

УДК 339.94

ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ МОДЕЛИ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

¹Андреев В.А., ²Волынчук А.Б., ¹Волынчук Я.А., ¹Султанова Е.В.

¹ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,
Владивосток, e-mail: andreev_va@inbox.ru;

²Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН,
Владивосток, e-mail: i – abv@yandex.ru

В статье представлены результаты исследования влияния режима свободного порта на экономику дальневосточных регионов с целью выявления прогнозных моделей свободного порта, характеризующихся пространственным размещением и отраслевой специализацией. В исследовании использованы методика расчета коэффициента локализации и оценка пространственной концентрации крупнейших предприятий на Дальнем Востоке России. Рассмотрены предпосылки пространственной локализации хозяйствующих субъектов в рамках свободного порта, способствующих минимизации транспортных и транзакционных издержек. Сделан вывод, что положительные экстерналии свободного порта формируются за счет кластерного взаимодействия с учетом реализации на Дальнем Востоке России региональных инвестиционных проектов, особых экономических зон, территорий опережающего развития. Результаты исследования позволяют выявить перспективные модели свободного порта, которые могут быть применимы в других субъектах Российской Федерации с учетом их региональной специфики.

Ключевые слова: макрорегион Дальний Восток России, свободный порт, пространственная модель экономики, локализация хозяйствующих субъектов

FUNCTIONAL CHARACTERISTICS OF THE SPATIAL MODEL OF THE FREE PORT VLADIVOSTOK

¹Andreev V.A., ²Volynchuk A.B., ¹Volynchuk Ya.A., ¹Sultanova E.V.

¹Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok, e-mail: andreev_va@inbox.ru;

²Institute of history, archaeology and ethnography of the peoples of the Far East Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok, e-mail: i – abv@yandex.ru

The article presents results of a study of the free port regime influence on economy of the Far Eastern regions to identify prospective models of the free port, characterized by spatial distribution and industrial specialization. The study used the method of calculating the coefficient of localization and assessment of the spatial concentration of the largest enterprises in the Russian Far East. Reviewed preconditions of a spatial localization of economic entities in the framework of free port, contributing to minimize transport and transaction costs. It was concluded that the positive externalities of the free port formed by a cluster interaction taking into account the implementation in the Russian Far East regional investment projects, special economic zones, territories of priority development. The study results reveal prospective models of the free port, which may be applicable in other regions of Russia within their regional features.

Keywords: the Russian Far East, the free port, spatial economic model, localization of business entities

В 2014 году президентом Российской Федерации была поставлена задача формирования на территориях регионов Дальнего Востока режима свободного порта с целью упрощения таможенного и пограничного режима и облегчения процедур ведения хозяйственной и предпринимательской деятельности. Соответствующая нормативно-правовая и институциональная база в настоящее время формируется и проходит практическую апробацию в ряде регионов Дальневосточного федерального округа [2]. В соответствии с ФЗ № 212 от 13.07.2015 г. «О свободном порте Владивосток» к нему относятся территории 16 муниципальных образований Приморского края, включая территории и акватории морских портов на территориях этих муниципальных об-

разований. К свободному порту отнесены и территории муниципальных образований, включая территории и акватории морских портов, Камчатского края (городского округа Петропавловск-Камчатский), Хабаровского края (Ванинского муниципального района), Сахалинской области (городского округа Корсаковский), Чукотского автономного округа (городского округа Певек). К настоящему времени режим свободного порта законодательно действует на территориях субъектов РФ, входящих в состав ДВФО. Важно проанализировать функциональную роль и пространственные характеристики свободного порта Владивосток в формировании опорного каркаса инновационной экономики на Дальнем Востоке России, выявить перспективные модели,

которые могут быть применимы в других субъектах с учетом региональной специфики. С использованием методов функционального и структурного анализа были определены характеристики перспективных функциональных моделей территорий со статусом свободного порта и выявлены факторы, влияющие на их параметры [6].

Консолидирующее влияние свободного порта может рассматриваться в контексте возникновения и развития феномена агломерационных эффектов или агломерационной экономики. При этом особенность организационно-функциональной модели свободного порта обуславливается широким толкованием конечных границ территории, подпадающей под нормативное регулирование. Статус свободного порта предоставляется территории, идентифицируемой с географическим названием «Владивосток», в границы которой в рамках данного закона включаются муниципальные районы и города, тяготеющие к единой экономической агломерации этого района. Бизнес-модель свободного порта предполагает возможность создания сети портов на юге Приморского края, строительства нового многофункционального торгового порта (ядра сети портов) в границах выделенной территории свободного порта, обеспечивающего в перспективе удвоение пропускной способности портовой сети. Необходимость такого строительства обусловлена тем, что портовая инфраструктура, действующая во Владивостоке, практически исчерпала ресурсы развития и не имеет потенциала стратегического роста мощностей [1].

Концепция консолидирующего влияния режима свободного порта может рассматриваться в рамках концепции совокупной причинной обусловленности П. Кругмана, основное содержание которой в том, что хозяйствующие субъекты стремятся в наиболее концентрированное экономическое пространство. Перспективная модель территории свободного порта должна демонстрировать воздействие двух типов сил: центростремительных, которые направляют экономическую деятельность в сторону агломерации, и центробежных, направленных на разрушение агломераций или ограничение их размеров [2]. В контексте теории можно указать на возможность формирования двух типов пространственной модели территории свободного порта – пространственной распределенной модели, имеющей несколько локализованных участков, и пространственной концентрированной модели, опирающейся на агломерационный каркас Владивостокской агломерации. Однако центростремительное воздействие,

влияющее на концентрацию хозяйствующих субъектов в отдельно взятом регионе, может создавать и деструктивное влияние на конкурентоспособность макрорегиона. Географически локализованные промышленные комплексы, прежде всего, в ресурсных отраслях, со временем трансформируются в самоизолированные и самодостаточные функциональные структуры, что обуславливает снижение конкурентных преимуществ на национальном уровне.

Территории со статусом свободного порта можно представить в качестве набора потенциальных точек роста экономической и хозяйственной деятельности в отдельных географических локациях. В целом это способствует формированию инновационного экономического каркаса макрорегиона Дальний Восток России, в основе которого территории опережающего развития, особые экономические зоны и агломерационные структуры крупных городов. Модель территории свободного порта может рассматриваться в контексте теории «полусов экономического роста» Ф. Перру, в основе которой вывод о существовании доминирующей макроединицы, внутри которой меняется природа и содержание конкуренции. Территория свободного порта может быть представлена в качестве «полюса экономического роста», который создает эффект агломерации, когда дополняющие виды экономической и хозяйственной деятельности объединяются в единый комплекс [9].

Однако для корректной оценки влияния агломерационного эффекта свободного порта на хозяйствующие субъекты Дальнего Востока России следует обратить внимание на полный набор производственных и пространственных факторов. В расчет следует принимать экономически обоснованное пространственное размещение и размеры локализованных территорий свободного порта с учетом минимизации производственных и транспортных издержек и с учетом взаимодействия ядра свободного порта – нового многофункционального торгового порта на юге края и периферийных объектов инфраструктуры, включая пограничные переходы, таможенные и фитосанитарные посты, объекты транспортной инфраструктуры. Оптимальная функциональная модель свободного порта должна учитывать, что концентрация экономических субъектов согласно Х. Босу в определенных локализованных границах может являться оптимальным вариантом размещения с учетом высокого уровня транспортных издержек, связанных с перевозкой продукции специализированных отраслей в рамках экономической специализации субъектов ДВФО [4].

Для создания устойчивого экономического каркаса на уровне макрорегиона, территории с режимом свободного порта могут устанавливать экономические связи с иными полюсами экономической активности (полюсами роста) в специализированных и смежных отраслях, такими как территории опережающего развития, особые экономические зоны, тем самым способствуя созданию предпосылок для формирования промышленных кластеров. Условия формирования конкурентного преимущества у географических регионов лучше, когда фирмы, работающие в одной определенной отрасли, сконцентрированы в границах единого пространства. Территории свободного порта, трансформируясь в кластеры могут варьироваться от одной географической локации внутри национальной территории и, соприкасаясь с территориями целого ряда стран, создавать предпосылки для формирования трансграничных кластеров на стыке границ России, КНР, Японии и Республики Корея [7].

Модель свободного порта можно рассматривать в контексте теории конкурентоспособности М. Портера. Можно представить новую модель пространственной организации хозяйственной и экономической деятельности на уровне макрорегиона Дальний Восток, обеспечивающей конкурентоспособность на макроуровне, то есть на уровне национальной экономики. Формирование свободного порта, с одной стороны, создает предпосылки для локальной конкуренции между хозяйствующими субъектами, с другой, сокращает транзакционные издержки за счет использования общей транспортной, инженерной, технологической инфраструктуры [7].

Рассматривая модель свободного порта в контексте концепции регионального кластера М. Энрайта, можно предположить, что это модель пространственной агломераций хозяйствующих субъектов, работающих в одной или нескольких родственных отраслях экономики или сферы хозяйственной деятельности. Набор резидентов может включать сеть взаимодействующих региональных хозяйствующих субъектов, связанных с использованием общих методов производства (технологий). Исследования связи между конкурентоспособностью государства и географическим масштабом конкурентных преимуществ на уровне отдельных регионов указывают на то, что конкурентные преимущества формируются не на уровне глобальной или национальной экономики, а на уровне регионов. Здесь основное значение уделяется историческим предпосылкам в развитии региона, культуре

ведения бизнеса, системе организации производства и инновациям [2].

Ранее было отмечено, что особенностью организационно-функциональной модели свободного порта является широкое нормативное толкование конечных границ его территории. В результате процесса интеграции функциональных элементов свободного порта до экономически обоснованного, оптимального состояния и размера может происходить видоизменение пространственных и сетевых границ территории свободного порта. Как и в случае с экономическими кластерами диверсификация деятельности резидентов территории свободного порта может расширяться и достигаться за счет усиления специализации. Функциональные особенности модели свободного порта могут также определяться степенью локализации ее резидентов и уровнем их сетевого взаимодействия с другими экономическими субъектами в рамках макрорегиона Дальний Восток России. Формы сетевого взаимодействия, которые могут быть учтены для оценки параметров функциональной модели:

– Когнитивное взаимодействие. Основой для взаимодействия может рассматриваться единая база знаний и намерения якорных резидентов по созданию инновационных товаров и услуг. Якорные резиденты выступают ядром свободного порта, периферийные резиденты от них зависимы, так как не могут восприниматься и использоваться внешние источники знаний.

– Организационное взаимодействие. Резиденты свободного порта проходят от неформальных отношений между организациями к более формальным, и к другой форме сотрудничества – иерархически организованной территории свободного порта.

– Социальное взаимодействие. Резиденты имеют дружественные отношения, учитывая, что взаимоотношения участников на микроуровне основаны на взаимном доверии.

– Институциональное взаимодействие. Резиденты действуют под влиянием правил и норм, которые являются как формальными, и основаны на нормах закона, так и неформальными, которые основаны на культурных нормах и ценностях, они создают механизм, который обеспечивают стабильные условия для эффективного взаимодействия.

– Географическое взаимодействие. Здесь основными факторами являются расположение и время, которое затрачивается на преодоление расстояния между резидентами свободного порта. Положительные экстерналии обуславливаются выгодами

инновационного обмена и процессом взаимного обучения организаций за счет личного взаимодействия [9].

Уровень внутреннего и внешнего взаимодействия резидентов свободного порта может обуславливать формирование сетевой или изолированной моделей, что отражает наличие или отсутствие интеграционных межотраслевых связей. Формирование сетевой модели обуславливает формирование активного взаимодействия с другими экономическими структурами на уровне макрорегиона и в целом на уровне экономики России. Замкнутую модель обуславливает отсутствие устойчивых интеграционных связей, что может отражать низкую инновационную активность резидентов территории свободного порта. Сетевая модель структурно может представлять собой сеть территорий в рамках свободного порта, которые активно взаимодействуют между собой для обеспечения конкуренции на макроуровне.

В экономике Дальнего Востока можно выделить перспективную сетевую модель на основе взаимодействия резидентов свободного порта и промышленно-производственных территорий опережающего развития, таких как «Комсомольск», «Хабаровск», «Большой Камень», которые могут быть интегрированы в единую цепочку технологических и кооперационных связей. При формировании сетевой модели обеспечивается больший синергетический эффект, который может проявляться в усилении межотраслевых связей и повышении экономической эффективности территориального расположения. Важно учитывать, что степень сетевого взаимодействия и взаимной интеграции резидентов не единственный фактор, влияющий на особенности функциональной и структурной моделей территории свободного порта. Следует учитывать характеристики пространственного размещения, параметры географических границ, функциональную специализацию, силу инновационной активности хозяйствующих субъектов, а также степень взаимодействия ее резидентов с иными экономическими субъектами на территории ДВФО [3].

По результатам анализа можно указать на две прогнозные модели, характеризующие пространственным размещением разных участков территорий свободного порта: а) пространственная распределенная модель, имеющая несколько локализованных участков; б) пространственная концентрированная модель, обеспечивающая максимальную локализацию инвестиционной и предпринимательской активности. К пространственной распределенной

можно отнести модель взаимодействия географически удаленных территорий свободного порта и Приморского края. Преимущество этой модели в том, что за счет обоснованного размещения факторов производства в различных географических точках (полюсах роста) устанавливается связь с перспективными рынками и источниками ресурсов за счет формирования современной транспортной и логистической инфраструктуры [5].

К пространственно-концентрированной можно отнести модель взаимодействия территорий муниципальных образований Приморского края, расположенных на сравнительно небольших локализованных участках вблизи портов Зарубино, Восточный, Находка, Владивосток. Такая модель взаимодействия определяет условные внутренние географические контуры свободного порта. Компактная модель свободного порта имеет преимущество, обеспечивая лучшую концентрацию требуемых трудовых ресурсов, создавая эффект масштаба в рамках формирующегося агломерационного каркаса Дальний Восток [8].

По итогам анализа функциональных и организационных параметров свободного порта Владивосток с учетом отраслевой специализации можно сделать следующие выводы:

1. Характеристики структурной и функциональной моделей территории свободного порта обуславливаются степенью внутренней интеграции ее резидентов и силы сетевого взаимодействия с макроэкономическими структурами в рамках макрорегиона с учетом проектов особых экономических зон и ТОР.

2. Сетевая структура территории свободного порта может усиливаться активным взаимодействием с другими хозяйствующими субъектами. Таким образом формируется опорный каркас для развития экономики регионов Дальнего Востока России. Именно сетевая модель создает сильный синергетический эффект, который усиливает межотраслевые связи и повышает экономическую эффективность территориального расположения. Такая модель может принимать форму промышленного района или ТПК.

3. В наибольшей степени именно пространственно-распределенная модель свободного порта способствует формированию перспективного экономического каркаса в макрорегионе Дальний Восток России и в целом на уровне национальной экономики. Этому должно способствовать рациональное размещение факторов производства в экономически выгодных географических

точках (полюсах роста), организация связи с перспективными рынками и источниками ресурсов и развитие транспортной и логистической инфраструктуры.

4. Эффективная консолидация требуемых финансовых, трудовых, технологических и инфраструктурных ресурсов обеспечивается за счет использования пространственно-концентрированной модели свободного порта. Эффект локализации возникает вследствие территориальной концентрации хозяйственной деятельности на территории свободного порта и характеризуется возрастающей силой взаимодействия с соседствующими субъектами.

Таким образом, модель территории свободного порта может рассматриваться в качестве пространственного каркаса экономического роста макрорегиона Дальний Восток России. При этом возникает эффект агломерации, когда действующие и перспективные резиденты, производственная инфраструктура, объекты научно-производственной сферы, трудовые и природные ресурсы объединяются в единый комплекс. Формируя экономический каркас макрорегиона, территории с режимом свободного порта могут вступать в экономические связи с иными локализованными точками экономической активности в родственных и смежных отраслях, такими как ТОР, особые экономические зоны тем самым способствуя созданию кооперационных цепочек создания добавленной стоимости. За счет пространственной локализации создаются предпосылки для возникновения устойчивых кластерных связей, способствующих снижению транспортных издержек свободного порта, что важно с точки зрения уменьшения влияния фактора значительной географической удаленности друг от друга отдельных территорий Дальнего Востока.

Список литературы

1. Абрамов А.Л., Матвиенко Н.Н. Бизнес – модель свободного порта Владивосток: идея и пути реализации // Тамозхенная политика России на Дальнем Востоке. – 2016. – № 1(74).

2. Андреев В.А. Выявление организационных и функциональных моделей территорий опережающего развития в РФ // Российское предпринимательство. – 2016. – № 5 (17).

3. Анимца Е.Г. Крупнейшие города России в контексте глобальных урбанизационных процессов // ARS ADMINISTRANDI. – 2013. – № 1.

4. Бос Х. Размещение хозяйства / Под ред. В.А. Маша. – М.: Прогресс, 1970. – 158 с.

5. Волынчук А.Б., Козлов Л.Е. Региональная политика России на Дальнем Востоке в условиях неблагоприятной внешней среды (2014–2016 гг.) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2016. – № 4 (39). – С. 24–35.

6. Волынчук Я.А. Приморский край в системе реализации государственного проекта о создании территорий опережающего развития // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 3–4. – С. 680–684.

7. Портер М. Конкуренция. – М.: «Вильямс», 2002. – 496 с.

8. Султанова Е.В. Предпосылки формирования Владивостокской агломерации // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 12–1. – С. 104–108.

9. Boschma Ron, Frenken Koen. The spatial evolution of innovation networks: a proximity perspective // Handbook on Evolutionary Economic Geography, Cheltenham: Edward Elgar, 2010.

References

1. Abramov A.L., Matvienko N.N. Biznes model svobodnogo porta Vladivostok: ideja i puti realizacii // Tamozhennaja politika Rossii na Dalnem Vostoke. 2016. no. 1(74).

2. Andreev V.A. Vyjavlenie organizacionnyh i funkcionallyh modelej territorij operezhajushhego razvitija v RF // Rossijskoe predprinimatelstvo. 2016. no. 5 (17).

3. Animica E.G. Krupnejshie goroda Rossii v kontekste globalnyh urbanizacionnyh processov // ARS ADMINISTRANDI. 2013. no. 1.

4. Bos H. Razmeshhenie hozjajstva / Pod red. V.A. Masha. M.: Progress, 1970. 158 p.

5. Volynchuk A.B., Kozlov L.E. Regionalnaja politika Rossii na Dalnem Vostoke v uslovijah neblagoprijatnoj vneshej sredy (2014–2016 gg.) // Ojkumena. Regionovedcheskie issledovanija. 2016. no. 4 (39). pp. 24–35.

6. Volynchuk Ja.A. Primorskij kraj v sisteme realizacii gosudarstvennogo proekta o sozdanii territorij operezhajushhego razvitija // Mezhdunarodnyj zhurnal prikladnyh i fundamentalnyh issledovanij. 2016. no. 3–4. pp. 680–684.

7. Porter M. Konkurencija. M.: «Viljams», 2002. 496 p.

8. Sultanova E.V. Predposylki formirovanija Vladivostokskoj aglomeracii // Mezhdunarodnyj zhurnal prikladnyh i fundamentalnyh issledovanij. 2016. no. 12–1. pp. 104–108.

9. Boschma Ron, Frenken Koen. The spatial evolution of innovation networks: a proximity perspective // Handbook on Evolutionary Economic Geography, Cheltenham: Edward Elgar, 2010.