

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ПРИПОРТОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ

ВЛАДА ГЕОРГИЕВНА ОРЛОВА (ORCID 0000-0001-6108-8331)¹,
Диана Владимировна Арутюнова (ORCID 0000-0003-2479-205X)¹,
НАТАЛЬЯ ИГОРЕВНА ЧЕРНОБРОВКИНА (ORCID 0000-0001-5385-4585)¹

¹Южный федеральный университет

Аннотация. Морские порты, являясь транспортной подсистемой страны, на современном этапе представляют собой сложную территориально-отраслевую систему, что требует более широкого подхода к их развитию. В данной работе на основе методологии системной экономической теории обосновывается недостаточность инфраструктурного подхода к развитию российских портов. Целью данного исследования является выявление и систематизация возможностей развития российских портово-промышленных комплексов как базы развития экономики припортовых территорий на основе «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры до 2030 г.». В данном исследовании проведен анализ средовой подсистемы портово-промышленных комплексов как элемента тетрады. В частности, подробно рассмотрены интеллектуальная составляющая, социально-экономические институты и инфраструктура как элемент средовой подсистемы. В результате работы определены возможности развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов в России. Дальнейшее исследование предполагает анализ портово-промышленных комплексов в рамках процессной, проектной (инновационной) и объектной подсистем.

Ключевые слова: портово-промышленные комплексы; системная экономическая теория; стратегия развития.

ВВЕДЕНИЕ

Развитие морских портов стимулирует экономический рост, предпринимательскую активность, конкуренцию на рынке, приток инвестиций и квалифицированных кадров, развитие инновационных технологий. В процессе глобализации мировой экономики порты становятся региональными центрами развития: их функции расширяются, усложняются, на их территории или вблизи размещаются различного рода производства, что свидетельствует о развитии

Abstract. Sea ports, being a transport subsystem of the country, at the present stage represent a complex territorial-branch system, which requires a broader approach to their development. In this paper, based on the methodology of systemic economic theory, the insufficiency of the infrastructure approach to the development of Russian ports is substantiated. The purpose of this study is to identify and systematize the development possibilities of the Russian port-industrial complexes as the basis for the development of the economy of the port territories based on the “Strategy for the Development of the Sea Port Infrastructure until 2030”. In this study, the analysis of the environmental subsystem of port industrial complexes as an element of the tetrad. The intellectual component, socio-economic institutions and infrastructure are considered in detail as an element of the environmental subsystem. As a result of the work, the opportunities for the development of the production subsystem of the control panel in Russia are identified. Further research involves the analysis of port industrial complexes in the process, design (innovation) and object subsystems.

Keywords: port-industrial complexes; system economic theory; development strategy.

портово-промышленных комплексов (ППК).

Исследование проблем развития ППК как системообразующего элемента экономики региона требует применения системного подхода, а управление – стратегического. Цель данного исследования – выявить и систематизировать возможности развития российских ППК исходя из «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры до 2030 г.».

МЕТОДЫ

Методологической основой данного исследования является системная экономическая теория (СЭТ), позволяющая проводить фундаментальный экономический анализ в целях прогнозирования экономики в условиях турбулентности и неоднородности, в эпоху масштабных качественных кризисов, радикально меняющих ситуацию в экономике, политике и социальной сфере.

В «Стратегии-2030» указывается, что она является элементом единой иерархической системы стратегического планирования транспортной отрасли и экономики страны в целом. [1]. Это означает, что данный документ можно рассматривать не только как транспортную стратегию, что создает перспективы его применения в развитии экономики приморских территорий.

Концепция четырёхмерной системы координат для анализа экономических систем в широком смысле предусматривает взаимодействие ключевых подсистем национальной экономики: экономической науки (средовая подсистема); экономической политики (процессная подсистема); управления экономикой (проектная подсистема); хозяйственной практики (объектная подсистема). В совокупности эти системы составляют законченный комплекс, реализующий полный спектр функций, необходимых для устойчивого функционирования и развития экономики как системы (сочетание стабильности и изменчивости, однородности и разнообразия) [2].

РЕЗУЛЬТАТЫ

Исследование посвящено анализу средовой подсистемы ППК: экономической науке, социально-экономическим институтам, предпринимательскому климату, инфраструктуре, Интернету [3].

1. Интеллектуальная среда. В отечественной экономической науке практически отсутствуют методологические основы проектирования ППК и стратегий их развития как центров развития территорий. Следствие – слабая развитость ППК как мезоэкономического образования.

По мнению ветерана отрасли, профессора ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова Г.В. Поплавского, решение многих портовых проблем достигалось посредством тесной связи с производством, с крупнейшими морскими портами страны. Ленморниипроект был образован из подразделения порта. В результате внедрения экономико-математических методов на морском транспорте по инициативе министра морского флота СССР (с 1970 по 1986 гг.) Гуженко Т.Б., совместно с директором ЦЭМИ АН СССР академиком Федоренко Н.Т. крупнейшие порты страны перешли на разработанную систему непрерывного планирования работы флота и порта [4].

В разработке «Стратегии-2030» принимали участие специалисты ФГУП «Росморпорт», представители транспортной науки, бизнес-сообщества.

2. Социально-экономические институты. Исходным пунктом формирования институциональной среды новой индустриализации региона выступает создание [5]: а) *регулятивных элементов государства (нормативный уровень)*, б) *когнитивных – институтов распространения знаний о сформированных регулятивных (законодательных) нормах*, в) *сотрудничество*: стороны часто нуждаются в институтах, чтобы помочь получить прибыль от сотрудничества, г) *ценностно-личностной составляющей*: нормы морали и этики, в т.ч. роль личности представителя высшего менеджмента региона (губернатора), – гармонизирующий элемент. Рассмотрим каждый элемент институциональной среды подробнее:

а) *регулятивные элементы государства (нормативный уровень)*. Развитие транспортной отрасли зависит от применения и адаптации ФЗ:

– «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 г. №115-ФЗ,

– «О морских портах в РФ» от 2007 г. с изменениями в последующие годы,

– «О внесении изменений в ФЗ «Об ОЭЗ» и отдельные законодательные акты РФ» (в части создания ОЭПЗ) от 30.10.2007 г. № 240-ФЗ,

– ФЗ от 7.11.2011 г. №305 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства».

В «Стратегии-2030» указывается на несовершенство федеральных законов «О морских портах» и «О внесении изменений в ФЗ «Об ОЭЗ в РФ», в части создания ОЭПЗ на территории морских портов для реализации стратегических целей развития портов [1].

Сохраняется правовая неопределенность в вопросах резервирования и использования земельных участков для строительства и реконструкции портов, включая вопросы установления границ территорий и акваторий морских портов и отнесения занимаемых ими территорий к категории земель транспорта [1].

Сбалансированное развитие нормативно-правовой базы требует: проработки перечня и проектов законов, лежащих в основе обеспечения «Стратегии-2030», включая подзаконные акты; актуализации нормативных документов в области проектирования портов непосредственно перед началом реализации стратегии, что важно для формирования ППК.

б) когнитивные элементы. Представители когнитивного подхода считают решающей роль знания в поведении человека. В центре внимания теории когнитивного подхода – процессы переработки человеком информации обо всем, что его окружает, на основе системы приобретенных знаний.

Основные параметры развития морских портов формируются на базе подробного анализа основных стратегических документов грузообразующих отраслей (Энергетическая стратегия России на период до 2030 г., Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г., Долгосрочная программа развития угольной промышленности до 2030 г., Стратегия развития металлургической промышленности России до 2020 г., Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности России до 2015 г. и т.д.), а также

Программы развития инфраструктуры и логистического обеспечения зернового рынка РФ на 2011 – 2020 годы.

Управляющий директор ООО «Порт Поронайск» считает, что наилучшего успеха добивается тот, кто располагает лучшей информацией, одним из значимых источников которой является отраслевой информационно-аналитический журнал «Морские порты», предоставляющий ценную информацию о компаниях, состоянии, тенденциях и перспективах развития портов. Статьи о деятельности лидеров рынка помогают увидеть новые возможности в организации собственного бизнеса и способствуют генерации идей в совершенствовании производственно-хозяйственных процессов [6].

в) сотрудничество. До 90-х гг. взаимодействие промышленных и транспортных отраслей осуществлялось через государственные объединения Минвнешторга. Упразднение монополии ослабило связи: проблемы в прогнозировании грузопотоков, анализе спроса и предложения [1]. Отсутствие партнёрства между ведомствами ведет к проблемам в прогнозировании, к нескоординированности действий между промышленностью и морским транспортом, что препятствует развитию ППК.

Сбалансированное развитие портовых мощностей подразумевает развитие морской, портовой и сухопутной зон. Для решения этих задач необходимы государственное регулирование и высокая степень координации действий не только структур федерального правительства, но и субъектов РФ, органов местного самоуправления, бизнеса, населения [1]. Мировая практика ППК доказывает действенность коллективного участия в управлении и развитии.

3. Инфраструктура. В целях создания инновационной инфраструктуры морских портов в Стратегии-2030 определены следующие приоритеты: инновации в управлении и организации транспортного процесса; усиление роли государства во внедрении инноваций и в системе управления; в области технологических инноваций –

активное внедрение логистических транспортно-технологических систем [1].

Данные положения создают потенциал формирования и развития портовой инфраструктуры ППК, но для развития инфраструктуры промышленной подсистемы информации недостаточно.

В результате исследования определены возможности развития производственной подсистемы ППК в России в рамках средней подсистемы. Регулятивные элементы имеют потенциал составить институциональную основу развития производственной подсистемы ППК. Основные параметры

развития морских портов в Стратегии-2030 являются информационной базой разработки стратегии производственной подсистемы ППК, что позволит решить вопрос сочетания территориальных и отраслевых стратегий развития.

РЕЗЮМЕ

Дальнейшее исследование развития портово-промышленных комплексов в рамках системной экономической теории предполагает анализ процессной, проектной (инновационной) и объектной подсистем.

Список источников

1. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf
2. Клейнер Г.Б. Системная экономика как платформа развития современной экономической теории. Вопросы экономики. 2013; (6): 4-28.
3. Клейнер Г.Б. Устойчивость российской экономики в зеркале системной экономической теории. Ч. 1. Вопросы экономики. 2015; (12): 107-123.
4. Поплавский Г.В. Вся жизнь – с портовиками. Морские порты. 2017 (7) (158): 42.
5. Белокрылова О.С. Институциональная составляющая неоиндустриализации. Материалы IV Международной конференции. Институциональная трансформация экономики: российский вектор новой индустриализации. 2015. 518–526.
6. Ферт А. Двадцать лет журналу «Морские порты». Морские порты. 2017; (3): 10.