К ним относятся Приморск, Усть-Луга, Санкт-Петербург, на черноморском побережье – Новороссийск, которые являются крупными европейскими портово-промышленными зонами. Формированию в них портово-промышленных комплексов (ППК) способствовала близость этих портов к развитым промышленным районам России и европейским странам.

В отличие от вышеперечисленных типов зон и комплексов ППК имеют определённые особенности. Структура ППК обязательно включает морскую компоненту и промышленное производство, т.е., предполагает единство территориального и функционального принципов. Что, в свою очередь, требует наличия научно-исследовательской, ресурсной, инфраструктурной (передовые телекоммуникационные и транспортные сети) компонент, обеспечивающих комплексность зоны [3].

ППК составляет портовый комплекс и прилегающую к нему территорию – промышленный комплекс, где в органическом единстве существуют предприятия отраслей промышленности, обеспеченные соответствующей производственной и социальной инфраструктурой, научные учреждения, вузы, обеспечивающие кадры. Комплексность зоны обусловлена связанностью между промышленными предприятиями и портовыми поставками, а также последующей транспортировкой готовой продукции через порт. Отсутствие связанности означает выполнение портом транспортно-логистической функции и его принадлежности к транспортному комплексу, что присуще портовым особым экономическим зонам (ПОЭЗ).

В одном из последних исследований приморских территорий указывается, что «приморские социально-экономические системы относятся к сложным системам. Важным свойством систем, в том числе территориальных, является эмерджентность – наличие таких качеств, которые не присущи ни одному из элементов, входящих в систему. Приморские территории объединяют множество элементов, отличаются разнообразием внутренних связей и связей с другими системами, взаимодействием экономических, социальных, политических, природных, технологических, военных и т.д. компонентов, объективных и субъективных факторов, которые на локальном уровне и образуют морские портово-промышленные комплексы» [4].

В этой связи анализ особенностей функционирования и развития ППК требует рассмотрения не только их элементов (предприятий, инфраструктуры, порта) и их взаимосвязанности, но и комплексного подхода, с учетом всех факторов. Сложность системы определяется не только количеством входящих в нее элементов, но и связями между этими элементами. Поэтому развитие ППК следует рассматривать как целостность двух составляющих, т.е. развитие взаимосвязанности (взаимодействия) промышленности и портового комплекса.

Развитие ППК – это трансформация взаимосвязанности промышленного и портового комплексов, с учётом условий формирования и факторов воздействия. Развитие портово-промышленной зоны решает комплекс социально-экономических задач. Развитие ППК – это согласованное развитие всех его составляющих. Показателями развития являются несколько групп факторов. Помимо количественных – объёмы производства, темпы роста, объёмы взаимодействия, развитие транспортно-логистической инфраструктуры, транспортных услуг и т.д., необходимо учитывать качественные – изменения рыночных структур (появление или исчезновение конкурентов), изменения в структуре производства, изменения

во взаимосвязях (производственных, с поставщиками, с транспортировкой), конкурентоспособность относительно других территорий, взаимодействие форм собственности, решение социально-экономических противоречий.

Развитие ППК необходимо анализировать как развитие любой системы. В то же время следует учитывать особенность их приморского расположения. Как и в любой системе, существуют факторы (общерегиональные: географические, геоэкономические, геополитические и т.д.; специфические: близость ресурсов к порту, комбинирование связей порта и промышленных предприятий, транспортная инфраструктура), влияющие на её развитие: способствующие и препятствующие.

Особенность развития ППК заключается в более активном, чем на другие территориальные образования, влиянии этих факторов. Опыт прибрежных государств свидетельствует о том, что приморские территории, как правило, развиваются более быстрыми темпами, по сравнению с остальной территорией, так как они являются зоной активных экономических контактов, способствующих, в том числе, расширению участия стран в международном разделении труда. Так, в портовом комплексе Марселя (включает пять портов), а именно в Прот-де-Буке, получающем руду из Бразилии, Австралии и коксующийся уголь из США, был построен металлургический завод [2].

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 этой связи приморские территории являются весьма притягательными для ТНК, которые становятся участниками инвестиционного обеспечения развития ППК. В порту Роттердама расположены нефтеперерабатывающие заводы крупнейших нефтяных ТНК мира, что также оказало мощное воздействие на формирование портово-промышленного комплекса.

В Таганроге ОАО «Тагмет» – крупнейший завод стальных труб в ЮФО, с 2004 г. входит в транснациональную компанию ЗАО «Трубная металлургическая компания» (ТМК), производственные мощности которой расположены ещё в США, Румынии, Казахстане. Это увеличило сбытовые возможности «Тагмета», в том числе и на экспорт. Ориентирование продукции на нефтегазовую отрасль и приморское расположение ставит его в более выигрышное положение относительно других металлургических заводов.

Кроме того, металлургические компании России экспортируют свою продукцию через морские порты и входят в капитал стивидорных компаний, чтобы контролировать перевалку своих грузов. То есть, процесс формирования ППК проявляется во взаимосвязанности промышленной и стивидорной составляющих в рамках одной крупной компании.

Примером этого может служить и Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding), которая находится под контролем компании Fletcher Group Holdings Limited – мажоритарного акционера «Новолипецкий металлургический комбинат» (НЛМК) и включает более 40 предприятий в России [5].

UCL Holding через субхолдинги объединяет несколько дивизионов, специализирующихся на различных видах транспортного бизнеса. UCL Port консолидирует стивидорные компании группы – ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» в порту Усть-Луга на северо-западе России, а также Туапсинский и Таганрогский морские порты на юге страны. В состав субхолдинга VBTH входят Волжское, Северо-Западное и Западное пароходства, ряд судостроительных, судоходных и логистических активов. UCL Rail контролирует нескольких крупных железнодорожных операторов с филиальной сетью на всей территории России. Стивидорные компании UCL Holding обра-

бывают металлы, уголь, зерновые, сахар, нефть и нефтепродукты. Таким образом, промышленно-стивидорное объединение существует во всех указанных территориях.

В процессе интеграции России в систему международного разделения труда будет возрастать и значение России как покупателя черных металлов, чему будет способствовать и активное освоение российского рынка зарубежными машиностроительными корпорациями [6]. Это касается и автозавода промышленной сборки ОАО «ТагАЗ», который был открыт в результате глобализационных процессов в Таганроге в 1997 г. Комплектуемые к машинам корейских (Hyundai) и китайских (Kia) марок поступают на предприятие через порт, что обеспечивает низкие затраты по доставке. Но, в результате глобализации, возникали и трудности в работе завода: из-за кризиса 2008 г. снизился спрос на продукцию, и, как следствие, объём производства «ТагАЗа» упал в три раза; забастовки в Корее повлекли перебои в поставке деталей; из-за насыщения российского рынка аналогичными заводами – выросла конкуренция, приведшая к неоднократному банкротству завода.

В результате фактор, в одно время способствующий развитию порта (международные морские связи) и развитию ППК, в определённый период может стать препятствием во взаимодействии предприятий и порта. Следовательно, фактор влияния оказывает множественное воздействие на развитие ППК.

Развитие ППК в России является промежуточным (или начальным). В СССР функции портов были весьма ограничены и ориентированы в основном на внутренний рынок. С распадом Союза число портов России сократилось, их функции расширились (например, Таганрогский морской торговый порт стал международным), произошло перераспределение грузов и нагрузки в портах, что дало толчок качественно новому развитию приморских территорий. То есть, толчком в развитии портов, связанных с ними территорий и формировании ППК явились геополитические изменения и формирование рыночной экономики в стране.

В результате тех же геополитических изменений, через Таганрогский порт проходят большие потоки транзитных грузов, что потребовало строительства терминалов и складских помещений. Но рост транзита (в основном донецкий уголь и зерновые из Ростовской области и Ставропольского края) требует расширения портовой территории, что невозможно, из-за расположения порта в центре города, и ограничивает сроки хранения грузов, предназначенных для местной промышленности, что, в свою очередь, осложняет работу промышленных предприятий (в частности, ООО «Лемакс-Т», который получает стройматериалы из Турции).

Глобализация, сопровождающаяся разделением труда, специализацией, ускорила процессы мировой торговли, экономической интеграции, способствовала росту грузооборота морских портов, укрупнению перевозок, что увеличило спрос на высокое качество транспортных услуг, в частности портовых: технические и организационные инновации (контейнеризация, модернизация судов, создание систем скоростных морских паромных переправ и т.д.). Но морские порты постсоветских стран не соответствуют уровню развития европейских и не только стран. Контейнерные терминалы только создаются, поэтому доля генеральных грузов низка.

Достижение лидирующих позиций экономики страны без комплексной технологической модернизации всех инфраструктурных отраслей, в том числе и морских портов, невозможно [6]. Поэтому уровень развития промышленности в портовых городах зависит от состояния портов.

Помимо того, что морские порты относятся к градообразующим предприятиям, развитие морских портов оказывает стимулирующее воздействие на экономический рост территориальных образований, предпринимательскую активность и конкуренцию на рынке, приток инвестиций и квалифицированных кадров, развитие инновационных технологий. В этой связи объем портовых мощностей должен опережать перевалку по двум причинам. Во-первых, высококачественная инфраструктура морских портов способствует развитию промышленности, бизнеса и социальной сферы (т.е. спрос идет за предложением). Во-вторых, в международной практике потребность в мощностях оценивается на 15–25 % выше, чем спрос на них в период пиковых нагрузок по перевалке грузов [6].

Отличительной характеристикой развития портовой инфраструктуры на Северо-западе России является строительство и интенсивное развитие новых портов: Усть-Луга, Приморск, Высоцк. Однако дальнейшему развитию этих портов препятствуют такие ограничения, как необходимость реконструкции подходных каналов, ледокольного обеспечения, развития железнодорожных путей, создания припортовой инфраструктуры и другие.

Морской порт Усть-Луга расположен за пределами городской территории, где планируется осуществить десять инвестиционных проектов: строительство контейнерного, металлургического, и др. терминалов, развитие угольного терминала, строительство комплекса по перевалке нефти. В подобных случаях работа и развитие портов не ограничены инфраструктурными и экологическими факторами [6].

Санкт-Петербург – крупнейший порт Балтийского бассейна, ограничен городскими постройками и магистралями и не имеет возможности расширять свою территорию. Поэтому развитие порта Санкт-Петербург осуществляется за счёт аванпортов (Бронка, о. Котлин).

Таганрогский морской порт относится к замерзающей группе портов Азово-Черноморского бассейна, мелководный, расположен в центре города и не имеет перспектив развития, связанного с увеличением грузооборота. Да и сейчас, наряду с Азовом инфраструктура порта не загружена. Но это означает возможность расширения взаимосвязей порта с предприятиями города.

По данным бюллетеня «Транспорт России» за 2012 г., морские грузоперевозки занимают последнее место среди перевозок другими видами транспорта [7]. Для такой крупной морской державы, как Россия, это не может быть закономерностью. Кроме проблем экономического развития это объясняется неразвитостью портовой инфраструктуры по сравнению с развитыми портами мира. Одним из показателей развитости порта является возможность работы с грузами различного типа: наливными, навалочными, насыпными, контейнерными.

Одной из мировых тенденций является повышение уровня контейнеризации мировых морских перевозок генеральных грузов. Во многих ведущих портах мира контейнеры обеспечивают подавляющую часть всей перевалки генеральных грузов: в Роттердаме – 80 %, в Гонконге – 87 %, в Сингапуре – 92 %, в Гамбурге – 96%, в Лонг-Бич – 99 % [6].

Включение России в международную торговлю повлияло на рост контейнерных перевозок, в первую очередь это коснулось импорта – от продуктов питания до автомобильной техники.

В то же время в процессе развития российской промышленности на рост контейнерных перевозок окажет существенное влияние изменение структуры экспорта (в том числе и производственная составляющая), расширение контейнеризации отечественных грузов, модернизация и увеличение пропускной способности контейнерных терминалов в портах.

Для развития порта необходимы следующие условия: выгодное географическое положение, навигационные условия, функции и роль в международных перевозках, развитая транспортная сеть и высокий уровень обслуживания. В России основным препятствием этому является низкое качество транспортных связей с хинтерландом из-за плохих автодорог [2] и железнодорожных подходов.

Современная отечественная экономика, в отличие от переходного этапа, нацелена на инновационное, социально ориентированное развитие, что требует комплексного развития транспортной инфраструктуры, в частности морских портов и прилегающих к ним территорий.

Под влиянием быстро меняющихся внешних и внутренних факторов функционирование морских торговых портов становится диверсифицированным и более подвижным. Вместе с приморскими территориями порты выступают уже не только пунктами транзитных международных грузовых перевозок, но и образуют с ними портово-промышленные системы.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Косов И.* Транспортный потенциал России и роль особых экономических зон в его реализации // Морские порты. – 2010. – № 8 (89). – С. 11.
2. *Валев Э.Б.* Проблемы развития и взаимодействия приморских территорий в Европе // Региональные исследования. – 2009. – № 1 (22).
3. *Орлова В.Г.* Развитие портово-промышленных зон: инвестиционный аспект // Сб. научн. трудов XVII Междунар. науч-практ. конфер.: Интеграция экономики в систему мирохозяйственных связей. – СПб.: Изд-во Политехн. ун-та. 2012. – С. 161.
4. *Гогоберидзе Г.Г., Мамаева М.А.* Морские портово-промышленные комплексы как ключевые экономические субъекты приморских территориальных узлов // Проблемы современной экономики. – 2011. – № 4. – С. 292.
5. <http://quote.rbc.ru/news/fond/2011/11/02/33465803.html>.
6. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. – М., 2010. Эл. ресурс: [www.rosmorport.ru/media/File/State-Private./strategy\\_2030.pdf](http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private./strategy_2030.pdf).
7. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь–сентябрь 2012 года. М. 2012. [http://mintrans.ru/upload/iblock/2f1/tr\\_isb\\_1\\_9\\_2012.doc](http://mintrans.ru/upload/iblock/2f1/tr_isb_1_9_2012.doc).

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

**Орлова Влада Георгиевна** – Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Южный федеральный университет»; e-mail: [vlada22@pisem.net](mailto:vlada22@pisem.net); 347928, г. Таганрог, пер. Некрасовский, 44; тел.: 88634371704; кафедра менеджмента; к.э.н.; доцент.

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