

В.А. Андреев

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия

Параметры модели пространственного развития Приморского края

Исследуются процессы, влияющие на формирование модели пространственного развития Приморского края до 2030 года. Анализируются проблемы сложившейся структуры размещения производительных сил и сопутствующих им систем расселения на территории региона. Рассматриваются параметры модели пространственного развития, основными элементами которой являются точки ускоренного роста, система сетевого взаимодействия, способствующая возникновению устойчивых интеграционных связей, и векторы (направления) развития. Параметры модели пространственного развития Приморского края исследуются в контексте возникновения и развития феномена агломерационных эффектов (агломерационной экономики) с использованием структурно-функционального анализа основных элементов пространственной структуры региона. Сделан вывод, что экономическую основу пространственного каркаса Приморского края формируют макроединицы – точки ускоренного развития, которые за счет сетевого взаимодействия с макроэкономическими структурами внутри и за пределами края способствуют формированию единого экономического каркаса Дальнего Востока России. Сетевая модель взаимодействия дает сильный синергетический эффект, который усиливает межотраслевые связи и повышает экономическую эффективность территориального расположения макроединиц и сопутствующих им агломерационных структур. Такая модель пространственного развития может обуславливать возникновение устойчивых региональных и трансграничных кластеров. Сделаны предположения о формировании территориально-производственных комплексов с новой отраслевой специализацией, что связано с реализацией крупномасштабных инвестиционных проектов в границах территорий опережающего развития и на территориях, отнесенных к свободному порту Владивосток. Развитие территориальных производственных комплексов способствует формированию полицентрических агломерационных структур в зонах тяготения транспортных коридоров. В перспективе это позволяет устранить диспропорции пространственного размещения производительных сил и сопутствующих им систем расселения.

Ключевые слова и словосочетания: модель пространственного развития, экономическая макроединица, агломерационные структуры, кластерные связи, пространственная локализация, сетевая модель.

V.A. Andreev

Vladivostok State University of Economics and Service
Vladivostok. Russia

Primorsky Region's spatial development model

Processes influencing formation of a spatial development model of Primorsky Region up to 2030 are studied. Problems of the existing structure of location of the industrial base and the accompanying settlement systems in the region are analyzed. Parameters of a spatial development model are considered, the main elements of which are points of accelerated growth, a system of network interaction that promotes emergence of stable integration links, and vectors (directions) of development. The model parameters of a spatial development of Primorsky Region are studied in context of emergence and development of a phenomenon

Вячеслав Андреевич Андреев – доцент кафедры управления; 690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя, 41; e-mail: andreev_va@inbox.ru.

Vyacheslav Andreevich Andreev – associate professor of the department of management.

of agglomeration effects (agglomeration economies), used a structural and functional analysis of the main elements of a spatial structure of the region. It is concluded that the economic basis of a spatial framework of Primorsky Region form a micro unit – point of accelerated development, which due to a network interaction with macroeconomic structures inside and outside the region contribute to formation of a unified economic framework of the Russian Far East. The network model of interaction gives a strong synergistic effect, which enhances inter-industry linkages and increases economic efficiency of a territorial location of macro units and the associated settlement structures. This model of a spatial development may affect emergence of regional and transboundary clusters. Made an assumption regarding formation of clusters of brand new industries, due to implementation of large-scale investment projects in borders of territories of priority development in areas related to the free port of Vladivostok. Development of territorial production complexes promotes the formation of a polycentric agglomeration of structures in zones of gravitation of transport corridors. In the future, this allows to eliminate the disparity between the spatial distribution of production and the associated settlement systems.

Keywords: spatial development model, economic macro unit, agglomeration structure, cluster interchange, spatial localization, networking chain model.

Введение

Стратегической целью пространственного развития края является выявление и поддержка со стороны государства точек экономического роста, которые способствуют возникновению агломерационного эффекта, воздействуют на развитие систем расселения, определяют их расположение и границы в рамках региона. К ключевым процессам, которые окажут влияние на формирование параметров пространственного развития Приморского края до 2030 года, относят активизацию деятельности по реализации масштабных инвестиционных проектов на территориях опережающего развития и территориях, отнесенных к свободному порту Владивосток, и сотрудничество региона с крупными зарубежными компаниями и предприятиями Дальневосточного федерального округа. Это создает условия для притока квалифицированных специалистов, развития систем расселения, сопутствующих зонам экономической деятельности, способствует развитию объектов транспортной и инженерной инфраструктуры. Для формирования сбалансированной модели пространственного развития требуется содействие со стороны государства в установлении связей между точками экономического роста в Приморском крае и другими дальневосточными регионами, а также компаниями приграничных провинций КНР. Это создаст предпосылки для формирования единого экономического пространства на Дальнем Востоке России и, в перспективе, в регионе Северо-Восточной Азии.

Анализ экономической системы сложившегося пространственного каркаса и расселения Приморского края указывает на наличие следующих основных проблем:

1. Существуют внутрирегиональные диспропорции сложившейся пространственной системы, обуславливаемые неравномерностью распределения населения и трудовых ресурсов на территории края, что, с одной стороны, усиливает проблему профессиональной занятости в депрессивных населенных пунктах, с другой – создает дефицит квалифицированных специалистов в точках экономического роста.

2. Незрелая транспортная и энергетическая инфраструктура в северных и северо-восточных районах края снижает привлекательность данных территорий для ведения активной инвестиционной и экономической деятельности.

Это обуславливает несбалансированный характер пространственного развития, когда точки роста и сопутствующая им система расселения сосредотачиваются преимущественно в инфраструктурно развитой южной экономико-географической зоне Приморья.

3. Диспропорции в уровне концентрации населения (трудовых ресурсов) и темпах экономического развития между приграничными территориями Приморского края и провинциями Северо-Востока КНР. С учетом усиления конкуренции в регионе Северо-Восточной Азии наличие данных диспропорций создает угрозу инновационного и технологического отставания и вероятной дезинтеграции Приморского края из единого экономического пространства Северо-Восточной Азии.

Следовательно, оптимальная модель пространственного развития Приморского края должна способствовать:

- устранению диспропорций сложившейся пространственной системы за счет экономически обоснованного размещения производительных сил и формирования условий их инновационного и инфраструктурного развития;
- активизации межрегиональных и трансграничных связей с учетом выгодно-экономико-географического положения региона, особенностей концентрации трудовых ресурсов, движения товарных и транспортных потоков;
- диверсификации экономической деятельности монопрофильных муниципальных образований и снижению социальной напряженности на их территории;
- формированию комфортных условий для расселения и закрепления квалифицированных трудовых ресурсов за счет создания селитебных структур, сопутствующих зонам экономической и инвестиционной активности, и развития транспортной, энергетической и инженерной инфраструктуры.

Предмет и метод исследования

Для исследования параметров модели пространственного каркаса Приморского края необходимо выявить функциональную роль и характеристики его элементов, обосновать состав, территориальное размещение и отраслевую специализацию перспективных территорий (макроединиц), которые внесут наибольший вклад в экономический рост и повышение качества жизни в регионе.

Параметры модели пространственного развития Приморского края исследуются в контексте возникновения и развития феномена агломерационных эффектов (агломерационной экономики). Используется метод структурно-функционального анализа основных элементов пространственной структуры региона:

- экономической системы пространственного каркаса (точек ускоренного роста, формирующих экономические агломерации);
- системы расселения – населенных пунктов, сопутствующих зонам хозяйственно-экономической деятельности;
- объектов инфраструктуры, прежде всего транспортной, которые формируют направления пространственного развития;
- системы сетевого взаимодействия хозяйствующих субъектов, которая интегрирует элементы пространственного каркаса в единое целое.

Оптимальная модель пространственного развития региона предполагает, что локализация предприятий в отдельных географических точках и границах является обоснованным вариантом расположения с учетом высокого уровня издержек по доставке продукции специализированных отраслей на территории специализации предприятий региона. Следовательно, за счет рационального расположения и концентрации компаний формируются предпосылки для возникновения интеграционных связей, что способствует оптимизации транспортных и транзакционных издержек компаний. Факторы, влияющие на локализацию предприятий в отдельных географических границах, оказывают положительное влияние на пространственное развитие региона. Однако локализованные в рамках узких географических границ производственные комплексы, прежде всего, в ресурсодобывающих отраслях, со временем превращаются в самоизолированные функциональные структуры. Это влияет на снижение конкурентного потенциала региона на национальном и глобальном уровне [1].

Процесс пространственного развития не является спонтанным, это эффект агломерации, возникающий в селитебных пространствах вследствие насыщения экономической среды. Формирование селитебной подсистемы пространственного каркаса рассматривается как положительный экстернальный эффект концентрации компаний, работающих в одной отрасли или осуществляющих одинаковые виды деятельности. Различные отрасли и виды деятельности, взаимодействуя и расширяясь, влияют на концентрацию населения в точках, где требуется квалифицированная рабочая сила [4; 7]. Таким образом, масштаб экономического роста и географические векторы его развития воздействуют на параметры систем расселения и определяют их расположение и границы в рамках региона.

Модель пространственного развития региона можно рассмотреть с позиции концепции «полюсов экономического роста». Существует предположение о наличии «полюсов» роста – доминирующих макроединиц, которые определяют природу и содержание конкуренции. Точки экономического и инвестиционного развития рассматриваются как «полюса» экономического роста. Они обуславливают возникновение эффекта агломерации, когда экономическая, инвестиционная и хозяйственная виды деятельности объединяются в комплекс. Полюса роста, в качестве которых могут быть представлены хозяйствующий субъект, отрасль, комплекс отраслей, обладают значительным агломерационным эффектом. Далее точка роста преобразуется в территории и векторы развития в регионе или стране, формируя макроэкономический каркас [10]. Следовательно, важная задача государственной политики в сфере пространственного развития региона состоит в стимулировании формирования «полюсов» роста и рациональном управлении направлениями (векторами развития) расширения их эффекта.

Формирование точек роста позволяет устанавливать экономические связи с иными хозяйствующими субъектами в специализированных и смежных отраслях, что создает предпосылки для формирования инновационных или производственных кластеров. Выявление связи между возникновением кластерных образований и конкурентоспособностью указывает на то, что факторы формирования конку-

рентных преимуществ у географических регионов существеннее, когда компании, работающие в конкретной отрасли, сосредоточены в рамках одного пространства [2]. Следовательно, с позиции теории конкурентоспособности делается предположение о форме пространственной организации экономической деятельности в регионе, которая создает возможности обеспечения конкурентоспособности на макроэкономическом уровне, или на уровне глобальной экономики. Наличие множества активно взаимодействующих зон экономической деятельности создает возможности для внутренней конкуренции между компаниями и оптимизирует транзакционные издержки за счет использования общей транспортно-логистической, инженерной, технологической инфраструктуры. Макроединицы – «полюса роста», разрастаясь и трансформируясь в территориальные кластеры, варьируются в рамках географических границ внутри национальной территории и, соседствуя с территориями сопредельных стран, формируют предпосылки для возникновения международных и трансграничных кластеров [11].

С позиции концепции региональных кластеров экономическая система пространственного каркаса региона представляется в виде агломераций компаний, специализирующихся в конкретной отрасли экономики или сфере хозяйственной деятельности. Набор макроединиц включает цепочку взаимодействующих компаний региона, объединенных использованием общих методов производства (технологий) и интегрированных с крупными национальными или международными компаниями. Рассматривая связи между конкурентоспособностью национальной экономики и географическими масштабами конкурентных преимуществ в рамках отдельных регионов, можно отметить, что конкурентные преимущества формируются не на уровне глобальной или национальной экономики, а на уровне регионов [5].

Модель пространственного развития региона может рассматриваться с позиции концепции совокупной причинной обусловленности, суть которой в том, что компании активнее развиваются в наиболее концентрированном экономическом пространстве. Экономическое пространство также имеет тенденцию к концентрации в точках сосредоточения предприятий. С позиции экономической географии перспективный пространственный каркас испытывает влияние двух видов сил: центростремительные направляют экономическую деятельность в сторону агломерации, а центробежные – влияют на разрушение агломераций или ограничивают их размеры [8]. В контексте данной концепции существуют предпосылки формирования трех вероятных моделей пространственного развития региона:

- полицентрической модели, или модели сбалансированного пространственного развития, в основе которой возникновение множества зон экономической активности и сопутствующая им широкая сеть расселения;

- моноцентрической модели, где в основе единый «полюс роста», например, агломерационная структура крупного города и периферийные зоны умеренного развития;

– смешанной модели, предполагающей развитие некоторого количества равнозначных по своим масштабам и характеристикам точек роста и сопутствующих им агломерационных структур [4; 6].

Особенности модели пространственного развития региона определяются географической концентрацией точек роста и силой их взаимодействия. Можно отметить несколько форм сетевого взаимодействия с позиции формирования открытой для инновационного развития модели пространственного каркаса региона:

– географическое взаимодействие, где главными факторами рассматриваются месторасположение и временные затраты на преодоление расстояния между предприятиями. Рациональное расположение обеспечивает выгоды для обмена знаниями и эффективного процесса взаимного обучения организаций;

– когнитивное взаимодействие в рамках формирования единой базы знаний и намерений основных компаний в точках роста создавать инновационные товары и услуги. Якорные компании рассматриваются опорной базой формирующихся макроединиц, другие компании зависят от них, они не могут воспринимать и использовать внешние источники знаний;

– организационное взаимодействие, при котором компании проходят от неформальных отношений к формальным в рамках иерархически организованной пространственной конструкции региона;

– институциональное взаимодействие, когда на экономические субъекты воздействуют одинаковые правила и нормы. Правила рассматриваются как формально, с учетом норм закона, так и неформально – с учетом культурных норм и ценностей. Они формируют механизмы, обеспечивающие стабильные условия для эффективного взаимодействия внутри пространственного механизма [3]. Следовательно, создание сетевого механизма взаимодействия дает больший синергетический эффект. Это проявляется в усилении межотраслевых связей и повышении экономической эффективности территориального расположения компаний.

Основная часть

Главная задача пространственного развития Приморского края до 2030 года состоит в устранении диспропорций размещения производительных сил и сопутствующих им систем расселения и создании условий для их инфраструктурного развития. Условиями, способствующими формированию сбалансированной модели пространственного развития Приморского края, рассматриваются:

– формирование иерархичной сети макроединиц – разномасштабных, рационально расположенных экономических агломераций, которые создают возможности для совершенствования процесса производства в рамках формирования цепочек добавленной стоимости;

– включение в сетевые структуры экономических агломераций сервисных и инновационных предприятий, позволяющих постепенно совершенствовать производственный процесс за счет передачи знаний;

– формирование устойчивых каналов (векторов) пространственного развития, учитывающих направления товарных и транспортных потоков и включающих элементы инженерной, энергетической и транспортной инфраструктуры;

- включение компаний региона в цепочки добавления стоимости на национальном и глобальном уровне по мере роста их инновационной компетенции, что создает предпосылки для формирования региональных и трансграничных кластеров;
- размещение точек роста на территориях с экономически выгодным доступом к рынкам, что способствует переносу перерабатывающих производств в прибрежную зону региона или места, которые обеспечивают близость к рынкам потребления.

Экономическую систему пространственного каркаса Приморского края можно представить в виде некоторого количества точек роста – макроединиц, где концентрируется экономическая и инвестиционная деятельность в рамках отдельных экономико-географических зон.

Результаты исследования указывают на потенциал формирования следующих точек ускоренного роста в Приморском крае:

1. В рамках формирования Владивостокской системы территориального развития, опирающейся на агломерационный каркас Владивосток–Трудовой–Артем, макроединицами, обеспечивающими экономический рост, рассматриваются территория опережающего социально-экономического развития «Надеждинская», производственно-логистический комплекс «Янковский», расположенный вблизи международного аэропорта «Кневичи», интегрированный развлекательный комплекс «Приморье» и технологический парк на острове Русский. Такая концентрация якорных компаний с учетом реализации проектов в рамках свободного порта Владивосток позволяет сформировать базис экономического роста в южной экономико-географической зоне Приморского края. Данные точки роста являются своего рода «входными воротами» на юге Дальнего Востока России для притока иностранных инвестиций, инновационных технологий и качественных рыночных услуг.

2. В рамках формирования Находкинской системы территориального развития, опирающейся на агломерационный каркас Находка–Врангель–Ливадия, точками роста рассматриваются проекты по развитию припортовых зон и терминалов портов Восточный, Козьмино, Находка, а также проект строительства нефтеперерабатывающего и нефтехимического комплекса в границах территории опережающего развития «Нефтехимический». Реализация данных проектов предусматривает активное развитие селитебных структур и инфраструктуры в границах территорий Находкинского городского округа и Партизанского муниципального района.

3. В границах участка агломерационного развития Уссурийск–Михайловка точками роста выступают якорные проекты на территории опережающего развития «Михайловский», связанные с использованием общих методов производства и технологий в сфере сельского хозяйства, а также транспортной логистики, складирования и переработки грузов, поступающих из приграничных провинций КНР. В зону тяготения данной формирующейся экономической агломерации могут быть отнесены периферийные участки, расположенные вблизи пограничных переходов в населенных пунктах Пограничный и Полтавка.

4. В границах территории опережающего развития «Большой Камень» точку роста формирует проект по строительству судовой верфи на заводе «Звезда». В рамках реализации проекта прогнозируется создание современного судостроительного

кластера на основе отраслевой кооперации с предприятиями промышленно-производственных территорий опережающего развития, такими, как «Комсомольск» и «Хабаровск». Проект строительства судовой верфи способствует масштабному развитию жилищного строительства для размещения квалифицированных специалистов, что, в перспективе, создаст условия для формирования крупной агломерационной структуры в Большом Камне. Данный проект является примером развития межрегиональной отраслевой структуры, которая обеспечивает взаимодействие резидентов территорий опережающего развития дальневосточных регионов, что формирует предпосылки для создания единого экономического пространства на Дальнем Востоке России.

5. Российский порт Зарубино в бухте Троицы рассматривается как важная точка роста экономики на юге Приморского края и опорный объект перспективного трансграничного транспортно-логистического комплекса на стыке границ Российской Федерации, КНР и КНДР. Развитие проекта по расширению припортовых и причальных мощностей порта Зарубино в перспективе создает возможности формирования на юге Приморского края многофункционального торгового порта или целой сети портов в рамках свободного порта Владивосток, которые могут активно сотрудничать для обеспечения конкуренции на глобальных рынках как взаимосвязанные и взаимодополняющие звенья международных транспортно-логистических цепочек.

6. В северо-восточной экономико-географической зоне с учетом перспективных планов по созданию территории опережающего развития вероятно возникновение точек роста в границах городского округа Дальнегорск и в периферийных зонах – поселках Кавалерово, Ольга, Рудная Пристань. Параметры и границы этой агломерации определяются концентрацией экономической активности, преимущественно, в прибрежной зоне и участках тяготения немногочисленных транспортных путей. Эти точки роста в силу удаленности (изолированности) представляют собой замкнутую систему, их развитие сдерживается моноспециализацией территорий и отсутствием устойчивых интеграционных связей, что отражается на низкой инвестиционной и инновационной активности хозяйствующих субъектов. Для устранения проблемы требуется содействие со стороны государства в установлении связей между точками роста в северо-восточной экономической зоне Приморья и предприятиями других дальневосточных регионов.

Векторы пространственного развития Приморского края, соединяющие точки роста в единое экономическое пространство, определяются направлением движения транзитных товарных потоков в рамках внутренних и международных транспортных коридоров, территориальной концентрацией экономической деятельности и силой взаимного притяжения соседствующих, т.е. территориально близких и тесно связанных в различных комбинациях, специализированных, сопутствующих и вспомогательных производств. Формирование устойчивых каналов (векторов) пространственного развития дает возможность для включения компаний региона в цепочки создания добавленной стоимости на национальном и глобальном уровне,

что создает перспективы для возникновения региональных и трансграничных кластеров.

Результаты анализа указывают на следующие основные направления пространственного развития Приморского края:

1. Направление в зоне тяготения транспортного коридора «Приморье–1» в рамках международного маршрута Харбин, Суйфэньхэ (КНР) – станция Гродеково, порты юга Приморского края с выходом на порты Юго-Восточной Азии. Данное направление соединяет в общую транспортно-логистическую систему порты юга Приморского края и железнодорожный маршрут от станции Находка-Восточная через приграничную станцию Гродеково в Суйфэньхэ и Харбин (КНР) с выходом на Транссибирскую магистраль. Данный коридор позволяет вывозить промышленные и сельскохозяйственные товары из провинций Хэйлунцзян и Цзилинь (КНР) через порты Приморья к морским транспортным маршрутам в направлении портов юга КНР, Японии, Республики Корея. Опорными элементами перспективного экономического кластера в Приморском крае могут выступать объекты транспортно-логистических центров на станциях Гродеково, Артем–Приморский 1, Находка, Уссурийск, а также предприятия на площадках территорий опережающего развития в Надеждинском, Михайловском районах Приморья и территориях, отнесенных к свободному порту Владивосток.

2. Направление в зоне тяготения транспортного коридора «Приморье–2» в рамках международного транспортного коридора «Туманган», который опирается на транспортную ось в рамках международного маршрута Чанчунь, Цзилинь, Хунчунь (КНР) – станция Краскино (Махалино), порт Зарубино (РФ) с выходом на порты Азиатско-Тихоокеанского региона. Развитие международных перевозок по данному маршруту способствует формированию крупного в регионе Северо-Восточной Азии транспортно-логистического кластера, включающего объекты портовой инфраструктуры, транспортно-логистические центры и производственные зоны на территории Российской Федерации, КНР, Республики Корея, КНДР, Японии и Монголии. Это создает возможности для формирования единого экономического пространства на Дальнем Востоке России и в регионе Северо-Восточной Азии и позволяет приморским компаниям включаться в международные интеграционные цепочки.

3. Направление в зоне тяготения Транссибирского транспортного коридора, интегрированного в евразийские транспортные коридоры, связывающего порты юга Приморского края и порты Балтийского побережья Российской Федерации. Опорными элементами пространственной сети, формирующейся на маршруте Транссибирского транспортного коридора, могут выступать транспортно-логистические центры (ТЛЦ), планируемые к созданию РАО «РЖД» на территории Приморского края на станциях Артем-Приморский 1, Находка, Уссурийск, а также припортовые зоны и терминалы морских портов Владивосток, Находка, Восточный.

С учетом фактора, что Приморский край является местом базирования ряда крупных компаний из таких связанных отраслей, как транспорт и логистика, судостроение, сельское хозяйство, это может стимулировать обмен идеями и зна-

ниями как внутри отраслей, так и между компаниями. Интенсивная кооперация предприятий дает возможность сформировать сетевую, открытую для инновационного развития модель пространственного каркаса на основе активного взаимодействия с экономическими структурами на национальном и глобальном уровнях. Структурно сетевая модель пространственного каркаса представляет набор территорий или компаний в пределах экономико-географических зон Приморского края, активно взаимодействующих для создания конкурентных преимуществ на макроуровне как взаимосвязанные и взаимодополняющие звенья технологических цепочек. В экономике Приморского края следует отметить перспективную сетевую структуру (кластер) на основе кооперации резидентов свободного порта Владивосток и промышленно-производственных территорий опережающего развития «Комсомольск», «Хабаровск», «Большой Камень». Они могут интегрироваться в единую цепочку технологических и кооперационных связей в рамках отраслевой специализации. Следовательно, экономическая политика государства должна быть направлена на установление связей между «полюсами» экономического роста в Приморском крае и регионах Дальнего Востока, а также на стимулирование продвижения конкурентоспособных товаров и услуг региона на внутреннем и внешнем рынках.

Выводы

Результаты исследования указывают на предпосылки возникновения смешанной модели пространственного каркаса региона, предполагающей наличие некоторого количества сравнительно равнозначных по своим масштабам и характеристикам точек экономического роста и сопутствующих им агломерационных структур. В долгосрочной перспективе структура пространственного каркаса Приморского края представляет набор точек ускоренного роста (макроединиц), преимущественно в южной экономико-географической зоне Приморья, использующих общие методы производства и технологий, интегрированных с крупными национальными или международными компаниями. Локализация точек роста предполагается в зонах тяготения международных транспортных маршрутов и на припортовых участках морских портов Зарубино, Восточный, Козьмино и Владивосток, а также вблизи территорий опережающего развития. Таким образом возникают возможности для формирования крупных территориально-производственных комплексов с новой технологической специализацией в судостроении, автосборке, производстве автомобильных двигателей, нефтепереработке и нефтехимии.

Развитие территориальных производственных комплексов в Приморском крае способствует формированию полицентрических агломерационных структур в зонах тяготения транспортных и инфраструктурных коридоров, что, в перспективе, позволяет устранить диспропорции пространственного размещения производительных сил и сопутствующих им селитебных структур. Вместе с тем существующие внутри региона диспропорции пространственной системы, обусловленные неравномерностью распределения населения и трудовых ресурсов на территории края, несовершенство транспортной и энергетической инфраструктуры в северных и северо-восточных районах края будут оказывать влияние на пространственное

развитие Приморского края и в долгосрочный период. Вероятным представляется сценарий формирования «очаговых» зон развития в северных и северо-восточных районах края, связанных, преимущественно, с добычей и переработкой минерально-сырьевых ресурсов, рекреационным и экологическим туризмом. Другим сдерживающим фактором для сбалансированного пространственного развития является моноспециализация ряда муниципальных образований края, прежде всего, в ресурсодобывающих отраслях, что снижает конкурентные преимущества региона на национальном и глобальном уровне.

Предположения о базовых параметрах пространственного развития Приморского края представляются важными с точки зрения усиления интеграционного взаимодействия между точками экономического роста в Приморском крае и другими дальневосточными регионами, а также компаниями приграничных провинций КНР. Это создает концептуальную основу для формирования единого экономического пространства на Дальнем Востоке России и, в перспективе, в регионе Северо-Восточной Азии.

-
1. Бос Х. Размещение хозяйства / под ред. В.А. Маша; пер. с англ. М.: Прогресс, 1970. 158 с.
 2. Портер М. Конкуренция / пер. с англ. М.: Вильямс, 2002. 496 с.
 3. Boschma Ron, Frenken Koen. The spatial evolution of innovation networks: a proximity perspective // Handbook on Evolutionary Economic Geography, Cheltenham: Edward Elgar, 2010.
 4. E. Glaeser. Effects in The Economics of Agglomeration. University of Chicago Press, 2010. P. 1–14.
 5. Enright M. The Geographical Scope of Competitive Advantage // Stuck in the Region? Changing scales for regional identity / ed by E. Dirven, J. Grocnewegen and S. van Hoof. Utrecht, 1993.
 6. Fujita, J., P. Krugman and A.J. Venables. The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade, MIT Press. 1999. P. 367.
 7. Fujita, M., J.V. Henderson, Y. Kanemoto and T. Mori. Spatial Distribution of Jacobs, J. // 'The Economy of Cities', New York: Random House. 2004.
 8. Krugman P. A Dynamic Spatial Model // NBER Working Paper No. 4219.
 9. Krugman, P. Increasing Returns and Economic Geography. Journal of Political Economy/ 1991. No 99. P. 483–99.
 10. Perroux F. Les investissements multinationaux et l'analyse des poles de developpement et des poles d'integration // Revue Tiers-Monde. 1968. Vol. 9. No 34.
 11. Porter M.E. Clusters and the New Economics of Competition // Harward Business Reviews, November-December, 1988.

Транслитерация

1. Bos Kh. Razmeshchenie khozyaistva / pod red. V.A. Masha; per. s angl. M.: Progress, 1970. 158 p.
2. Porter M. Konkurentsia / per. s angl. M.: Vil'yams, 2002. 496 p.

3. Boschma Ron, Frenken Koen. The spatial evolution of innovation networks: a proximity perspective, *Handbook on Evolutionary Economic Geography*, Cheltenham: Edward Elgar, 2010.
4. E. Glaeser. Effects in The Economics of Agglomeration, *University of Chicago Press*, 2010, p. 1–14.
5. Enright M. The Geographical Scope of Competitive Advantage // Stuck in the Region? Changing scales for regional identity / ed by E. Dirven, J. Groenewegen and S. van Hoof. Utrecht, 1993.
6. Fujita, J., P. Krugman and A.J. Venables. The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade, MIT Press, 1999, p. 367.
7. Fujita, M., J.V. Henderson, Y. Kanemoto and T. Mori. Spatial Distribution of Jacobs, J., 'The Economy of Cities', New York: Random House, 2004.
8. Krugman P. A Dynamic Spatial Model, *NBER Working Paper*, No. 4219.
9. Krugman, P. Increasing Returns and Economic Geography, *Journal of Political Economy*, 1991, No 99, pp. 483–99.
10. Perroux F. Les investissements multinationaux et l'analyse des poles de developpement et des poles d'integration, *Revue Tiers-Monde*, 1968, vol. 9, No 34.
11. Porter M.E. Clusters and the New Economics of Competition, *Harward Business Reviews*, November-December, 1988.

© В.А. Андреев, 2018

Для цитирования: Андреев В.А. Параметры модели пространственного развития Приморского края // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2018. Т. 10. № 1. С. 21–32.

For citation: Andreev V.A. Primorskiy Region's spatial development model, *The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service*, 2018, Vol. 10, No 1, pp. 21–32.

DOI dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2018-1/21-32

Дата поступления: 31.01.2018.