

Территория опережающего развития

УДК 332.13

DOI dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-4/7-17

В.А. Андреев¹, Е.В. Султанова²

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия

Анализ функциональных параметров экономического каркаса свободного порта Владивосток

Цель исследования – обоснование перспективной модели и функциональных параметров экономического каркаса свободного порта Владивосток. Рассматривается сценарий формирования экономического каркаса свободного порта до 2025 года с учетом влияния основных внутренних и внешних факторов. Для выявления ключевого набора характеристик экономического каркаса свободного порта использован метод структурно-функционального анализа вероятных организационно-экономических схем взаимодействия территорий и хозяйствующих субъектов в рамках данного проекта. Сделано предположение о возможности формирования пространственно-концентрированной и пространственно-распределенной моделей экономического каркаса свободного порта Владивосток, в основе которых точки ускоренного роста – крупные проекты резидентов свободного порта, особая промышленно-производственная экономическая зона Владивосток и производственные территории опережающего развития, которые могут быть интегрированы в единую цепочку технологических и кооперационных связей на уровне региона. Такая модель свободного порта может рассматриваться как производственный территориальный кластер. Функционально-пространственная модель также может принимать форму промышленного района или территориально-производственного комплекса на юге Дальнего Востока России с ярко выраженной специализацией в транспортно-логистических услугах, перерабатывающих и сборочных отраслях. Резиденты свободного порта, объединяясь в региональные кластеры внутри национальной территории, могут взаимодействовать с сопредельными странами и создавать предпосылки для формирования международных, или трансграничных, кластеров. Выводы о структуре и базовых характеристиках экономического каркаса свободного порта представляются значимыми для разработки концепций формирования агломерационных структур и пространственного размещения производственных, селитебных и инфраструктурных объектов в дальневосточных регионах.

Ключевые слова и словосочетания: экономический каркас, свободный порт Владивосток, пространственная локализация, кластерное взаимодействие, сетевая модель, экономическое пространство.

V.A. Andreev, E.V. Sultanova

Vladivostok State University of Economic and Service
Vladivostok. Russia

Vladivostok free port's economic frame functional model analysis

Aim of the study is substantiation of a prospective model and functional parameters of an economic framework of the free port of Vladivostok. Observed a scenario of formation of the economic framework of the free port until 2025 with consideration of the impact of major internal and external factors. To identify a key set of

¹ Вячеслав Андреевич Андреев – доцент кафедры управления; 690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя, 41; e-mail: andreev_va@inbox.ru.

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

² Екатерина Владимировна Султанова – канд. социол. наук, доцент кафедры управления; 690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя, 41; e-mail: sultanovaev@mail.ru.

Sultanova Ekaterina Vladimirovna – candidate of social sciences, associate professor of the department of management.

characteristics of the economic frame of the free port used a method of structural-functional analysis of possible organizational and economic patterns of interaction within the territories and the subjects in this project. Authors made a conclusion is that the economic framework of the free port can be represented as a set of points of the accelerated growth of economic activities in the territories included in its boundaries in forms of spatial-concentrated and spatial-distributed models. Such model can be viewed as an industrial regional cluster. Development of the economic framework is a natural market process based on interaction of residents of the free port, a special industrial-production economic zone of Vladivostok and industrial advanced development areas that can be integrated into a single chain of technological and cooperative ties at the level of the region. Economic model can also transforms into a form of an industrial district or territorial-production complex in the south of the Far East of Russia with a strong specialization in transport logistic services, shipbuilding and services. Residents of the free port being united into a regional cluster in the domestic market could stay in touch with others countries, transforming into international or trans-border clusters. Conclusions about the structure and basic characteristics of the economic framework of the free port are important at point of view of a conception of agglomeration structures and the spatial distribution of industrial and infrastructure facilities in the Russian Far East.

Keywords: economic framework, Vladivostok agglomeration, spatial localization, cluster interaction network model, economic space.

Введение

Свободный порт Владивосток – сложный и комплексный объект управления, особенностью которого является необходимость формирования тесных экономических, социальных и технологических связей между отдельными входящими в него самостоятельными территориальными единицами. Важной характеристикой пространственно-функциональной модели свободного порта Владивосток является нормативное определение конечных границ его территории. В соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 г. № 212 «О свободном порте Владивосток» к свободному порту Владивосток отнесены территории 16-ти муниципальных образований Приморского края, включая территории и акватории морских портов на территориях этих муниципальных образований. К свободному порту Владивосток отнесены территории иных муниципальных образований Дальнего Востока России, включая территории и акватории морских портов Камчатского края (городской округ Петропавловск-Камчатский), Хабаровского края (Ванинский муниципальный район), Сахалинской области (городской округ Корсаковский), Чукотского автономного округа (городской округ Певек). Проблема заключается в согласовании экономических и хозяйственных интересов данных территорий, что указывает на необходимость формирования такой экономической модели свободного порта, которая обеспечила бы взаимную интеграцию его резидентов и усилила межотраслевые связи.

Развитие экономического каркаса – естественный рыночный процесс на основе взаимодействия резидентов свободного порта, особой промышленно-производственной экономической зоны Владивосток и производственных территорий опережающего развития, которые могут быть интегрированы в единую цепочку технологических и кооперационных связей на уровне региона. Концептуально экономический каркас свободного порта может включать элементы различных институциональных, производственных, инновационных и технологических сфер. Таковыми могут рассматриваться действующие и перспективные резиденты свободного порта Владивосток, производственная, энергетическая, транспортная

инфраструктуры, объекты научно-производственной сферы, трудовые и природные ресурсы. Формируя экономический каркас, резиденты порта и иные общественные группы могут вступать в экономические связи с точками экономического роста в родственных и смежных отраслях, например, территориями опережающего развития и промышленно-производственной особой экономической зоной, тем самым способствуя созданию кооперационных цепочек создания добавленной стоимости. За счет пространственной локализации экономической деятельности создаются предпосылки для возникновения устойчивых кластерных связей, способствующих снижению транспортных и транзакционных издержек резидентов свободного порта [1].

Целью исследования является обоснование перспективной модели и функциональных параметров экономического каркаса свободного порта Владивосток, которые определяются отраслевой специализацией крупнейших предприятий на территориях, входящих в состав свободного порта, и их географической концентрацией. Географическая концентрация определяет силу взаимной близости, или, иными словами, силу кластерного взаимодействия резидентов свободного порта. С данной точки зрения экономическая модель свободного порта может рассматриваться как пространственно-концентрированный производственный территориальный кластер. Сетевая (кластерная) модель создает сильный синергетический эффект, который усиливает межотраслевые связи и повышает экономическую эффективность расположения хозяйствующих субъектов на территории свободного порта Владивосток. Такая экономическая модель может принимать форму промышленного района или территориально-производственного комплекса с ярко выраженной специализацией в транспортно-логистических услугах, судостроении и сборочных и перерабатывающих отраслях. Важную роль в понимании функциональных характеристик экономического каркаса играют когнитивная, социальная и организационная близость его резидентов, а также совершенство институциональной и нормативно-правовой среды, способствующей эффективному развитию свободного порта [3].

Предмет и метод исследования

Предмет исследования – механизм взаимодействия территорий и отдельных ключевых резидентов свободного порта, позволяющий выстроить взаимосвязанные и взаимодополняющие звенья кооперационных цепочек и обеспечить конкуренцию на макроуровне. Задача исследования – выявить функциональные характеристики экономического каркаса, особенности которого определяются комплексом внешних факторов и отраслевой специализацией крупнейших предприятий-территорий, входящих в состав порта. Для выявления ключевого набора характеристик экономического каркаса использован структурно-функциональный анализ вероятных организационно-экономических схем взаимодействия территорий и резидентов в рамках проекта свободный порт Владивосток.

Консолидирующее влияние проекта 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. Экономическое пространство

также имеет тенденцию к концентрации в точках локализации хозяйствующих субъектов. Кругман отмечает, что возникновение эффекта масштаба происходит исключительно на уровне компаний. Центростремительные силы, заставляющие компании концентрироваться в одном регионе, возникают в результате трехстороннего взаимодействия эффекта масштаба, транспортных издержек и мобильности факторов производства. Компании стремятся разместить производства вследствие эффекта масштаба вблизи рынков сбыта и поставщиков из-за транспортных издержек, в то время как доступ к рынкам сбыта и поставщикам лучше обеспечен там, где сосредоточены другие компании вследствие эффекта объема рынка [10]. С точки зрения данной концепции перспективная экономическая модель свободного порта Владивосток может испытывать воздействие двух типов сил: 1) центростремительных, которые направляют экономическую деятельность в сторону агломерационной или сетевой структуры, и 2) центробежных, направленных на разрушение сетевого взаимодействия или ограничение его размеров.

В контексте теории П. Кругмана можно предположить формирование двух типов экономического каркаса свободного порта применительно к Приморскому краю: пространственной распределенной модели, имеющей множество локализованных участков хозяйственной и инвестиционной активности, и пространственной концентрированной модели, опирающейся на агломерационный каркас на юге Приморского края (Владивосток – Артем – Уссурийск – Находка). Центростремительное воздействие, влияющее на концентрацию хозяйствующих субъектов в отдельно взятом регионе, может деструктивно сказаться на конкурентоспособности предприятий и отдельных территорий. Во внимание следует принимать тот факт, что 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. Может возникнуть проблема усиления моноспециализации территорий, входящих в свободный порт, что обуславливает наличие рисков снижения конкурентоспособности и возникновения последующей стагнации в экономической сфере [2].

Организационно-функциональную модель свободного порта важно рассмотреть в контексте теории конкурентоспособности М. Портера [4]. Можно представить новую модель пространственной организации хозяйственной и экономической деятельности на Дальнем Востоке России, обеспечивающую конкурентоспособность на макроуровне, то есть на уровне национальной экономики. Формирование экономического каркаса, с одной стороны, создает предпосылки для локальной конкуренции между хозяйствующими субъектами, с другой – сокращает транзакционные издержки за счет использования общей транспортно-логистической, инженерной, технологической инфраструктуры. Статус резидента свободного порта создает возможность образования альянсов для взаимного повышения конкурентоспособности территорий, компаний, отраслей и, следовательно, экономики региона в целом.

Для создания устойчивого экономического каркаса резиденты свободного порта Владивосток могут устанавливать экономические связи с иными точками экономической активности (полюсами роста) в специализированных и смежных

отраслях в регионах Дальнего Востока, тем самым способствуя созданию предпосылок для формирования региональных кластеров. Исследуя связи между возникновением промышленных кластеров и обеспечением конкурентоспособности, М. Портер указывает, что условия формирования конкурентного преимущества у географических регионов лучше, когда фирмы, работающие в одной определенной отрасли, сконцентрированы в границах единого пространства. Территории, отнесенные к свободному порту, трансформируясь в региональные инновационные (или промышленные) кластеры, могут варьироваться от одной географической локации внутри национальной территории, и, соприкасаясь с территориями целого ряда стран, создавать предпосылки для формирования международных, или трансграничных, кластеров на стыке границ Российской Федерации и Китайской Народной Республики.

Опираясь на концепцию М. Портера, можно высказать предположение, что экономический каркас свободного порта как кластерное образование формируют отрасли, располагающиеся рядом друг с другом для получения положительных внешних эффектов от совместной деятельности. Следовательно, если в результате анализа может быть выявлен высокий показатель корреляции, то это свидетельствует о тесной статистической взаимосвязи рассматриваемых отраслей. Те отрасли, которые демонстрируют максимально близкие по количественным параметрам показатели, формируются в кластерную структуру в рамках агломерации [12]. Основная проблема заключается в выявлении ложных взаимосвязей, наличие которых может быть обусловлено несколькими причинами, выделенными М. Портером. Комплексный метод Портера позволяет выявить факторы, влияющие на интеграцию хозяйствующих субъектов в рамках свободного порта, однако не дает полную оценку функциональных параметров.

Рассматривая экономическую модель в контексте концепции регионального кластера М. Энрайта, можно предположить, что это модель пространственной агломерации хозяйствующих субъектов, работающих в одной или нескольких родственных отраслях экономики региона. Набор резидентов свободного порта может включать сеть взаимодействующих региональных хозяйствующих субъектов, связанных использованием общих методов производства (технологий) и интегрированных с предприятиями крупных национальных или международных компаний. Отмечая системообразующую функциональную роль свободного порта, следует подчеркнуть важность данной модели именно для регионального развития Дальнего Востока России. М. Энрайт, исследуя связь между конкурентоспособностью государства и географическим масштабом конкурентных преимуществ на уровне отдельных регионов, указывает на то, что конкурентные преимущества формируются не на уровне глобальной или национальной экономики, а на уровне регионов [7].

Перспективы формирования экономического каркаса могут рассматриваться в контексте теории «полюсов экономического роста» Ф. Перру, в основе которой предположение о существовании доминирующей макроединицы, внутри которой меняются природа и содержание конкуренции. Экономический каркас может быть представлен в виде набора макроединиц (полюсов роста), формирующих базис экономического роста, который и создает сетевой эффект, когда дополняющие виды

экономической и хозяйственной деятельности объединяются в единый комплекс. Полюс роста, под которым рассматриваются и хозяйствующий субъект, и отрасль, и комплекс отраслей, обладает сильным агломерационным эффектом [11].

Основная часть

Оптимальная модель экономического каркаса свободного порта может характеризоваться рациональным размещением факторов производства в экономически выгодных географических точках (полюсах роста) и организацией устойчивых связей с перспективными рынками. Функционально экономический каркас можно представить в качестве набора точек ускоренного роста экономической и хозяйственной деятельности на территориях, отнесенных к свободному порту на Дальнем Востоке России. Можно сделать предположение о формировании ядра (опорной сети) экономического каркаса, в основе которого точки роста – территории опережающего развития «Надеждинская», «Большой Камень» и «Нефтехимический», промышленно-производственная особая экономическая зона «Владивосток» и крупные проекты, реализуемые резидентами в рамках свободного порта Владивосток.

В числе существенных внешних факторов, которые окажут влияние на перспективы развития экономического каркаса свободного порта до 2025 года, могут рассматриваться:

а) реализация крупных инвестиционных проектов в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке России, в частности, реализация Сахалинских проектов по добыче углеводородов, реализация проектов по освоению Западно-Камчатского шельфа, развитию Южно-Якутского территориально-производственного комплекса, а также крупных проектов в сфере транспортировки сырьевых ресурсов, что обеспечивает перспективную загрузку действующих и строящихся специализированных портовых терминалов и припортовых зон на территориях, отнесенных к свободному порту;

б) реализация системных проектов, направленных на повышение инвестиционной привлекательности регионов Дальнего Востока Российской Федерации – территорий опережающего развития, особой экономической зоны Владивосток, интегрированного развлекательного курорта «Приморье», современной судовой верфи на заводе «Звезда», реализация проекта по расширению припортовых и причальных мощностей порта Зарубино для перевалки навалочных грузов, создание технопарка на острове Русский.

Все это – возможности для формирования опорного каркаса экономики и точек роста, способствующих развитию селитебных структур в зонах экономической активности.

Для корректной оценки характеристик экономического каркаса следует обратить внимание на полный набор производственных и пространственных факторов, воздействующих на консолидирующие процессы. В расчет следует принимать, во-первых, экономически обоснованное пространственное размещение и размеры территорий, отнесенных к свободному порту, что важно с точки зрения минимизации производственных и транспортных издержек. Во-вторых, следует оценить взаимодействие перспективного ядра свободного порта, в качестве которого может

рассматриваться многофункциональный торговый порт на юге Приморского края (сеть портов), например, порт Восточный или Зарубино, включая припортовые зоны, и периферийных территорий – опирающихся на порты Петропавловск-Камчатский, Ванино, Корсаков и Певек. Оптимальная экономическая модель агломерации должна учитывать, что концентрация экономических субъектов 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 региона. Таким образом, за счет локализации создаются предпосылки для возникновения устойчивых кооперационных кластерных связей, способствующих снижению транспортных и транзакционных издержек территорий, входящих в агломерацию [8]. С позиции теории «потенциала рынка» очевидно, что при прочих равных условиях хозяйствующие субъекты на территориях, отнесенных к свободному порту Владивосток, будут стремиться размещать свои производства на территориях с хорошим доступом к рынкам, что способствует переносу логистической инфраструктуры и перерабатывающих производств в прибрежную зону юга Дальнего Востока, т.е. в место, максимально близкое к рынкам потребления.

Уровень внутреннего и внешнего взаимодействия резидентов свободного порта может влиять на формирование сетевой и замкнутой (изолированной) моделей экономического каркаса, что отражает наличие или отсутствие интеграционных межотраслевых связей. Формирование сетевой модели обуславливает формирование активного взаимодействия резидентов порта с другими экономическими структурами на уровне региона и в целом на уровне экономики России. Замкнутую модель обуславливает отсутствие устойчивых интеграционных связей, что может быть следствием низкой инновационной активности резидентов. Сетевая модель структурно может представлять собой сеть хозяйствующих субъектов в рамках территорий, отнесенных к свободному порту, которые активно взаимодействуют между собой для обеспечения конкуренции на макроуровне как взаимосвязанные и взаимодополняющие звенья технологических цепочек [5].

В качестве основы экономического каркаса может рассматриваться перспективная сетевая модель на основе взаимодействия резидентов свободного порта, особой экономической зоны Владивосток и промышленно-производственных территорий опережающего развития, которые могут быть интегрированы в единую цепочку технологических и кооперационных связей. При формировании сетевой модели экономического каркаса обеспечивается большой синергетический эффект, который может проявляться в усилении межотраслевых связей и повышении экономической эффективности территориального расположения, когда свободный порт, территории опережающего развития и сопутствующие им селитебные агломерационные структуры начинают восприниматься как традиционные промышленно-территориальные комплексы [6].

Важно понимать, что степень сетевого взаимодействия и взаимной интеграции резидентов не единственный фактор, влияющий на особенности экономической модели свободного порта. Следует учитывать характеристики пространственного размещения селитебных территорий, параметры их географических границ, функ-

циональную специализацию и силу инновационной активности хозяйствующих субъектов, а также степень взаимодействия резидентов порта с иными экономическими субъектами на территории Дальневосточного федерального округа. Эффект локализации (географического расположения) обусловлен территориальной концентрацией экономической деятельности и определяется силой взаимного притяжения соседствующих, территориально близких и тесно связанных, в различных комбинациях, специализированных, сопутствующих и вспомогательных производств. Это позволяет резидентам порта увеличивать масштабы экономической деятельности, распределять постоянные издержки производства на возможно больший объем продукции и получить экономию от снижения транзакционных, транспортных, распределительных, маркетинговых и иных издержек в производстве и потреблении [9].

Анализ вероятных организационно-экономических схем взаимодействия крупнейших предприятий на территории свободного порта указывает на две прогнозные модели формирования экономического каркаса, учитывающие пространственное размещение и отраслевую специализацию различных участков ее территорий:

- пространственная распределенная модель, имеющая несколько локализованных участков опирающихся на зоны экономической активности и транспортно-логистическую инфраструктуру портов Зарубино, Восточный (включая СМНП Козьмино), Находка, Владивосток, Ванино, Корсаков, Петропавловск-Камчатский и Певек;
- пространственная концентрированная модель, обеспечивающая максимальную локализацию инвестиционной и предпринимательской активности, в основе которой взаимодействие резидентов свободного порта, промышленно-производственной особой экономической зоны Владивосток и территорий опережающего развития на юге Дальнего Востока в зоне агломерационного развития Владивосток – Уссурийск – Артем – Находка.

Пространственно-распределенная модель определяет внешние географические контуры экономического каркаса свободного порта. Преимущество пространственно-распределенной 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. Пространственно-распределенная модель в наибольшей степени отвечает потребности формирования перспективного экономического каркаса всего макрорегиона Дальний Восток России. Однако при использовании такой модели следует оценивать экономически обоснованное расстояние между отдельными участками территорий, входящих в состав свободного порта, обеспечивающее рациональное и эффективное размещение факторов производства. Пространственно-концентрированная модель взаимодействия определяет условные внутренние географические контуры свободного порта как агломерационной структуры. Компактная модель имеет преимущество, обеспечивая лучшую концентрацию требуемых трудовых ресурсов, создавая эффект масштаба в рамках формирующегося каркаса свободного порта и Владивостокской агломерации.

При реализации той или иной прогнозной модели формирования экономического каркаса свободный порт получает возможность совместно с развитием базовой функции – логистической и транзитно-транспортной – сформировать перерабатывающие комплексы и, соответственно, получить дополнительную специализацию. Таким образом можно предположить реализацию следующего сценария формирования экономического каркаса свободного порта к 2025 году:

- формирование современного транзитно-транспортного комплекса с учетом потребностей Приморского края и субъектов Дальнего Востока России, расширение портово-производственных зон в портах Восточный, Ванино и Зарубино, развитие системы хранения и переработки грузов за счет строительства логистического комплекса «Янковский», расширение возможностей переработки железнодорожных грузов в припортовых зонах портов Восточный, Ванино и Владивосток;

- формирование «пояса» перерабатывающих (нефтепереработка и нефтехимия) и сборочных производств (включая автосборку, двигателестроение, судостроение) в непосредственной близости к портовым комплексам портов Восточный, Владивосток, Находка с учетом развития особых экономических зон во Владивостоке и Ванино, а также реализации проектов на территориях опережающего развития на юге Дальнего Востока и Камчатского края;

- формирование современных транспортных составляющих экономического каркаса свободного порта с учетом модернизации федеральной автодороги Артем – Порт Восточный.

Выводы и научная новизна исследования

Активизация инвестиционной и хозяйственной деятельности на территориях, отнесенных к свободному порту Владивосток, позволяет резидентам интегрироваться в единую цепочку технологических и кооперационных связей на уровне региона. Формирование модели экономического каркаса свободного порта на основе сетевого взаимодействия его резидентов в перспективе способствует формированию экономического кластера со специализацией в логистических, транзитно-транспортных услугах, а также перерабатывающем и сборочном производстве. Такая сетевая (кластерная) модель создает мощный синергетический эффект, который усиливает межотраслевые связи и повышает экономическую эффективность расположения хозяйствующих субъектов на удаленных территориях свободного порта Владивосток. Организационно-экономическое пространство также может принимать форму промышленного района или территориально-производственного комплекса с ярко выраженной отраслевой специализацией. Можно сделать вывод, что на формирование структуры перспективного экономического каркаса свободного порта оказывают влияние степень внутренней интеграции его резидентов и сила их сетевого взаимодействия с иными хозяйствующими субъектами в рамках макрорегиона с учетом развития особых экономических зон, территорий опережающего развития и крупнейших региональных инвестиционных проектов. Сетевая модель создает сильный синергетический эффект, который усиливает межотраслевые связи и повышает экономическую эффективность территориального расположения.

Пространственно-распределённая модель в наибольшей степени способствует формированию единого экономического каркаса макрорегиона Дальний Восток

России. Необходимое условие – 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 на юге Дальнего Востока. Пространственно-распределенная модель определяет внешние географические контуры формирующейся зоны экономической активности, однако при использовании такой модели следует оценивать обоснованное расстояние между отдельными участками свободного порта.

За счет формирования пространственно-концентрированной (компактной) модели обеспечивается более эффективная консолидация требуемых финансовых, трудовых, технологических и инфраструктурных ресурсов. Эффект локализации усиливает функциональные связи между крупнейшими предприятиями региона, что способствует активному кластерному взаимодействию резидентов порта и возникновению территориальных инновационных и производственных кластеров. Это позволяет резидентам свободного порта увеличивать масштабы экономической деятельности, распределять постоянные издержки производства на возможно больший объем продукции и получить экономию от снижения транзакционных, транспортных, распределительных, маркетинговых и иных издержек в производстве и потреблении.

Предположения об организационной структуре и базовых характеристиках экономического каркаса свободного порта представляются важными с точки зрения формирования концепций создания агломерационных структур и пространственного размещения производственных и инфраструктурных объектов в дальневосточных регионах. Обе модели могут рассматриваться в качестве основы для формирования перспективного агломерационного каркаса на Дальнем Востоке России. Территории, входящие в свободный порт, могут вступать в экономические связи с иными точками экономической активности в родственных и смежных отраслях на российском Дальнем Востоке, такими как территории опережающего развития и особые экономические зоны, тем самым способствуя формированию устойчивых зон расселения, связанных с экономической деятельностью.

-
1. Андреев В.А. Выявление организационных и функциональных моделей территорий опережающего развития в Российской Федерации // Российское предпринимательство. 2016. № 5 (17). С. 631–644.
 2. Андреев В.А., Волынчук Я.А., Султанова Е.В. Исследование пространственной и функциональной моделей развития Владивостокской городской агломерации // Фундаментальные исследования. 2016. № 12–4. С. 821–825.
 3. Левченко Т.А., Хаблак В.В. Свободный порт Владивосток как фактор привлечения прямых иностранных инвестиций в экономику Дальнего Востока России // Общество: политика, экономика, право. 2016. № 10. С. 49–52.
 4. Портер М. Конкуренция: пер. с англ. М.: Вильямс, 2005. 602 с.
 5. Combes P-P, Duranton G., Gobillon L., Puga D. and Roux S. Estimating Agglomeration economies with History, Geology and Worker, 2010. Pp. 15–66.
 6. Duranton, G. Urban Evolutions: the Still, the Fact and the Slow. American Economic Review, 97. 2007. Pp. 197–221.

7. Enright M. The Globalization of Competition and the Localization of Competitive Advantage: Policies towards Regional Clustering. *The Globalization of Multinational Enterprise Activity and Economic Development*, Palgrave Macmillan UK. 2000. Pp. 303–331.
8. Fujita, M., J.V. Henderson, Y. Kanemoto and T. Mori. (). Spatial Distribution of Economic Activities In China and Japan, in J. V. Henderson and J.-F. Thisse (eds.) *Handbook of Regional and Urban Economics*. 2004. 4. P. 1087.
9. Henderson, J.V. Urbanization and Growth in the *Handbook of Economic Growth*, P. Aghion and S. Durlauf (eds.). North Holland, 1. 2005. P. 1543–1591.
10. Krugman P. A Dynamic Spatial Model. NBER Working Paper, 4219. 1992. P. 60.
11. Perroux F. Les investissements multinationaux et l'analyse des poles de developpement et des poles d'integration. *Revue Tiers-Monde*. 1968. 9 (34). Pp. 239–265.
12. Porter M.E. Clusters and the New Economics of Competition. *Harward Business Reviews*. 1988. 76 (6). Pp. 77–90.

Транслитерация

1. Andreev V.A. Viyavlenie organiztsionnykh i funktsional'nykh modeley territoriy operezhayuchego razvitiya v Rossiyskoy Federatsii, *Rossiyskoye predprinimatel'stvo*, 2016, No 5 (17), p. 631–644.
2. Andreev V.A., Volynchuk Ya.A., Sultanova E.V. Issledovaniye prostranstvennoy i funktsional'noy modeley razvitiya Vladivostokskoy gorodskoy aglomeratsii, *Fundamental'niye issledovaniya*, 2016, No 12–4, p. 821–825.
3. Levchenko T.A., Hablak V.V. Svobodniy port Vladivostok kak faktor privilechniya praymikh inostrannikh investitsiy v economicu Dal'nego Vostoka Rossii, *Obschestvo: politika, 'konomika, parvo*, 2016, No 10, p. 49–52.
4. Porter M. *Konkuretsiya*: Izdatel'skiy dom Vil'yams, 2005, 602 p.
5. Combes P-P, Duranton G., Gobillon L., Puga D. and Roux S. (2010). Estimating Agglomeration economies with History, Geology and Worker, 15–66.
6. Duranton, G. (2007). Urban Evolutions: the Still, the Fact and the Slow. *American Economic Review*, 97, 197–221.
7. Enright M. (2000). The Globalization of Competition and the Localization of Competitive Advantage: Policies towards Regional Clustering. *The Globalization of Multinational Enterprise Activity and Economic Development*, Palgrave Macmillan UK, 303–331.
8. Fujita, M., J.V. Henderson, Y. Kanemoto, and T. Mori. (2004). Spatial Distribution of Economic Activities In China and Japan, in J. V. Henderson and J.-F. Thisse (eds.) *Handbook of Regional and Urban Economics*, 4, 1087.
9. Henderson, J.V. (2005). Urbanization and Growth in the *Handbook of Economic Growth*, P. Aghion and S. Durlauf (eds.). North Holland, 1, 1543–1591.
10. Krugman P. A Dynamic Spatial Model. (1992). NBER Working Paper, 4219, 60.
11. Perroux F. (1968). Les investissements multinationaux et l'analyse des poles de developpement et des poles d'integration. *Revue Tiers-Monde*, 9 (34), 239–265.
12. Porter M.E. (1988). Clusters and the New Economics of Competition. *Harward Business Reviews*, 76 (6), 77–90.

© В.А. Андреев, 2017

© Е.В. Султанова, 2017

Для цитирования: Андреев В.А., Султанова Е.В. Анализ функциональных параметров экономического каркаса свободного порта Владивосток // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2017. Т. 9. № 4. С. 7–17.

For citation: Andreev V.A., Sultanova E.V. Vladivostok free port's economic frame functional model analysis, *The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service*, 2017, Vol. 9, No 4, pp. 7–17.

DOI dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-4/7-17

Дата поступления: 04.10.2017.