

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

На правах рукописи

Орлова Влада Георгиевна

**СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПОДСИСТЕМЫ
РОССИЙСКИХ ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ:
МЕТОДЫ РАЗРАБОТКИ И ОБОСНОВАНИЯ**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,
комплексами – промышленность)

Диссертация на соискание ученой степени
доктора экономических наук

Научный консультант:
доктор экономических наук, профессор
Р.М. Качалов

Ростов-на-Дону
2019 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1. ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННЫЕ КОМПЛЕКСЫ: ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОНЯТИЕ, ФУНКЦИЯ И ТРАЕКТОРИИ РАЗВИТИЯ.....	16
1.1 Основные определения и границы объекта исследования.....	16
1.2 Формирование портово-промышленных комплексов как территориально- экономических объектов.....	26
1.3 Место портово-промышленных комплексов и их производственной подсистемы в экономике России.....	34
1.4 Междисциплинарные исследования портово-промышленных комплексов.	46
ГЛАВА 2. ИССЛЕДОВАНИЕ ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА И ЕГО ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ С СИСТЕМНЫХ ПОЗИЦИЙ	64
2.1 Системный подход к декомпозиции портово-промышленных комплексов.	64
2.2 Исследование портово-промышленных комплексов на основе системной экономической теории	67
2.3 Анализ современных портово-промышленных комплексов как представителей класса социально-экономических экосистем	77
2.4 Структура производственных подсистем портово-промышленных комплексов как социально-экономических экосистем	92
ГЛАВА 3. ИНСТИТУТЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПОДСИСТЕМЫ ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ.....	104
3.1 Институциональная база развития зарубежных портово-промышленных комплексов	104
3.2 Институциональные условия стратегического развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов в России	108

3.3 Разработка рекомендаций по совершенствованию институциональной среды стратегического планирования производственной подсистемы портово-промышленных комплексов	114
ГЛАВА 4. ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПОДСИСТЕМЫ ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ	128
4.1 Проблемы и перспективы стратегического планирования в деятельности российских портово-промышленных комплексов	128
4.2 Особенности стратегического управления развитием производственной подсистемы портово-промышленных комплексов в современных российских условиях.....	139
4.3 Определение потенциала развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов	146
Глава 5. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПОДСИСТЕМЫ ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ.....	163
5.1 Стратегические направления развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов	163
5.2 Методика разработки стратегических решений по развитию производственной подсистемы портово-промышленных комплексов	178
5.3 Функции управляющей компании производственной подсистемы портово-промышленных комплексов	189
5.4 Методика формирования стратегии развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов	205
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	223
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	246
Приложение А. Глоссарий.....	292
Приложение Б. Проект ООО «Курганнефтепродукт»	299

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Исследование развитых морских портов мира (Роттердам, Сингапур, Антверпен, Гамбург др.) позволило определить их положительное влияние на социально-экономическое развитие прилегающих территорий, благодаря функционированию производственной подсистемы (промышленного комплекса). Взаимосвязанное развитие разных видов транспорта и отраслей промышленности в портовых центрах привлекает компании, которые размещают в них производственные предприятия и научно-исследовательские центры. Таким образом, по масштабам и функциям многие современные порты вышли за рамки транспортно-логистических образований и становятся портово-промышленными комплексами (ППК).

В России портово-промышленные комплексы находятся в стадии становления. В отличие от зарубежных, многие развитые морские порты РФ, имеющие элементы производственной подсистемы, по тем или иным причинам не являются опорными элементами экономики прилегающей территории. В первую очередь это связано с отсутствием необходимых институциональных условий, то есть нормативных и методических актов, регламентирующих весьма специфическую деятельность территориально-отраслевых субъектов хозяйственной деятельности в пределах припортовых территорий и способствующих успешному их функционированию.

Судя по известным публикациям отечественных авторов, экономические исследования, ориентированные на создание научно-методической основы формирования и развития производственной подсистемы ППК почти не проводятся. Хотя очевидно, что научные исследования перспектив развития припортовых территорий и разработанные на их основе нормативно-методические материалы и стратегические планы могли бы способствовать позитивным преобразованиям припортового экономического пространства от узко транспортного типа к многофункциональным и многопрофильным экономическим объектам. Сложившаяся ситуация обуславливает необходимость

глубокого исследования широкого спектра вопросов, связанных с развитием производственной подсистемы ППК, с созданием единой системы управления этой подсистемой как объектом государственного и регионального значения. Поэтому тема диссертации, посвященной разработке и обоснованию прикладных методов стратегического управления развитием производственной подсистемы российских портово-промышленных комплексов, несомненно, является актуальной.

Степень разработанности проблемы. В процессе развития портово-промышленного комплекса как сложного территориально-отраслевого образования к исследованию специфики его функционирования обращались исследователи различных научных направлений.

Отечественная наука в лице специалистов в области экономической географии, геоэкономики и геополитики демонстрирует высокий интерес к проблематике развития прибрежных территорий примерно с середины XX в., о чём свидетельствуют результаты исследований пространственного развития подобных объектов. Так, вопросы размещения объектов, роли факторов, влияющих на развитие приморских территорий нашли отражение в трудах: С.Б. Лаврова, В.П. Максаковского, С.В. Михайлова, Ю.Г. Саушкина, А.Т. Хрущева, С.С. Сальникова, В.В. Покшишевского, В.А. Дергачева, А.Г. Топчиева, Э.Б. Валева, Н.Н. Тороп и др. Большой вклад в изучение процессов размещения производительных сил и улучшения региональной структуры экономики внесли П.М. Алампиев, И.Г. Александров, Н.Н. Баранский, В.В. Кистанов, Г.М. Кржижановский, Н.Н. Колосовский, А.Н. Лаврищев, Г.Н. Черданцев и др.

Учитывая основополагающую роль портов в формировании портово-промышленных комплексов, интерес представляют модели и факторы развития портов, которые в своих трудах рассматривают Р. Ван ден Берг, Д. Берд, А. Бересфорд, П. Верховен, С. Вулдридж, Б. Гарднер, П. Де Ланген, А. Наниопулос, С. Петтит. Урбанистическим аспектам развития портов посвящены работы Т.Е. Ноттебума и Ж.-П. Родригэ и др.

Большое внимание в современных исследованиях зарубежных учёных уделяется развитию портов как основы развития ППК. Работы исследователей преимущественно посвящены проблемам управления портами, как центрами развития ППК. Фундаментальным и систематизированным трудом в этой области являются отчётные материалы конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD, 1992) «Портовый маркетинг и задачи портов третьего поколения», которые позволяют выявить динамику развития портов от транспортных (середина XX в.) до многофункциональных объектов (конец XX в.), где развиваются логистические, маркетинговые, управленческие процессы.

В настоящее время в зарубежной научной литературе вопросы анализа функциональной сложности портов, процессов эволюции, разнообразия и взаимной связности промышленных, сельскохозяйственных и городских подсистем портового города рассматриваются с разных точек зрения:

– функциональный аспект, в рамках которого изучается взаимная связность промышленных, сельскохозяйственных и городских подсистем портового города (М. Лопес-Фербер, Н. Мат);

– системный аспект, согласно которому устойчивость развития портовых систем исследуется с позиций подсистем портовых городов, имеющих множество стейкхолдеров (К. Ахутан, Р. Ван ден Берг, П. Де Ланген, Д. Шоу);

– институциональный аспект и создание портовых девелоперских компаний (П. Де Ланген, Л. Ван дер Люгт);

– управленческий аспект, включающий изучение муниципальных стратегий управления портами и стратегические направления их совершенствования (Б. Вигманс, П. Витте, Н. Небот, К. Роза-Хименес).

Формирование и развитие портовой и производственной подсистем ППК сопровождается развитием кластерных структур. Вопросы и процессы зарождения, формирования и эффективного функционирования кластерных структур были предметом исследований таких зарубежных авторов, как: М.-П. Мензел, М. Портер, О. Солвелл, М. Сторпер, Э. Фезер, Д. Форнал, С. Хенн,

М. Энрайт, Дж. Нисимура, Х. Окамура, Ф. Тётлинг, М. Трипл, Л. Коррадо, Р. Мартин, М. Уикс и др.

Из числа отечественных авторов особый интерес в этой области представляют работы В.А. Агафонова, А.В. Бабкина, Г.В. Батуровой, С.Б. Болдыревой, В.И. Волкова, Б.А. Ерзнкяна, Е.Д. Жеребова, М.Г. Зининой, О.В. Иншакова, Г.Б. Клейнера, О.В. Костенко, Н.Б. Нагрудной, А.О. Новикова, Е.В. Попова, И.В. Пилипенко, К.А. Семячкова, В.Л. Симоновой, Т.Е. Ситиховой, Л.А. Суворовой, Л.В. Ташеновой, А.Е. Шаститко и др., которые посвящены теории и практике развития и стратегического планирования кластерных структур в России, в том числе промышленных, морехозяйственных, инновационных.

Проблемы развития производственной подсистемы ППК связаны с задачами стратегического территориально-отраслевого управления на макро- и мезоуровне, обсуждению которых был посвящен Форум по стратегическому планированию, который ежегодно проводится в Санкт-Петербурге Леонтьевским центром социально-экономических исследований. Этой тематике посвящены работы В.А. Агафонова, А.В. Бабкина, Е.М. Бухвальда, А.Г. Гранберга, Д.С. Львова, Б.С. Жихаревича, О.В. Иншакова, Г.Б. Клейнера. Вопросам стратегического управления развитием промышленного производства, в том числе территориальных промышленных и морехозяйственных комплексов уделяется внимание в исследованиях Г.В. Батуровой, А.Ш. Бегиевой, Э.Е. Быдтаевой, Г.Г. Гогобридзе, А.Э. Заенчковского, В.В. Ивченко, М.А. Мамаевой, С.А. Масютина, а также проблемам развития производственных предприятий – в работах В.А. Агафонова, Л.К. Гуриевой, В.Е. Дементьева, З.М. Дзокаевой, В.А. Епифанова, Р.М. Качалова, Г.Б. Клейнера, Д.Б. Кувалина, И.М. Макаровой, С.А. Масютина, В.М. Полтеровича и др.

Многие проблемы в формировании и развитии производственной подсистемы ППК в России обусловлены институциональными условиями. Исследования институциональной системы России, её изменений и роли в экономическом развитии проводили О.С. Белокрылова, Б.А. Ерзнкян, В.В. Зотов, Д.Д. Катуков, С.Г. Кирдина, Г.Б. Клейнер, Д.С. Львов, В.Е. Малыгин,

В.М. Полтерович, Н.В. Смородинская и др. Только с учётом работ этих ученых возможно дальнейшее исследование специфики функционирования портово-промышленных комплексов как сложных территориально-отраслевых объектов.

Изучение процессов формирования и развития производственной подсистемы ППК как сложного территориально-отраслевого объекта потребовало применения междисциплинарного подхода (О.В. Иншаков, С.Г. Кирдина, Г.Б. Клейнер, В.С. Мокий, Т.А. Лукьянова и др.), системного (Л. Фон Берталанфи, К. Боулдинг, В.Н. Волкова, А.А. Денисов и др.), а также достижений системной экономической теории (Г.Б. Клейнер).

Таким образом, обзор научной литературы показал, что важная роль в функционировании портово-промышленных комплексов принадлежит вопросам формирования и развития его производственной подсистемы как сложного территориально-отраслевого объекта.

Целью диссертационного исследования является разработка и обоснование методических подходов и прикладных методов стратегического планирования развития производственной подсистемы российских портово-промышленных комплексов.

Задачи исследования. Для достижения указанной цели в диссертации сформулированы следующие задачи:

- определить место и роль портово-промышленных комплексов в экономике региона расположения и страны;
- выделить и исследовать производственные подсистемы портово-промышленных комплексов на основе применения системной экономической теории;
- провести анализ институциональной базы развития производственных подсистем портово-промышленных комплексов в России и за рубежом;
- выявить специфику стратегического управления развитием производственной подсистемы портово-промышленных комплексов в России;

– разработать предложения по совершенствованию институциональной среды стратегического планирования развития производственной подсистемы ППК;

– сформулировать перспективные стратегические направления развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов;

– определить цель создания, задачи и функции управляющей компании производственной подсистемы ППК;

– разработать и обосновать методику формирования стратегии развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов.

Объект исследования – производственная подсистема портово-промышленного комплекса.

Предмет исследования – институциональные и управленческие аспекты стратегического развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов.

Область исследования соответствуют требованиям следующих пунктов паспорта специальности ВАК 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» специализация: «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – промышленность» в части следующих пунктов:

1.1.1. Разработка новых и адаптация существующих методов, механизмов и инструментов функционирования экономики, организации и управления хозяйственными образованиями в промышленности.

1.1.2. Формирование механизмов устойчивого развития экономики промышленных отраслей, комплексов, предприятий.

1.1.4. Инструменты внутрифирменного и стратегического планирования на промышленных предприятиях, отраслях и комплексах.

Методы исследования. В диссертационной работе использован следующий комплекс подходов, методов и практик: системный подход к исследованию портово-промышленного комплекса и его производственной подсистемы,

системная экономическая теория, метод контент-анализа, инструментальные средства сравнительного, ситуационного и стратегического анализа.

Информационной базой исследования являются труды ведущих зарубежных и российских ученых, статистические данные и материалы официальных сайтов зарубежных и российских портов, предприятий их производственной подсистемы, публикации авторитетных отраслевых информационных изданий, а также результаты исследований известных консалтинговых агентств.

Научная новизна результатов диссертационного исследования состоит в разработке концептуального подхода к исследованию портово-промышленных комплексов как территориально-отраслевых экосистем, на основе которого выделена и системно структурирована производственная подсистема ППК, а также в обосновании основных положений методики стратегического планирования развития производственной подсистемы ППК.

Основными результатами исследования, обладающими элементами **научной новизны** являются следующие положения:

1. Обоснован методический подход к исследованию ППК как сложной территориально-производственной системы смешанного иерархического типа с вертикальными и горизонтальными связями, состоящий в выделении структурных подсистем – производственной и транспортно-логистической, – а также в установлении необходимых условий устойчивого развития этой системы.

2. Предложено для анализа и совершенствования функционирования и управления ППК применить системную экономическую теорию в качестве методической основы исследования. На этой базе разработана модель ППК как социально-экономической экосистемы мезоуровня, в структуре которой выделена взаимосвязанная совокупность подсистем (объектной, средовой, процессной и проектной). В этой совокупности объектной подсистемой является «производственный комплекс» ППК, который определен в качестве основной подсистемы ППК, а средовая, процессная и проектная подсистемы – признаны обеспечивающими ее формирование и функционирование. Проведённое

структурирование ППК как территориально-отраслевого образования должно быть принято за основу при разработке совокупности взаимосогласованных стратегических решений по его сбалансированному развитию.

3. Разработана на основе теории экосистем структурная модель производственной подсистемы ППК и обосновано, что её элементами в отличие от отраслевого подхода, целесообразно рассматривать кластеры, платформы, инкубаторы и сети. Показано также, что именно такая структуризация экономического пространства производственной подсистемы ППК может быть рекомендована для формирования структурных разделов разрабатываемой стратегии ее развития.

4. Предложено в концепции совершенствования институциональной среды стратегического развития производственной подсистемы ППК использовать структурные элементы институционального пространства (регулятивные, когнитивные, регламентирующие сотрудничество субъектов экономической деятельности и др.). Разработанная концепция предполагает на этой основе последовательную сбалансированную модернизацию всех действующих в припортовых зонах социально-экономических институтов, обеспечивающих развитие производственной подсистемы ППК как основной.

5. На основе разработанной в диссертации структурной экосистемной модели ППК впервые определены стратегические цели, принципы и положения государственной политики по развитию производственной (объектной) подсистемы ППК как основной, а также сформулированы рекомендации по совершенствованию обеспечивающих подсистем ППК: средовой (интеллектуальной, институциональной, инфраструктурной среды), процессной (управленческих, производственных, маркетинговых процессов) и проектной (инновационной деятельности).

6. Разработана неизвестная ранее концепция создания управляющей компании производственной подсистемы ППК, содержащая цели, задачи и принципы её функционирования. При этом обоснована миссия управляющей компании, состоящая в разработке и принятии стратегических решений,

учитывающих интересы всех участников хозяйственной деятельности производственной подсистемы ППК: государства, территории и производственных структур.

7. Предложена концептуальная матричная модель разработки стратегических решений по сбалансированному развитию ППК в целом и его производственной подсистемы – в координатах функций управления (целеполагания, планирования, прогнозирования, организации, мотивации, контроля) и подсистем в составе экосистемы: объектной, средовой, процессной и проектной. Доказано, что данная концептуальная модель наиболее эффективна при разработке управляющей компанией основных стратегических решений по развитию производственной подсистемы ППК.

8. Разработана комплексная методика формирования стратегии развития производственной подсистемы ППК, отличающаяся от известных применением принципов функционирования кластеров. Данная комплексная методика включает в свой состав методы и инструменты анализа производственного потенциала региона расположения ППК, анализа соответствия целей создания и развития производственной подсистемы ППК целям развития региона, анализа и оценки конкурентоспособности основных участников производственной подсистемы ППК, анализа предпосылок развития производственной подсистемы ППК в данном регионе и т.п.

Теоретическая значимость диссертационного исследования состоит в обосновании положений и выводов, имеющих теоретико-методологическое значение для исследования развития производственных подсистем портово-промышленных комплексов. Проанализирован и обобщен мировой практический опыт развития портово-промышленных комплексов. Раскрыта сущность портово-промышленных комплексов и их производственной подсистемы как сложных территориально-производственных систем.

На основе системной экономической теории определено место портово-промышленных комплексов в экономической системе страны и региона и их структура как сложной территориально-производственной системы. Результатом

анализа ППК как экосистемы стало выделение его производственной подсистемы в качестве объектной подсистемы. Применение методологии экосистемы мезоуровня позволило выделить и разработать структурную модель ППК как сложного территориально-отраслевого объекта.

Обосновано структурирование производственной подсистемы ППК как экосистемы и определены её структурные составляющие: кластеры, платформы, сети и инкубаторы. Таким образом, создана теоретическая база для развития системы производственных подсистем в портах России.

Практическая значимость работы заключается в том, что на созданной теоретической базе развития производственных подсистем ППК разработаны следующие предложения по совершенствованию институциональной среды:

- уточнение цели формирования производственной подсистемы в портах;
- внесение дополнений в ФЗ «О морских портах», в части расширения отраслей производственной подсистемы;
- расширение функций Комитета Ассоциации морских портов по производственным вопросам в части обрабатывающих производств (под «производственными» понимать не только производство транспортно-логистических услуг, но и деятельность обрабатывающих производств);
- организация взаимодействия Ассоциации морских портов Минэкономразвития, с Минпромторгом и Комитетом Государственной думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству ввиду усложнения функций портов и развития в них производственной подсистемы;
- применение положений Постановления «О промышленных кластерах...» для развития производственной подсистемы ППК как кластерной структуры.

В целях разработки стратегических решений по сбалансированному развитию производственной подсистемы и ППК, разработана матричная модель, реализующая функции управления (целеполагания, планирования, прогнозирования, организации, мотивации, контроля) по подсистемам экосистемы (объектной, средовой, процессной и проектной).

Данные научно-методические положения могут быть использованы для обоснования выбора перспективных направлений стратегического развития компаний ППК, в процессе разработки стратегии развития предприятий и разработки отдельных стратегических решений. В результате проведенных исследований предложена прикладная методика формирования стратегических решений развития производственной подсистемы ППК.

Кроме того, материалы диссертационного исследования могут быть использованы для разработки вузовских программ обучения и курсов лекций по стратегическому управлению, а также при формировании тематики выпускных квалификационных работ студентов по экономическому направлению.

Апробация результатов. Результаты исследования докладывались соискателем на Всероссийских симпозиумах ЦЭМИ РАН «Стратегическое планирование и развитие предприятий» (2010–2019 гг.); на международных и всероссийских конференциях в Финансовом университете при Правительстве РФ «Системный анализ в экономике» (Москва, 2014–2018); в Государственном университете управления «Институциональная экономика: развитие, преподавание, приложения» (Москва, 2015 г., 2017 г.), «Государственное регулирование экономики: политико-экономические аспекты» (Москва, 2015 г.); в Санкт-Петербургском государственном политехническом университете «Системный анализ в проектировании и управлении» (Санкт-Петербург, 2010–2016 гг.), в Южном федеральном университете «Глобальный мир: многополярность, антикризисные императивы, институты» (Ростов-на-Дону, 2014 г.), «Россия в глобальной экономике: вызовы и институты развития» (Ростов-на-Дону, 2016 г.), «Междисциплинарность в современном социально-гуманитарном знании» (Ростов-на-Дону, 2017–2019 гг.).

Публикации результатов исследования. Основные результаты представленного исследования опубликованы в 73 статьях, общим объемом 46,5 п.л. (32,8 п.л. лично), из них 2 коллективные и 1 авторская монография (12,6 п.л. лично), 15 работ (8,5 п.л. лично), входящих в перечень ведущих рецензируемых

научных журналов и изданий, определяемый ВАК РФ, 2 статьи – в изданиях Scopus (0,6 п.л. лично).

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, пяти глав, заключения, библиографического списка из 398 источников на русском и английском языках, двух приложений. Общий объем диссертации составляет 310 страниц. Иллюстративно-справочный материал представлен в виде 7 таблиц, 14 рисунков.

ГЛАВА 1. ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННЫЕ КОМПЛЕКСЫ: ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОНЯТИЕ, ФУНКЦИЯ И ТРАЕКТОРИИ РАЗВИТИЯ

1.1 Основные определения и границы объекта исследования

В условиях глобализации мировой экономики портово-промышленные зоны являются точками роста территорий и каналами интеграции в мировую экономику. Развитие портово-промышленных комплексов стало масштабным и охватывает значительное число крупных портов мира: Роттердам, Гамбург, Антверпен, Марсель, Иокогама, Нью-Йорк, Бостон и большинство портов Китая.

В настоящее время порты уже не просто места, где корабли загружаются и выгружаются. В целях снижения транспортных расходов производственные предприятия размещаются вблизи гаваней, в частности, металлургические, нефтеперерабатывающие, нефтехимические заводы и т. д. Размещение промышленных предприятий часто поощряется выгодным таможенным и налоговым режимом (например, свободные зоны, предпринимательские зоны и т. д.) (UNCTAD, 1993).

В соответствии с классификацией ЮНКТАД, морские порты первого поколения (до 1960-х гг.) были, в основном, местом сбора и перевалки грузов между наземным и морским транспортом и функционировали достаточно изолированно (UNCTAD, 1992). С 60-х гг. в развитии портов появляются характеристики, позволяющие говорить о принципиальной возможности формирования портово-промышленных комплексов (ППК) в мире.

Геополитик, географ-экономист В. А. Дергачев дал определение и сформулировал следующие категориальные признаки ППК: планомерно формируемое объединение морских портов, промышленных предприятий, морских поселений, социально-производственной инфраструктуры, размещение которых в береговой зоне морей вызвано комплексным использованием всех видов ресурсов, обеспечением межотраслевых и внешнеэкономических связей, сокращением транспортных затрат, рациональным сочетанием (Дергачев, 1988).

Роль приморских зон в развитии европейского хозяйства Э. Б. Валев (Валев, 2009. С. 11) охарактеризовал следующими показателями:

- это территории активных экономических контактов, способствующих расширению участия стран в международном разделении труда;
- высокий уровень инфраструктурной обустроенности;
- фокусами их развития являются портово-промышленные центры и узлы;
- служат экономическими плацдармами для освоения ресурсов прилегающих к Европе морей.

Автор выделяет 4 типа приморских производственных комплексов, отличающихся своими функциями:

1. Многофункциональные приморские производственные комплексы (большинство портов Европы).
2. Столичные приморские производственные комплексы, для которых, наряду с другими функциями, характерны и специфические столичные функции.
3. Приморские производственные комплексы узкой специализации, т.е. на одну или немногие отрасли.
4. Приморские производственные комплексы с преобладанием курортно-рекреационного развития и обслуживающих его отраслей (Валев, 2009, с. 12).

Первый тип приморских производственных комплексов характеризуется многофункциональностью с преобладанием транспортно-коммуникационных и промышленных функций:

- развита портовая инфраструктура и налажена тесная связь с хинтерландом (район, прилегающий к порту);
- промышленность представлена разными отраслями, многие предприятия имеют между собой тесные взаимовыгодные связи;
- широко представлено машиностроение – не только характерными для приморской зоны судостроением и судоремонтом, но и электротехнической промышленностью, электроникой, автомобилестроением; много крупных предприятий черной и цветной металлургии, нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности; развиты отрасли пищевой промышленности,

связанные с импортом и экспортом сырья, а также рыбопереработка. К этому типу относятся крупнейшие приморские производственные комплексы: Роттердам, Антверпен, Гамбург, Марсель, Ливерпуль, Глазго, Бремен, Росток, Любек, Гдыня–Гданьск; в Южном секторе – это Марсель, Генуя, Триест, Барселона и др. (Валев, 2019.С. 12).

Третий тип включает приморские производственные комплексы более узкой специализации: специализирующиеся на судостроении и судоремонте (Брест, Шербур, Висмар, Штральзунд, Гданьск, Риека и др.), на черной металлургии (Кардифф, Порт-Толбот). Много комплексов, специализированных на приеме нефти и её переработке (во Франции – Гавр и Лавера; в Германии – Вильгельмсхафен; в Великобритании – Милфорд-Хейвен, Саутгемптон; в России – Новороссийск; в Болгарии – Бургас) (Валев, 2019. С. 12).

Исходя из характеристик и примеров приморских производственных комплексов, приведённых Валевым Э. Б., отметим, что к портово-промышленным комплексам относятся три первых типа приморских производственных комплексов (многофункциональные, столичные и производственные узкой специализации). Четвертый тип – с преобладанием курортно-рекреационного развития и обслуживающих его отраслей – относится к производству услуг.

В своей работе, посвященной развитию портов третьего поколения, А. Валеров уделил внимание одному из аспектов – практике создания индустриальных зон на припортовых территориях, среди которых выделил успешный опыт Голландии, Бельгии, Германии (Валеров, 2016). По данным табл. 1.1, где представлены основные показатели функционирования крупных европейских портов, видно насколько обширными стали их функции. По сути, речь идет не о портах, в традиционном понимании, а о функциях, присущих портово-промышленным комплексам.

Основой успешного функционирования крупного ППК Европы – Роттердам – является управленческая составляющая, представляющая трехстороннее сотрудничество государства, частного бизнеса и гражданского общества в портах. С точки зрения ведения хозяйства, порт Роттердам является образцом

европейской модели трёхстороннего сотрудничества. До недавнего времени он целиком был собственностью муниципалитета, сейчас управление порта – это автономная компания с двумя акционерами: муниципалитетом Роттердама и государством Нидерландов.

Управление осуществляет управляющая компания Port of Rotterdam Authority (PRA), которая разрабатывает стратегию развития порта, «согласовывая ее с профильными комитетами городского сената и федеральными структурами» (Макашина, 2010). В 2005 г. подобную модель управления применил и один из основных конкурентов порта Роттердам – порт Гамбург.

Таблица 1.1

ППК Роттердам (Нидерланды)¹

Площадь порта	Причальный фронт, глубина у причалов	Управляющая организация	Владельцы	Грузооборот (млнт)	Виды отраслей, число предприятий	Социально-экономические показатели
Портовая зона – 12500 га (земли и воды), из которых около 6000 га – земли промышленности	42 км, глубина – 15–19 м	Администрация Port of Rotterdam Authority (PRA)	ЗАО: муниципалитет Роттердама (70 %), Правительство Нидерландов (30 %).	461 млн т	<u>Всего промышленных предприятий</u> – более 120: Нефтезаводы – 5, Хим. и нефтехим. предпр. – 44; Производство биотоплива – 5; Биохимические предприятия – 2; Переработка растительных масел – 4; Электростанции – 3; <u>Всего терминалов</u> – 120; <u>Всего транспортных компаний</u> – 1600	175 тыс. работающих в порту и промышленной зоне Оборот годовой – 675 млн € Около 40 % добавленной стоимости в порту Роттердама. Около 20 % добавленной стоимости голландского промышленного сектора

Место ППК Роттердама в промышленной подсистеме экономики страны определяют социально-экономические показатели его деятельности: численность занятого населения, величина добавленной стоимости (табл.1.1).

Портово-промышленный комплекс Роттердама (а также и других ППК, (табл. 1.2, 1.3) включает пять нефтеперерабатывающих заводов (Shell Нидерланды, Exxon Mobil, Koch HC Partnership, BP, Gunvor Petroleum Rotterdam), где производят бензин, дизельное топливо, керосин, мазут и сырье для

¹ Составлено по данным: официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/>; – URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/shipping/seashipping>; – URL: <https://www.portofrotterdam.com/nl/zaken-doen/waaron-rotterdam>; Факты и цифры Роттердам, 2016 г. – URL: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-economische-zaken/nieuws/2017/06/19/mogelijk-30-van-industriële-warmtevraag-door-ultradiepe-geothermie>; эл. ресурсы. – URL: <http://ports.com.ua/news/v-2016-g-port-rotterdam-sokratil-gruzooborot-na-11>

химической промышленности (табл. 1.2). Нефтеперерабатывающие заводы в Роттердаме получают свою нефть, поставляемую танкерами из Североморского региона, России и Ближнего Востока. Ценность Роттердама заключается в том, что даже самые крупные нефтеналивные танкеры в порту могут быть загружены и разгружены на нефтяных терминалах за один день. По трубопроводам сырая нефть транспортируется на нефтеперерабатывающие заводы в Роттердаме и во внутренние районы региона.

Сорок пять химических компаний, пять производителей биотоплива, два биохимических завода и несколько электростанций, пять заводов по переработке растительного масла, занимающиеся крупномасштабной очисткой и обработкой пальмового, подсолнечного, рапсового и кокосового масел, образуют мощный промышленный кластер в порту Роттердам.

С целью повышения эффективности компании в порту Роттердам объединяются в кластеры по соответствующим видам деятельности. В нефтехимическом и биокластерах компании постоянно ищут новые способы создания синергии. Остаточные продукты и потоки отходов от одной компании могут служить сырьем для другого производства. Подобное сотрудничество существует в области резервуарного хранения промышленных газов, тепла, пара, очистки сточных вод и электричества. Синергия обеспечивает высокоэффективную и прибыльную бизнес-среду для всех химических компаний, работающих в Роттердаме. Кроме того, ППК Роттердама связан с другими городами Европы нефтепроводом, производственными, транспортными коммуникациями, что влияет на развитие всего региона.

Взаимосвязанное развитие разных видов транспорта и отраслей промышленности в портовых центрах привлекает ТНК, которые размещают в ППК не только производственные предприятия, но и научно-исследовательские центры, отделы сбыта и маркетинга, привлекают к руководству представителей разных стран. Так, в ППК Роттердама из 100 наиболее крупных европейских фирм действуют: 31 – германская, 24 – французских, 17 – британских, а также

итальянские, швейцарские и голландские². В порту Роттердама работают торговые представители большинства стран мира, работники логистических комплексов глобальных корпораций, российских бункеровщиков. Всё это обеспечивает зону трудовыми, инвестиционными и другими ресурсами.

Другим из крупнейших ППК Европы является Гамбург. Порт Гамбург – главный работодатель города. Более 130 тыс.³ человек работают прямо или косвенно в порту и за его пределами, что составляет почти 11 % всех рабочих мест в городе (табл. 1.2). Это операторы терминалов, поставщики портовых услуг, транспортные фирмы, экспедиторы, логистические компании или промышленные предприятия, связанные с портом, предлагающие множество рабочих мест и профессий.

Многие промышленные предприятия непосредственно примыкают к порту. Его эффективная транспортная инфраструктура и короткие расстояния до погрузочно-разгрузочных объектов обеспечивают оптимальные условия для обмена товарами с торговыми партнерами по всему миру. Сенатор Ф. Хорх подчеркнул значение порта для Гамбурга, который является одной из крупнейших и самых разнообразных промышленных зон в Германии, где тесно взаимосвязаны грузоперевозки, логистика и промышленность, поэтому его невозможно описать только с помощью показателей пропускной способности. Будучи промышленным универсальным портом, он выполняет выдающуюся и незаменимую функцию в обеспечении местной экономики и в регионе наряду с основными рынками внутри страны⁴.

Управляющая компания порта Гамбурга (НРА – Hamburg Port Authority) является государственным учреждением, отвечающим за решение вопросов, касающихся морской и наземной инфраструктуры, безопасности судоходства, портовых железнодорожных объектов, управления имуществом и экономического развития порта.

² Эл. ресурс. – URL: <http://www.golandia.info/economy.html>

³ Port of Hamburg Magazine. – 2017. – №1. – URL: <https://www.hafen-hamburg.de/en/press/media/brochure/port-of-hamburg-magazine-1-2017---37935>

⁴ Официальный сайт порта Гамбург. – URL: <https://www.hafen-hamburg.de/en/news/the-port-of-hamburg-in-2015---34497>

ППК Гамбурга (Германия)⁵

Площадь порта	Причальный фронт, глубина у причалов	Управляющая организация	Владельцы	Грузооборот (млн т)	Виды отраслей, число предприятий	Социально-экономические показатели
7000 га: территория 4,2 тыс. га акватория 2,9 тыс. га	43 км, 300 причалов площадью 350 км ²	Управляющая компания порта Гамбург (НРА)	ЗАО: муниципалитет; Правительство Германии	138,2 млн т (2016 г.)	Переработка нефти Химическое производство – 45 Производство /переработка металла Производство транспортных средств Авиапроизводство Судостроение Автомобилестроение Машиностроение – 100 Аэрокосмическая промышленность – 50 крупных компаний В порту: свыше 280 компаний. Всего: 140 тыс. фирм	Занятость – 130 тыс. чел. (2016 г.) Добавленная стоимость – 20,5 млрд евро (2015 г.)

Цель НРА – способствовать размещению предприятий промышленности и логистики, для обеспечения последовательного долгосрочного увеличения добавленной стоимости в районе порта и города⁶. Промышленные районы порта и города включают верфи, нефтеперерабатывающие предприятия и фабрики по обработке зарубежного сырья, автомобиле-, машиностроения и электроники, ветряной энергетики, полиграфии, пищевой промышленности (табл. 1.2). Около 100 мировых предприятий машиностроения из гамбургского региона являются ведущими на мировом рынке (линии по переработке и производству продуктов пищевой промышленности, компьютеризированные системы управления для токарных и шлифовальных цехов), почти половина их оборота приходится на экспорт.

Гражданская аэрокосмическая промышленность (компании Airbus group и Lufthansa Technik) включает производство, техническое обслуживание и ремонт для более 100 зарубежных авиакомпаний (Валеров, 2016). Кроме того, около 300

⁵ Составлено по данным: официальный сайт порта Гамбург. – URL: <https://www.hafen-hamburg.de/>; Port of Hamburg Magazine (Focus on industry). – 2017. – № 2. – URL: <https://www.hafen-hamburg.de/en/press/media/brochure/port-of-hamburg-2-2017---37958>; Port of Hamburg Magazine. – 2017. – № 1. – URL: <https://www.hafen-hamburg.de/en/press/media/brochure/port-of-hamburg-magazine-1-2017---37935>; Эл. ресурс. – URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Hamburg (дата обращения 02.02.2017).

⁶ Официальный сайт порта Гамбург. – URL: <http://www.ham-burg-port-authority.de/en/hamburg-port-authority/companystategies/Seiten/default.aspx>

малых и средних предприятий, а также многочисленных научных и технологических институтов способствуют богатству научных открытий. Важной составляющей ППК Гамбурга является аэропорт – пункт перегрузки срочного фрахта для морской и авиапромышленности (в 8,5 км от центра города)⁷.

Гамбургский порт выполняет важную функцию не только в промышленном снабжении, но и в логистике отходов в Гамбурге и регионе⁸. Подобная многофункциональность означает потенциал развития ППК в межотраслевом использовании эксплуатации отходов. Портовые предприятия, имеющие излишки промышленных отходов, могут поставлять их соседним компаниям. Подобные «энергетические кооперативы», являющиеся идеальным экологическим и экономическим решением, требуют учёта в политике определения местоположения и землепользования⁹. Эта функция находится в ведении Управляющей компании НРА.

Бельгийский порт Антверпен не имеет прямого выхода ни к морю, ни к океану, но имеет развитое портовое хозяйство и бизнес уже не одно столетие. В настоящее время порт в 4 раза больше самого города. На территории порта есть населенный пункт, сохранившийся в процессе расширения порта¹⁰. Через порт проходит около 90 % всего объёма морских грузов Бельгии. В 2015 г. порт Антверпен достиг рубежа в 200 млн тонн¹¹. В настоящее время грузооборот порта составляет 210 млн т¹². В порту Антверпен работает не менее 61 496 человек, в том числе и косвенно занятых, что в сумме составляет 149,7 тыс. рабочих мест, благодаря порту¹³. Данные социально-экономические показатели свидетельствуют о значимости ППК в экономике страны.

Промышленная подсистема ППК Антверпена представлена в первую очередь нефтяной, химической, нефтегазовой отраслями. Среди

⁷ Эл. ресурс. – URL: <http://english.metropolregion.hamburg.de/sectors/1088408/aerospace/> (дата обращения 10.02.2017)

⁸ Официальный сайт порта Гамбург. Port of Hamburg Magazine (Focus on industry). – 2017. – № 2. – URL: <https://www.hafen-hamburg.de/en/press/media/brochure/port-of-hamburg-2-2017---37958>

⁹ Официальный сайт порта Гамбург. – URL: <http://www.ham-burg-port-authority.de/en/smartport/energy/Energy-efficiency/Seiten/default.aspx>

¹⁰ Эл. ресурс. – URL: https://www.gazeta.ru/travel/2013/08/30_a_5616737.shtml (дата публикации: 30.08.2013).

¹¹ Официальный сайт порта Антверпен. – URL: <http://www.portofantwerp.com/en> (дата обращения 07.07.2017)

¹² Официальный сайт порта Антверпен. – URL: <http://www.portofantwerp.com/en/international-port> (дата обращения 07.07.2017)

¹³ Официальный сайт порта Антверпен. – URL: <http://www.portofantwerp.com/en> (дата обращения 07.07.2017)

нефтеперерабатывающих заводов в промышленной зоне порта работают мировые лидеры Total, Exxon Mobil, Gunvor Petroleum Antwerp, АТРС (завод по производству битума), Total Refining & Petrochemicals, Independent Belgian Refinery. Среди компаний нефтегазового сектора заводы в Антверпене имеют 7 из 10 мировых лидеров BASF, TOTAL, Kuwait Petroleum, Lanxess и Evonik. Крупнейший в Европе интегрированный нефтехимический кластер (наряду с аналогами в Шанхае, Джубайле, Сингапуре, Хьюстоне) (табл. 1.3).

Промышленная зона Антверпена является центром химического производства, а порт – самым активным специализированным центром химической логистики в Европе (10 % мировых морских химических потоков, входящих и исходящих)¹⁴. Тесное сотрудничество между химическими компаниями на уровне производства, а также в области энергетики и услуг (обработка отходов), приводит к чрезвычайно экономичному производству.

Семь из десяти крупнейших международных химических компаний имеют производственные объекты в Антверпене. Для дальнейшего развития и расширения грузоперевозок был создан нефтехимический кластер (производители химии и чистых химикатов), который предоставляет возможности для интеграции. На территории порта расположены принадлежащие третьим лицам хранилища для жидких продуктов, 2 из 10 ведущих нефтеперерабатывающих завода мира, 4 паровых крекинговых установки и не менее 30 компаний, работающих в нефтехимической отрасли, включая как минимум 10 крупнейших в мире предприятий. Наряду с ними трудятся мировые операторы подрядного и логистического секторов (Валеров, 2016. С. 15).

По мнению генерального директора компании «BASF Antwerpen NV» В. Де Гееста, их привлекает интеграция, которая не только облегчает повседневную деятельность организаций и ведение бизнеса, но и создает много взаимовыгодных синергий¹⁵. Для развития сотрудничества с компаниями нефтехимической отрасли и реализации уникальной синергии: производство (нефтекластер), логистические

¹⁴ Официальный сайт порта Антверпен. – URL: <https://www.portofantwerp.com/en/biggest-petrochemical-cluster-esgore> (дата обращения 13.07.2017).

¹⁵ Официальный сайт порта Антверпен. – URL: <https://www.portofantwerp.com/en/biggest-petrochemical-cluster-esgore> (дата обращения 13.07.2017).

услуги, обработка грузов, в порту создано подразделение по работе с нефтехимическими продуктами¹⁶.

Таблица 1.3

ППК Антверпена (Бельгия)¹⁷

Площадь порта	Причальный фронт, глубина у причалов	Управляющая организация	Владельцы	Грузооборот (млн т)	Виды отраслей, число предприятий	Социально-экономические показатели
13 057га	150 км (400 судов одновр.) глубина – 5–17,5 м	1. Управляющая компания порта (PRA) 2. Сотрудничающие организации: - Корпорация Шелд Левый Берег - Власти - Альфапорт Антверпен - Вока - Сера - Natuurpunt	ОАО «Порт Антверпен»	214млн т	нефтезаводы – 10 (входят в мировые лидеры); - хим. и нефтехим. предпр. – около 40 (включая мировых лидеров); - компаний нефтегазового сектора – около 30; - судостроение (ведущий центр мирового судостроения); - предприятия по производству смазочных материалов. В районе порта создано около 900 компаний	149 тыс. прямых и косвенных рабочих мест –19,2 млрд евро добавленной стоимости

Развитию портово-промышленного комплекса также способствует динамичное единство производства, инноваций и НИОКР. В Бельгии имеется 7 высокорезализованных университетов с опытными специалистами в области нефтегазовой деятельности и управления бизнесом. Кроме того, в регионе Фландрии, где и расположен порт, имеется ряд платформ, которые предлагают практическую, интеллектуальную и финансовую поддержку исследованиям и разработкам¹⁸.

1 января 2016 года Управление порта Антверпен изменило свою юридическую форму с «Autonoom gemeentelijk Havenbedrijf» (автономный муниципальный порт) на «NV van publiek recht» (открытое акционерное общество) с названием «Haven bedrijf Antwerpen» (порт Антверпен). Совет

¹⁶ Эл. ресурс. – URL: <http://www.cdu.ru/catalog/mintop/infograf/122015/> (дата обращения 13.07.2017).

¹⁷ Составлено по данным: официальный сайт порта Антверпен. – URL: <https://chemical-parks.eu/parks/portofantwerp>; – URL: <http://www.portofantwerp.com/en>; – URL: http://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/POA2071_Jaarverslag2017_UK_WEB%20FIN.pdf (дата обращения 10.08.2017); Мулдерс ванн В. Порт Антверпен. 28. 06. 2013. – URL: http://www.traceca-org.org/uploads/media/16-1_TRACECAROLEAPA_ru.pdf; Валеров А. Порты третьего поколения – инновационный шаг в развитии морских портов на примере развития морского порта Усть-Луга и его припортовых территорий / А. Валеров // Вести морского Петербурга. – 2016. – № 3. – С. 14-20;

¹⁸ Официальный сайт порта Антверпен. – URL: <https://chemicalparks.eu/parks/port-of-antwerp> (дата обращения 13.07.2017).

директоров состоит из 13 членов, 6 из которых являются независимыми директорами¹⁹. Порт Антверпен на 100 % принадлежит городу, управляется Управляющей компанией порта, которая предоставляет территории коммерческим организациям для развития промышленных зон²⁰. Управленческая составляющая включает две группы управляющих организаций: Управляющая компания порта Антверпен и сотрудничающие организации.

В соответствии с бизнес-планом на 2014 – 2018 гг. Управляющая компания порта определяет инициативы (миссия), способствующие укреплению конкурентоспособности порта Антверпен.

Сотрудничающие организации включают шесть групп организаций: по земельной политике в порту и промышленной недвижимости; по управлению обеспечением работы порта; федерация связанных с портом предприятий и логистических компаний в порту; торгово-промышленная палата Антверпена-Ваасленда; экологическая служба.

1.2 Формирование портово-промышленных комплексов как территориально-экономических объектов

Для определения специфики портово-промышленных комплексов как территориально-отраслевого объекта обратимся к условиям их зарождения и формирования.

В конце XIX в. Л. И. Мечников изложил географическую теорию прогресса и социального развития, в которой отметил демографическую и экономическую притягательность крупных контактных зон (побережья рек, морей и океанов), показал их роль в освоении человеком материков (Мечников, 2013). Сдвиг промышленности, транспортных предприятий, рекреационной деятельности к

¹⁹ Официальный сайт порта Антверпен. – URL: http://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/POA2071_Jaarverslag2017_UK_WEB%-20FIN.pdf (дата обращения 10.08.2017)

²⁰ Российское судоходство (отраслевой портал). – URL: <http://www.rus-shipping.ru/ru/flag/news/?id=27264> (дата публикации 26.01.2016).

морю ведет к образованию высоко насыщенной экономическими объектами контактной зоны «суша – море».

Функционирование всемирного хозяйства в условиях глобализации ускоряет развитие прибрежных территорий, в которых происходит наиболее интенсивное взаимодействие природных и социально-экономических процессов, а внутриконтинентальные государства стремятся к созданию надежных и эффективных транспортных связей с побережьем. Поэтому порт и взаимодействующий с ним регион выступают особыми территориальными образованиями, способствующими возникновению и развитию портово-промышленных зон.

Задачами данной части исследования является: определение и систематизация характеристик, элементов ППК в процессе их формирования и становления в мире; определение специфики их зарождения в России.

Поскольку в основе развития ППК находится морской порт, для определения и систематизации элементов и характеристик ППК целесообразно опираться на классификацию, разработанную в ходе Конференция ООН по торговле и развитию (UNCTAD, 1992). Классификация морских портов по трем поколениям проводилась не по грузам или их географическому положению, а по трём критериям: 1) политика развития портов; 2) эволюция портовой деятельности и перспективы ее наращивания; 3) степень интеграции портовых структур и организаций.

До 1960-х гг. морские порты первого поколения были, в основном, местом сбора и перевалки грузов между наземным и морским транспортом и функционировали достаточно изолированно.

Ещё в 1950-е гг. в Европе наметилась тенденция к перемещению в приморские районы промышленных производств, работающих на импортном сырье и ориентирующихся на экспорт своей продукции (Максаковский, 2007). Так, образование производственных комплексов, расположенных в портовых городах Франции началось на базе химической, нефтеперерабатывающей отраслей, машиностроения и металлообработки. Предприятия основной химии

работали либо на добываемом в стране минеральном сырье (калий – из Эльзаса, сера – из Лака, соль – из Лотарингии), либо на импортном, чем и была вызвана частичная концентрация производственной деятельности в районе портов. На импортном сырье у городов Гавр и Руан выросли гигантские нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ). Морскими воротами Северного промышленного района является Дюнкерк – важный порт и промышленный узел с крупным НПЗ, тоже работающим на импортном сырье²¹.

Алюминиевая промышленность Франции, первоначально размещавшаяся в Альпах и в Пиренеях, позже переместилась в портовые районы, оборудованные для приема импортируемых бокситов (на 3/4 из Гвинеи). Недалеко от г. Дюнкерк с выносом производственных площадей над морем в Фосе (спутник Марселя) построен крупный металлургический комплекс, обеспечивающий выплавку стали более чем на 45 %. Аналогичным образом расположены металлургические комплексы в Лотарингии (порт Тионвиль) и рядом с Марселем²². Предприятия машиностроения разместились в районе Парижского бассейна, морскими аванпортами которого являются Гавр и Руан, что позволяло выпускать 80 % автомобилей, выпускаемых во Франции (например, завод «Ситроен» на набережной г. Ренн), из которых 50 % отправлялось на экспорт.

Таким образом, возникла специфическая «портовая промышленность», в состав которой вошли предприятия некоторых отраслей – изначально это касалось судостроения, судоремонта, а также рыболовства. Из «точечных» портов началось формирование портово-промышленных комплексов, которые во второй половине XX в. превратились в портово-промышленные комплексы, где до $\frac{4}{5}$ территории используется для промышленных и складских целей (Максаковский, 2007).

Получая импортные потоки нефти, к концу XX в. Нидерланды стали воротами европейского континента, главным «распределительным» центром Западной Европы, возросла транзитная функция, что позволило стране стать

²¹ Структура и особенности экономики Франции. Эл ресурс. – URL: <http://www.economy-web.org/?p=382> (дата обращения 27.05.2017).

²² Структура и особенности экономики Франции. Эл ресурс. – URL: <http://www.economy-web.org/?p=382> (дата обращения 27.05.2017).

важнейшим в Европе перевалочным пунктом нефти и нефтепродуктов, газа, металлов, какао, ряда других сельскохозяйственных продуктов, а на растущей территории порта появились крупные перерабатывающие предприятия.

В 1960–70-х гг. сформировались порты второго поколения, отличающиеся развитием логистики, происходит усиление интеграционных процессов и координации производственного планирования со сферой распределения. Так, British Steel («BSC») совместно с администрацией Британских железных дорог разработала новую схему перевозки железной руды на металлургические заводы из расположенных на побережье глубоководных морских портов–терминалов, соединенных железнодорожными линиями с находящимися поблизости предприятиями. В частности, с конца 50-х гг. в г. Лланверн металлургический завод корпорации «BSC» работал на импортной железной руде, которую первоначально доставляли судами в расположенные рядом города Ньюпорт и Порт-Толбот, а оттуда – по железной дороге в Лланверн (Ford, 1997).

Британская цветная металлургия работала в основном на привозном сырье, поэтому выплавка цветных металлов постепенно смещалась к портовым городам. Главный район цветной металлургии – Мидленд, где расположено много мелких предприятий, специализирующихся на производстве, прокате, литье и обработке цветных металлов.

Усиление глобализационных процессов подвигло компании мирового класса к ускорению доставки продукции и услуг заказчикам, что вызвало стремление ТНКк расположению своих производств рядом с мировыми транспортными путями, в первую очередь с морскими. Это способствовало притоку инвестиций в ППК. В середине 1970-х гг. американские инвестиции в Великобритании составили около 10 млрд долл и были направлены в отрасли промышленности, в частности, в автомобилестроение: в городах Элсмир Порт и Лутон размещался завод Vauxhall, принадлежащий автоконцерну General Motors. Американскими фирмами в Великобритании выпускалось свыше половины автомобилей.

Заинтересованность ТНК в размещении своих производств в ППК и стремление ускорить поставки продукции интенсифицируют взаимодействие различных видов транспорта: морского – с железнодорожным, автомобильным, речным. Таким образом, посредством развития транспортной инфраструктуры, связанной с развитием портового хозяйства, происходит включённость портовой зоны в экономическую систему территории.

Порты третьего поколения (в 1980-х гг.) являются центрами международной сети производства и распределения, т. е. становятся не только грузообрабатывающими, но и сервисными центрами. Такие предприятия укрепляют связи с городом и пользователями услуг, используют комплексную систему сбора и анализа информации, стараются налаживать партнерские взаимоотношения со всеми компаниями, работающими в порту (UNCTAD, 1999).

Управляющий директор политики и стратегии Международной ассоциации портов и гаваней (IAPH– International Association of Ports and Harbors) П. Верховен выделяет три измерения портов четвертого поколения (с 1990-х гг.): *операционное, пространственное и социальное* (Verhoeven, 2009):

1) в рамках операционного измерения, помимо основных портовых услуг, категориальными признаками портов четвертого поколения являются: переход от основных логистических функций к непрофильным видам деятельности и от традиционного предоставления услуг к передовым направлениям производственной деятельности в портах (LNG-терминалы, заводы по производству биотоплива);

2) в рамках пространственного измерения к основным категориальным признакам портов четвертого поколения относятся: терминализация (развивается сеть терминалов ТНК, конкуренция переходит с уровня портов на уровень терминалов), регионализация (развитие порта, выходящее за его пределы, включает сотрудничество с внутренними и «сухими» портами и другими морскими портами);

3) в рамках социального измерения выделяются два элемента: экосистемы (морской порт – часть более широкой прибрежной экосистемы, которая оказывает

существенное влияние на окружающую среду) и человеческий фактор (предполагает долгосрочные мероприятия по обеспечению устойчивого сотрудничества с местной общественностью, основанные на предотвращении негативного влияния порта и стимулировании позитивного).

Категориальные признаки этой «системы координат», соответствующие портам четвертого поколения, являются параметрической основой формирования и развития портово-промышленных комплексов. Порты перестали выступать только объектами транспортной инфраструктуры, а выполняют важную социально-экономическую функцию в развитии региона.

Судя по практике создания на припортовых территориях индустриальных зон и промышленных предприятий, не связанных с основной деятельностью порта, они сильно отличаются от портов, находящихся на ранних стадиях развития. Тем не менее, в реальности сложно идентифицировать порт, с точки зрения его соответствия определённому поколению, так как элементы предыдущих поколений присутствуют в более поздних стадиях, а переход к следующему этапу начинается с появления новых черт. Учитывая это, при определении порта как портово-промышленного комплекса необходимо идентифицировать элементы, свидетельствующие о наличии производственной подсистемы и способствующие её формированию и развитию. В большей степени это соотносится с характеристиками портов третьего и четвёртого поколений. Подобные характеристики актуальны для портов Европы, США, Сингапура и др.

На фоне мировых тенденций, ситуация с формированием и развитием ППК в нашей стране складывалась иначе, чему есть своё объяснение.

Распад страны привел к ухудшению условий транспортного обеспечения внешних экономических связей России, особенно западной ориентации. Россия потеряла возможность свободного пользования около 60 % перевалочных мощностей морских портов бывшего СССР, а в Азово-Черноморском бассейне – до 80 %. Например, острый недостаток портовых мощностей наблюдался в сфере экспорта сжиженного углеводородного газа (СУГ): нефтеналивные порты в

Новороссийске и Туапсе работали с предельной загрузкой (Кошевой, 2010). Это привело к росту себестоимости грузов, проходящих транзитом через теперь уже зарубежные порты Балтики и Украины. В результате потери Керчи, Мариуполя, Севастополя и других портов Украины нагрузка на два азовских порта Таганрог и Азов сильно возросла.

Росту объёма внешней торговли способствовало развитие рыночной экономики, изменение статуса многие портов России (стали международными). Всё это требовало развития собственных портовых мощностей и инфраструктуры. Модернизации портовой инфраструктуры способствовало включение страны в мировую экономику и высокий спрос на нефть, зерно, уголь на мировом рынке. Основными хозяйствующими субъектами стали выступать крупные стивидорные компании, большей частью входящие в вертикально-интегрированные холдинги.

Востребованность продукции на мировом рынке стимулирует рост производства в припортовой зоне. Так, рост спроса на метанол позволил Новочеркасскому заводу синтетических продуктов («НЗСП») выйти на рынок Средиземноморья, что в 3 раза дешевле, чем аналогичный в Одессе. Это повлекло за собой развитие инфраструктуры порта Азов – ЗАО «Азовпродукт» в конце 2006 г. ввёл в эксплуатацию метаноловый терминал (парк приёма и хранения нефтепродуктов), который позволил другим предприятиям, производящим метанол, отгружать продукцию через порт Азов.

Помимо добычи минерального сырья и природного газа появляются перерабатывающие предприятия в Краснодарском крае: ООО «ЕвроХим – Белореченские Минеральные Удобрения» (агротехническая компания мирового уровня) отгружает свою продукцию через балкерный терминал туапсинского порта. Завод производит серную и фосфорную кислоты и азотно-фосфорные удобрения, которые используются в качестве удобрений в сельском хозяйстве.

Портово-промышленный комплекс Новороссийска сформировался благодаря своему географическому положению и ресурсной базе для производства цемента, а крупнейший в стране порт дал предприятиям города исключительную возможность быстрой отгрузки продукции во все страны мира.

Кроме экспорта, фактором развития ППК являются импортные потоки. Так, в Краснодарском крае создавались сахарные заводы, куда поступал кубинский сахар-сырец через порт Новороссийск. А в Ленинградской области к 2010 г. на импорте автокомплектующих работало уже шесть мировых автопроизводителей, оснащённых современным высокотехнологичным оборудованием: «Toyota», «GeneralMotors», «Nissan», «Suzuki», «Magna» (Шушары), «Hyundai Motor» (промзона «Каменка»). Последний, в отличие от других иностранных автопроизводителей на территории России, – с производством полного цикла.

Кроме автомобилестроения, посредством взаимодействия с портом в зоне активно развивается машиностроение. «Балтийский завод судостроения» совместно с французской компанией-подрядчиком DCNS в 2012 г. начал производить универсальный десантный корабль типа «Мистраль».

Это усилило нагрузку на порт Санкт-Петербурга, что способствовало развитию инфраструктуры области: в Лужской губе Финского залива началось строительство портового комплекса с целью создания мощных высокопроизводительных комплексов для перевалки массовых грузов, который впоследствии стал развиваться как ППК Усть-Луга.

Проект комплексного развития порта Усть-Луга и прилегающей к нему территории представляет собой создание пяти взаимосвязанных кластеров: транспортно-логистического, промышленного, сити-кластера, рекреационного, агропромышленного.

В 1998 г. был открыт крупный отечественный автозавод промышленной сборки «ТагАЗ», работающий по лицензии южнокорейских автоконцернов «Daewoo», «Hyundai» и получающий комплектующие через порт. Комплектующие для автозавода «РГЗА» (г. Ростов-на-Дону) по производству автобусов также поступали через Таганрогский морской порт (ТМТП).

Формирование портово-промышленных комплексов в России активно продолжается. В припортовых индустриальных зонах в целях максимизации выгод резиденты размещают производственные мощности. Аналитики консалтинговой фирмы PwC (участник реализации проектов развития сухих

портов и индустриальных зон) считают данное направление самым перспективным, так как эффективное развитие припортовых индустриальных зон позволит создать площадку, генерирующую дополнительный грузопоток через порт, конкурентные преимущества резидентам и дополнительные точки роста всему региону (Баженов, Ветрова, 2019).

Аналитики (Баженов, Ветрова, 2019) отмечают, что резидентами припортовых индустриальных зон в основном являются компании, производящие продукцию, ориентированную на экспорт: производители удобрений, метанола, карбамида, нефтехимических продуктов, стоимость транспортировки которых составляет существенную часть в ценообразовании.

В настоящее время обсуждается создание нефтехимического кластера в районе порта Находка, резиденты которого могут получить льготы в рамках территории опережающего развития (ТОР) «Нефтехимический». Якорными резидентами кластера должны стать «Восточная нефтехимическая компания» и «Находкинский завод минеральных удобрений», продукция которых будет отправляться через порт на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона.

Проект портово-промышленного парка компании ОТЭКО в порту Тамань предусматривает размещение химических и агропромышленных предприятий, ориентированных на экспорт и на переработку импортного сырья.

1.3 Место портово-промышленных комплексов и их производственной подсистемы в экономике России

Как было отмечено в § 1.2, распад СССР привел к ухудшению условий транспортного обеспечения внешних экономических связей России, особенно западной ориентации. Это и послужило причиной развития портов на западе страны: в Ленинградской области, где в начале 90-х гг. началось строительство нового порта в Усть-Луге, и на юго-западе (из-за потери украинских портов), в Ростове-на-Дону – «Ростовского универсального порта» (в районе уже существующего порта). В обоих проектах предусматривалось формирование

портовой и промышленной зон, что и представляет исследовательский интерес – определить возможности и проблемы их формирования.

Порт Усть-Луга по грузообороту является крупнейшим в Балтийском бассейне и вторым в России (Израйлит, 2016). Это единственный многофункциональный порт, способный обрабатывать любые виды грузов.

Морской порт включает два терминальных комплекса: Автомобильно-железнодорожный паромный комплекс (АЖПК) и Многопрофильный перегрузочный комплекс (МПК) ЮГ-2, предназначенные для перевалки широкой номенклатуры грузов: новых импортных автомобилей, крупногабаритной накатной техники, контейнеров, проектных и генеральных грузов.

Стратегическим направлением ОАО «Компания Усть-Луга» является комплексное развитие территории, прилегающей к порту, подобно Антверпену, Роттердаму. В 1992 г. специально для реализации проекта строительства Морского торгового порта Усть-Луга (мощностью 180 млн т) была создана ОАО «Компания Усть-Луга»²³. Порт начал свою работу в 2001 г. Строительство нового российского порта велось в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России» на основе государственно-частного партнерства, где доля государства составляет 20,99 % (принадлежит Ленинградской области), доля РЖД – 7,15 %, остальное – частные инвесторы.

На юго-западе от порта дочерняя компания ОАО «Компания «Усть-Луга» ОАО «Индустриальная зона «Усть-Луга» в рамках проекта «Комплексное развитие морского торгового порта Усть-Луга и прилегающей территории» развивает индустриальный парк, который будет размещен на площади 2600 га. Территория парка находится в непосредственной близости от порта и в 80 км от границы с ЕС, что создает дополнительные логистические преимущества для экспорта продукции и основы для создания новой точки роста в регионе. Это основной локомотив комплексного развития территории в районе морского торгового порта Усть-Луга. Проект включён в Перечень приоритетных

²³ Официальный сайт ОАО «Компания «Усть-Луга»». – URL: <http://www.ust-luga.ru/info/> (дата обращения 07.07.2018).

инвестиционных проектов Северо-западного федерального округа, утвержденный Постановлением Правительства РФ 07.02.2012 г.²⁴.

Комплексное развитие территории – это развитие на основе взаимоувязанных кластеров: транспортного, городского, индустриального (на основе крупных предприятий по глубокой переработке углеводородов как один из главных драйверов всего проекта), а также предприятий сектора полимеров, общепромышленного и логистического секторов. Определено место размещения и завершено проектирование завода по производству карбамида и аммиака из природного газа. Также ОАО «Газпром» планирует строительство завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью до 15 млн т сжиженного газа в год.

Развитие ППК Усть-Луги находится на стадии формирования, поэтому актуален вопрос привлечения инвесторов, которых интересует не только прямой экономический эффект, но и то, какую синергию может принести им присутствие в припортовой зоне. К проекту комплексного развития территории проявляют интерес компании, выражающие заинтересованность в соответствии своих идей общей концепции.

С целью создания благоприятных условий для прихода бизнеса и была разработана концепция проекта «Мультимодальный комплекс “Усть-Луга”», направленного на комплексное развитие припортовых территорий и формирование промышленно-логистической зоны и грузового аэропорта на северо-востоке от порта Усть-Луга. Проект согласован с областными и федеральными ведомствами. При поддержке правительства в 2015 г. был одобрен план развития индустриальных парков, что дало возможность производственным инвесторам строить новые промышленные предприятия в припортовой зоне.

Базовым инвестором проекта выступает компания ООО «ММК “Усть-Луга”» – частная компания, стремящаяся продавать участки в проекте, а не сдавать в аренду (Конфисахор, 2015). Новая промышленная зона формируется на

²⁴ Официальный сайт ОАО «Компания “Усть-Луга”». – URL: <http://www.ust-luga.ru/activity/> (дата обращения 07.07.2018)

территории 3 тыс. га²⁵. В составе ММК «Усть-Луга» планируется строительство: аэродрома, сухого порта, жилого и рекреационного комплексов, авиационных складского и таможенного терминалов, ветропарка (ветряной электростанции). Помимо инфраструктурных объектов, предусматривается развитие промышленно-логистического комплекса и индустриального парка. К настоящему времени два индустриальных парка расположены в 500 метрах от порта Усть-Луга: «Усть-Луга – Юг» (647 га) и «Усть-Луга – Север» (335 га). Они предназначены для строительства производственных предприятий, размещения складских площадок хранения грузов, контейнерных терминалов и насыпных грузов. Оба парка непосредственно примыкают к автодороге и предназначены для создания международного грузового аэропорта «Усть-Луга»²⁶.

По мнению генерального директора ММК «Усть-Луга» М. Ерофеева, в России транспортные издержки составляют 25–40 % в стоимости продукции, в связи с чем всё производство необходимо максимально приближать к берегу. Как показала практика, ММК и морской порт Усть-Луга уже развиваются одновременно. Каждый из них служит драйвером развития другого: на припортовой территории строительство завода либо нуждается в отдельном морском терминале, либо является источником груза для действующих терминалов (Ерофеев, 2016). Основой индустриальной зоны должны стать нефтяной и нефтехимический секторы. Рядом с территорией ММК «Усть-Луга» компании ГК «ИСТ» и «Балтийский СПГ» планируют разместить карбамидный завод.

В условиях импортозамещения актуализируется перенос грузоперевалки из европейских портов в российские и организация там промышленных кластеров. Это придаст ускорение экономике, будет способствовать импортозамещению и повышению доли добавленной стоимости, остающейся в России (Ерофеев, 2016). В проекте ММК «Усть-Луга» запланировано строительство грузового аэропорта, а компания «НоваТЭК» на своем терминале, который будет располагаться в 8 км

²⁵ В Усть-Луге появится еще одна промышленно-логистическая зона // РБК. – URL: <http://www.rbc.ru/spbsz/17/04/2015/5592b0619a794719538d4137> (дата публикации 17.04.2015).

²⁶ Официальный сайт ММК «Усть-Луга». – URL: http://ust-lugammc.ru/Industrialnie_parki/Industrialniy_park_Ust_Luga_YUg (дата обращения 07.07.2018).

от порта, планирует выработку авиационного керосина, что означает синергизм развития кластера. В процессе данного взаимодействия формируется портово-промышленный комплекс.

Аэропорт в Усть-Луге будет первым специализированным грузовым аэропортом в стране. Разработка данного проекта вызвала интерес авиакомпании по сборке небольших самолетов для бизнес-авиации. Это имеет стратегическую перспективу. Так, в порту Гамбург компания Airbus собирает свои самолеты, они проходят испытания, и заказчику эти самолеты отдаются прямо в порту, откуда они улетают уже по назначению; далее – обслуживание самолетов. В этой площадке заинтересованы экспресс-почты, DHL, EMS, операторы интернет-торговли и так далее (Ерофеев, 2016).

В рамках промышленного развития на территории ММК «Усть-Луга» планируется строительство крупных химических комбинатов по первичной переработке газа в исходное сырье для производства химических веществ. Что создает потенциал развития цепочки перерабатывающих предприятий по выпуску продукции с высокой добавленной стоимостью и нефтегазохимического кластера на территории ММК «Усть-Луга» (рис. 1.1) (Валеров, 2016).

По состоянию на 2016 г. процесс развития ППК в Усть-Луге характеризуется следующими показателями (табл. 4): в порту введены в эксплуатацию 12 терминалов и нефтебаза «Усть-Луга» – конечная точка БТС-2 (Балтийская трубопроводная сеть). В стадии проектирования и строительства находятся еще 3 транспортно-технологических комплекса. Завершено строительство основных объектов инженерной и транспортной инфраструктуры порта²⁷. Грузооборот порта в 2016 г. составил 93,36 млн т (табл. 1.4).

²⁷ «Эксперт» №45-46 (1007). – URL: <http://expert.ru/expert/2016/45/stabilnyij-rost/>



Рис.1.1. Перспективное развитие промышленности на территории ММК «Усть-Луга» по отраслям

Источник: (Валеров, 2016)

В настоящее время основными грузоотправителями для порта Усть-Луга являются компании «Сургутнефтегаз», «Роснефть», «Газпромнефть», НОВАТЭК, «Газпром», «Татнефть», «ЛУКОЙЛ», «ТАИФ НК»²⁸.

Таблица 1.4

ППК Усть-Луга (Россия, Ленинградская область)²⁹

Площадь порта	Причальный фронт	Управляющая организация	Владельцы	Грузооборот	Виды отраслей, число предприятий
3000 га – общая площадь, промышленная – 620 га	Глубина – 17,5 м 2600 га – промышленный парк ОАО «Усть-Луга»; 3000 га – ММК «Усть-Луга»	Инициаторы развития ППК: 1) ОАО «Компания Усть-Луга» (ГЧП), 2) ООО «ММК “Усть-Луга”»	Государство – 20,99 % (Леноблимушество), РЖД – 7,15 %, остальное – частные инвесторы	93,36 млн т	12 терминалов; предприятия нефтяного и нефтехимического сектора. В перспективе авиационный и фармацевтический кластеры, металлообработка

²⁸ Эл. ресурс. – URL: <https://www.gazeta.ru/social/2016/12/29/10455257.shtml#page4> (дата публикации: 30.08.2013)

²⁹ Составлено по данным: официальный сайт ОАО «Компания “Усть-Луга”». – URL: <http://www.ust-luga.ru/activity/>; оф. сайт РБК. – URL: http://www.rbc.ru/spb_sz/17/04/2015/5592b0619a794719538d4137 (дата публикации 17.04.2015); «Эксперт» №45-46 (1007). Эл. ресурс. – URL: <http://expert.ru/expert/2016/45/stabilnyiy-rost/>; эл. ресурс. – URL: <https://www.gazeta.ru/social/2016/12/29/10455257.shtml#page4>

По итогам первого полугодия 2017 г. грузооборот порта Усть-Луга увеличился на 13,5 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 50,9 млн тонн. Ожидается, что в 2017 г. порт Усть-Луга выйдет на рубеж перевалки 100 млн тонн грузов³⁰.

В ППК Усть-Луга нет единой администрации. В нём работают 12 частных терминалов, функционируют две крупные компании ОАО «Компания Усть-Луга» (ГЧП) и ООО «ММК “Усть-Луга”», владеющая и управляющая припортовой промышленной зоной. А также государственные управляющие организации ФГУП Росморпорт и ФГБУ Администрация порта (в каждом порту), в функции которых не входит управление экономической деятельностью.

Когда порт только строился, подписывали четырехстороннее соглашение между ОАО «Компания Усть-Луга» (заказчик-застройщик порта Усть-Луга), правительством Ленинградской области, МПС (ныне ОАО РЖД) и Министерством транспорта РФ о распределении сфер ответственности каждой из сторон и увязке по срокам. Фактически речь шла о государственно-частном партнерстве. Но сейчас данная юридическая конструкция уже никого удовлетворить не может. Есть новые юридические формы организации, ГЧП, например, территории опережающего развития, индустриальные парки, работает закон о концессиях. Прошел первое чтение законопроект о свободных портах. Статус свободного порта – хороший инструмент для привлечения новых грузов, партнеров, развития складской и производственной зон в порту. Так развивался весь мир, и этот механизм прекрасно подходит для Усть-Луги, универсального порта (Израйлит, 2016).

Также одним из первых крупнейших проектов в России и ключевым для всей страны явилась концепция портово-промышленной зоны «Заречная» на Левом берегу Дона, принятая в 2007 г. на заседании коллегии администрации г. Ростова-на-Дону³¹.

³⁰ Официальный сайт ОАО «Компания “Усть-Луга”». – URL: <http://www.ust-luga.ru/pr/news/1379/> (дата обращения 10.02.2017).

³¹ Принята концепция развития ростовской промзоны // Газета «Молот» от 21.08.2007.

Формирование зоны обусловлено следующими факторами. Во-первых, появлением новых производств, требующих поставки сырья либо готовой продукции. Например, строящийся в 2007 г. металлургический завод (РЭМЗ) в перспективе нуждался в транспортировке, а, как известно, для промышленности водный транспорт – наиболее выгодный (по ценам и объёмам) партнёр как внутри страны, так и за рубеж. Во-вторых, среди всех видов перевозок наиболее популярны – контейнерные, гарантирующие максимальную сохранность груза (в России – 20 %, в Европе – 60 % рынка). В-третьих, в марте 2007 г. Россия ратифицировала Будапештскую конвенцию, по которой единая глубоководная система России интегрирована в единую глубоководную систему Европы, т. е. российские суда могут ходить по Дунаю и Рейну³². Проект портово-промышленной зоны предусматривал предоставление условий для развития предприятий (портовых и логистических), отвечающих данной концепции, и вывод непрофильных предприятий с территории ППК.

На территории левобережной промышленно-портовой зоны (ЛППЗ) «Заречная» ЗАО «Азово-Донское пароходство» (100 % частная компания, созданная в 2002 г.) начала строительство «Ростовского универсального порта» («РУП») с причальным фронтом вдоль Дона на базе существующей промзоны³³. Постановлением Правительства РФ от 20.05.2008 г. №377 инвестиционному проекту «Развитие МТЛУ «РУП»» присвоен статус общегосударственного значения. Он включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России» (2010–2015 гг. и до 2020 г.). Общая стоимость проекта составляет 24,3 млрд руб., в том числе предусматривалось финансирование из федерального бюджета – 6,4 млрд руб., регионального – 1,2 млрд руб., ГК «АДП» – 14 млрд руб.³⁴

Целью проекта явилось создание в промышленной зоне «Заречная» мультимодального транспортно-логистического узла (МТЛУ) (грузооборотом 15

³² «Ростовский универсальный порт» перетянет на себя грузы, которые обслуживались в других портах // Газета «Город N». № 33(741) от 22-28.08. 2007.

³³ Официальный портал Правительства Ростовской области. – URL: <http://special.donland.ru/default.aspx?pageid=84672> (дата размещения 18.09.2010 г.).

³⁴ Официальный сайт ООО «Ростовский универсальный порт» (РУП). – URL: <http://rup-port.ru/#info> (дата обращения 29.07.2017).

млн т в год) в рамках транспортных коридоров Север-Юг, Восток-Запад, Большого Европейского транспортного кольца.

Форма реализации проекта – частно-государственное партнерство, с участием инвестиционного фонда РФ. Площадь участка, расположенного на левом берегу реки Дон, в промышленной зоне «Заречная» – 405 га, из которых 82 га – собственность частных компаний, а 323 га являются муниципальной собственностью и отведены под промышленную застройку³⁵. Предусматривалось строительство портового комплекса и промышленного технопарка на земельном участке площадью 320 га, включающем в себя внутреннюю акваторию порта. В целях реализации проекта в структуре ГК «Азово-Донское пароходство» создана управляющая компания – ООО «Универсальный порт» (табл. 1.5).

Таблица 1.5

ППК «Заречная» (РУП) (Ростовская область)³⁶

Площадь порта	Причальный фронт	Управляющая организация	Владельцы	Грузооборот	Виды отраслей	Социально-экономические показатели
405 га: порт – 100 га; промышленный парк – 305 га	1600 м: 10 причальных комплексов	ООО «Универсальный порт»	Инициатор развития ППК: ЗАО «Азово-Донское пароходство»	16 млн т	Перевалка угля, зерна, металлолома и контейнерные перевозки. Запланировано создание технопарка.	РУП – цель: создание 2000 раб. Мест

ООО «Ростовский универсальный порт» («РУП») – одна из крупнейших стивидорных компаний в Ростове-на-Дону, которая наряду с 20 предприятиями входит в ГК «Азово-Донское пароходство». Компания оказывает полный комплекс транспортно-экспедиционных, логистических и стивидорных услуг. Порт обеспечивает прямой выход в Азовское, Черное и Средиземное моря.

³⁵ Агентство инвестиционного развития Ростовской области. – URL: <http://www.ipa-don.ru/offers/projects/uniport/> (дата обращения 29.07.2017).

³⁶ Составлено по данным: – URL: <http://www.ipa-don.ru/offers/projects/uniport/>; <http://rup-port.ru/#about> (дата обращения 29.07.2017); – URL: <http://special.donland.ru/default.aspx?pageid=84672> (дата публикации 18.09.2010); «Город N». №24 (1232) от 27 июня 2017. – URL: http://gorodn.ru/razdel/novosti_kompaniy/sdelki/18497/;

Сегодня Ростовский универсальный порт площадью 100 га располагает 7 причальными комплексами с протяженностью причальной стенки 1150 м³⁷.

Проект строительства универсального порта предусматривал 4 этапа. На 4-м этапе в 2010–2012 гг. планировалось создание промышленного парка, но реализация этого этапа в запланированный срок так до сих пор не состоялась. В конце прошлого года агентство «РБК» со ссылкой на и. о. министра транспорта Ростовской области В. Гойду сообщило, что проект заморожен из-за недостатка средств в федеральном бюджете³⁸.

По причине закредитованности (на начало 2016 г. долгосрочные займы и кредиты превышали 3,4 млрд руб.) и небольшой прибыли, в июне 2017 г. 67,65 % долей ООО «РУП» приобрела Московская компания АО «Концерн Прамо» (головная компания EPARSIS LIMITED зарегистрирована на Кипре). Помимо нового владельца в числе собственников также находятся частные лица³⁹. Основные направления деятельности мажоритария – производство электрооборудования для двигателей и транспортных средств и консультирование по вопросам коммерческой деятельности и управления. Концерн является совладельцем девяти компаний, крупнейшие из них – оптовый продавец металлов и руд ООО «Русметпром» и ООО «Прамо», торгующее автомобильными деталями. В Ростове концерну принадлежат строительная компания «10-ГПЗ», а также зарегистрированное в апреле 2017 г. ООО «Ростовский морской мультимодальный порт», адрес которого совпадает с адресом Ростовского универсального порта. Данные характеристики позволяют надеяться на реализацию 4-го этапа строительства РУП – создание индустриального парка.

Для портово-промышленного комплексобразования необходима связанность развития портово-городской инфраструктуры с интересами действующих промышленных предприятий города, что является комплексобразующим элементом. Это нашло своё отражение в Таганроге, где с

³⁷ Официальный сайт ООО «Ростовский универсальный порт». – URL: <http://rup-port.ru/#about> (дата обращения 29.07.2017);

³⁸ «Город N». №24 (1232), 27 июня 2017. – URL: http://gorodn.ru/razdel/novosti_kompaniy/sdelki/18497/

³⁹ Официальный сайт РБК. – URL: <http://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/596c7dcd9a79470855911c87?from=newsfeed> (дата публикации 17.07.2017).

развитием промышленного производства и портового комплекса возникла необходимость его совмещения с инфраструктурой города и региона, в частности, львиная доля комплектующих для автозаводов ООО «ТагАЗ» и «РГЗА» (ростовский автозавод), работавших в 1997–2013 гг., поступала через Таганрогский морской порт.

Многоцелевые возможности использования одного ресурса ведут к межотраслевому конфликту и нерациональному использованию ресурсов и экологически кризисным ситуациям, например, между промышленными объектами и курортным хозяйством. Поскольку в Таганроге порт расположен в исторической части города, в его развитии сталкиваются две проблемы: развитие портово-промышленного комплекса и рекреационной зоны на побережье Таганрогского залива. Сохранение статуса промышленного центра и придания черт классического приморского города требует проведения большой работы. Так как порт находится в центре города, следование составов с углём и мазутом через весь город и перевалка угля в порту противоречит экологическим нормам, и территориальное расширение порта невозможно. Но практика докризисного периода показала необходимость увеличения портовых возможностей (время и объёмы перевалки, возможности одновременной судозаходности), в частности, портовая перегрузка могла угрожать сдерживанию расширения производства на «ТагАЗе».

В этой связи в 2008 г. ОАО «Энерго Машиностроительный Альянс» (ЭМАльянс) учредило ОАО «Миусский морской торговый порт» (ММТП) для реализации проекта строительства второго порта в Таганроге (на Миусском лимане, о котором говорили с середины 90-х гг.) мощностью 21 млн т грузов в год (что превышает порт Таганрога в 7 раз), при этом являться самостоятельным портом. В ММТП предусматривалась переориентировка части экспортных грузов с украинских портов на российское Приазовье и переработка части морских грузов. На площади 120 га порта планировалось расположение 10 перегрузочных комплексов и 5 грузовых районов: контейнерных, навалочных, нефтеналивных

грузов. Проектировка предусматривала привлечение иностранных разработчиков, имеющих опыт в данной сфере, и передовые технологии.

Строительство Миусского порта открывало следующие возможности: во-первых, сокращение нескольких десятков километров, которые проходили суда для разгрузки в акватории Таганрога. Во-вторых, место нового порта является более глубоководным, от Миусского лимана есть прямой выход к судоходному каналу Таганрогского залива, что позволит принимать суда дедвейтом 10 тыс. тонн (самый популярный тип морских грузовых судов). В-третьих, расположение нового порта удалено от города и приближено к водной части российско-украинской границы. Но данный проект не был осуществлен по следующим причинам.

Во-первых, в 2008 г. в России разразился экономический кризис, что сказалось на активности потенциальных инвесторов проекта.

Во-вторых, накопившиеся проблемы в области стратегического менеджмента и маркетинга за 10 лет работы ОАО «ТагАЗ» привели предприятие к фазе стагнации. В связи с этим основной поставщик комплектующих южнокорейский концерн Hyundai, планировавший строительство автотерминала в таганрогском порту, отказался от этой идеи.

В-третьих, концепция автотерминала была обозначена в период начала строительства Ростовского универсального порта (2007), уже заручившегося господдержкой.

В-четвёртых, в это время началось активное строительство и модернизация портов-конкурентов Таганрога по Азово-Черноморскому бассейну: строительство порта Тамань по ФЦП с крупным терминалом по переработке нефти; развитие порта Новороссийск по ФЦП (Южная Озереевка-2); развитие порта Темрюк, где в 2007 г. реализован первый крупный инфраструктурный проект (терминал для морского экспорта СУГ), который составил конкуренцию порту Одессы.

1.4 Междисциплинарные исследования портово-промышленных комплексов

Анализ исследований зарубежных портово-промышленных комплексов (ППК), представленный в § 1.1, показывает, что в границах таких территориальных образований портовую деятельность следует рассматривать как важнейшую часть экономики региона. Опубликованные материалы исследований процессов формирования российских ППК, рассмотренные в § 1.3, свидетельствуют о том, что эти явления изучены недостаточно.

Сложность исследования портово-промышленных территорий обуславливается их приграничным (береговым) расположением, поскольку в процессе эволюции портов они становятся центрами пересечения многих «дорог». Портово-промышленные комплексы включают подсистемы различной природы и являются объектом исследования географов, экономистов, логистов, биологов, специалистов в области физики и химии, что объективно превращает эти исследования в междисциплинарные. В подтверждение этого тезиса можно привести ряд примеров из исследований различных научных дисциплин.

Географический аспект

Отечественная исследовательская база ППК демонстрирует высокий интерес к ней с середины XX в. со стороны географов, экономгеографов и геополитиков, что объясняет достаточную проработанность пространственного аспекта развития подобных объектов, а, именно, значительное внимание уделялось вопросам размещения объектов, факторам, влияющим на развитие приморских территорий.

В 60-е гг. XX в. С. В. Михайлов (географ) и Ю. Г. Саушкин (экономгеограф) ввели термин «приморский комплекс производительных сил» и определили его как сочетание ряда промышленных и транспортных предприятий, для которых характерны взаимные хозяйственные связи, с одной стороны, и связи с морем – с другой (Михайлов, 1966; Саушкин, 1967).

А. Т. Хрущев среди факторов размещения производства выделил транспортный, объединяющий в себе влияние всех остальных факторов (Хрущев, 1979), что актуально для формирования ППК. Специфика развития портовой отрасли заключается в её «стационарности», т. е. в её привязке к водному ресурсу. В результате своей «стационарности» порты являются центрами притяжения других транспортных подсистем, поэтому становится логичной определяющая роль портов не только в процессе выполнения транспортной функции, но и других, которыми обладают передовые порты мира: производственной, маркетинговой, социальной. То есть современные порты играют регионоформирующую, развивающую роль.

Развитие морского транспорта, повышение притягательности морских побережий для развития производства и привлечения населения стимулировало разработку представлений о границе суши и моря как особой природно-хозяйственной контактной зоне (ПХКЗ) (Лавров, Сальников, 1975, Покшишевский, 1975). Для данной зоны характерно не только интенсивное взаимодействие различных видов транспорта (морского с железнодорожным, автомобильным, речным), но и формирование особых экономических целостностей, определяемых в специальной литературе как портово-промышленные комплексы.

С. Б. Лавров (экономгеограф) среди факторов, воздействующих на формирование подобных зон, обозначил (Лавров, 1979):

- характер общественно-экономической системы;
- степень развития производительных сил;
- экономико-географическое положение страны и степень вовлеченности ее в международное разделение труда;
- характер транспортной системы страны;
- природные условия.

Считая ППК перспективной формой территориальной организации морского хозяйства, В. А. Дергачев (геополитик, географ-экономист) определил их как планомерно формируемое объединение морских портов, промышленных

предприятий, морских поселений, социально-производственной инфраструктуры, размещение которых в береговой зоне морей вызвано комплексным использованием всех видов ресурсов, обеспечением межотраслевых и внешнеэкономических связей, сокращением транспортных затрат, рациональным сочетанием территориально-отраслевого управления (Дергачёв, 1988).

Наряду с этим, А. Г. Топчиев (географ, экономгеограф) выделял особый тип межотраслевых комплексов, в которых взаимодействуют различные отрасли производственной и непроизводственной сфер, при заметном преобладании портово-океанической деятельности, и определил его как «приморский хозяйственный комплекс», акцентируя внимание на его приморской составляющей (Топчиев, 1987). Он рекомендовал выделять две разновидности экономических центров: портово-промышленные центры и центры, развивающиеся по континентальному типу.

С переходом на рыночные условия хозяйствования географы, экономгеографы в своих трудах поднимают вопросы многопланового использования приморских территорий, которые в условиях глобализации становятся более острыми и препятствуют интеграции ППК в мировые хозяйственные процессы. Например, Э. Б. Валев (географ), исследуя роль приморских зон в развитии европейского хозяйства, определил следующие характеристики приморских производственных комплексов: активность экономических контактов, высокий уровень инфраструктурной обустроенности, фокусами их развития являются портово-промышленные центры (Валев, 2009).

Необходимо отметить, что большинство исследователей географов понимают под ППК производственную составляющую в рамках портового хозяйства, например, судостроение, судоремонт, рыбопереработка.

Н. Н. Тороп (2002) считает, что акватория и прилегающая территория в сочетании с другими природными ресурсами являются фактором регионального развития, определяющим потенциал развития «приморского интегрального экономического региона», который, по его мнению, объединяет природно-территориальные комплексы и автономные предприятия на основе

производственных связей и общности использования территории и акватории, а также других ресурсов.

Портовый аспект

Если исследователи географического аспекта акцентируют внимание на вопросах, связанных с территорией (ресурсное обеспечение, размещение производств), то с развитием портов, когда кроме морехозяйственных производств, появилась нефтепереработка, нефтехимия, черная и цветная металлургия, портово-промышленными комплексами заинтересовались физики, химики, экологи, экономисты. Проблемами же развития портовой сферы продолжали заниматься специалисты в области транспорта, логистики, аквагеологии.

Зарубежные исследования в большей степени посвящены управлению портами, как центрами развития ППК. Фундаментальным и систематизированным трудом в этой области являются отчётные материалы конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD, 1992) «Портовый маркетинг и задачи портов третьего поколения», где развитие портов рассматривается в зависимости от разнообразия, степени технологичности инфраструктуры, специализации и пропускной способности. Поскольку порты являются логистической подсистемой, то применительно к теме данного исследования необходимо учитывать специфику развития логистики.

Логистические операции до 60-х гг. были достаточно разрознены и ограничивались операциями обработки и транспортировки грузов. Порты первого поколения – это организации, мощности которых, стратегия и деятельность сосредоточены на предоставлении аналогичных услуг.

В 60-е гг. происходит становление логистического управления (первый этап развития логистики), которое объединило функции хранения и транспортировки продукции в целях снижения общих затрат распределительной сети, что свидетельствует о более тесном взаимодействии грузоотправителей и грузополучателей. Началось зарождение интеграционных процессов (на уровне транспорта и склада). В это время формируются порты второго поколения,

отражающие тенденции мирового рынка и специализирующиеся на создании или расширении терминалов по особым видам грузов, используя при этом новые методы и приемы управления, основанные на планировании и маркетинге.

В 70-е гг. практика логистического управления (второй этап развития логистики) характеризуется более тесными коммуникациями и взаимосвязанностью процессов планирования предприятий-грузоотправителей и грузополучателей, совершенствуется технологическая составляющая логистики. Происходит усиление интеграционных процессов: развивается координация производственного планирования со сферой распределения.

В 80-е гг. в логистическом управлении формируется полная логистическая цепь, включающая закупку, производство и продажу продукции (третий этап интеграции). Деятельность этих портов направлена не только на обработку грузов и предоставление сопутствующих услуг, их задача (расширяя спектр услуг) создать эффективную платформу для полноценной логистики. То есть управление происходит не на основе ситуационного реагирования, а в форме долгосрочного планирования. Характеристика портов третьего поколения позволяет отнести их ко 2-му и 3-му этапам развития логистики.

С точки зрения анализа логистического управления, с ростом интеграции функции портов усложняются, актуализируется развитие маркетинговой функции. Этому времени (70–90-х гг.) соответствует третья фаза развития маркетинга (стратегического) (Ж.-Ж. Ламбен, 2007), которая с ростом популярности заботы об окружающей среде, ограниченности природных ресурсов включает:

– концепцию социально-этического маркетинга. Суть данной концепции соответствует развитию портов 3-го поколения, так как характеризуется достижением сбалансированности трех факторов: прибылей фирмы, покупательских потребностей и интересов общества:

– концепцию маркетинга взаимодействия (80-е гг.) (маркетинг отношений) (Д. Пеппер и М. Роджерс, 2006), основанную на выстраивании взаимоотношений с покупателями, поставщиками, дистрибьюторами, которые становятся

важнейшим ресурсом компании наряду с материальными, финансовыми, информационными, человеческими.

«Стационарность» отождествляет порты с другими социально-экономическими объектами территории расположения. Поэтому рассматривать порты только как подсистему транспортной системы региона, страны представляется недостаточным, даже ограничивающим.

По мере развития портов как отечественных, так и зарубежных, происходит усложнение их функций за счёт развития технологий, изменения организационной структуры (одни порты являются самостоятельными компаниями, другие – входят в интегрированные холдинги), формы собственности, что актуализирует развитие маркетинговой функции.

Исследователи (Батурова и др., 2008. С. 21) отмечают, что среди развитых морских держав: Австралия, Канада, Соединенные Штаты Америки, Европейский Союз и т.д. происходит переход от отраслевого (ведомственного) или сугубо регионального (на основе районирования) к комплексному (интегрированному) развитию морской деятельности, повышается эффективность и качество государственного управления как ответ на возникающие глобальные вызовы (как сетевого, так и иерархического характера), адресатами которых становятся в первую очередь государственные структуры и функции, реализуется тенденция роста усилий государств по обеспечению участия гражданского общества в управлении океанической деятельностью. Иными словами, самым серьезным образом используется управленческий ресурс, чему посвящены работы современных зарубежных исследователей.

Исследователи развития французских портов среди факторов, способствующих комплексообразованию, выделяют: развитие новых энергетических технологических путей и изменение культуры бизнеса в сторону более тесного сотрудничества. Основное внимание уделяется вопросам функциональной сложности, эволюции, разнообразию и взаимной связности промышленных, сельскохозяйственных и городских подсистем портового города (Mat, Lopez-Ferber, 2017).

Исследователи развития портов Великобритании поднимают тему устойчивости развития портовых систем как подсистем портовых городов, имеющих множество стейкхолдеров: правительственные ведомства, операторы порта, операторы судов, импортеры, агенты и логистические фирмы. Комплексность портов приводит к усложнению взаимодействия стейкхолдеров и актуализирует проблему барьеров в коммуникациях (Achuthan, Shaw, 2016).

Эту же тему продолжают в своей работе голландские авторы, предметом исследования которых явились полномочия портовых властей. Неразрывная связанность порта с коммерческой деятельностью актуализирует анализ властных полномочий в процессе их перехода от центральной власти к девелоперским компаниям с государственным участием. Авторы в качестве портовых властей предлагают рассматривать портовые девелоперские компании (De Langen, Vander Lugt, 2017). То есть усложнение функций портов (операций) требует адекватных моделей управления.

Рост числа и размеров голландских портов инициировал проведение сравнительного анализа муниципальных стратегий управления портами в четырех разных странах, расположенных вдоль Рейн-Альпийского коридора. Увеличение пропускной способности портов требует согласованности с политикой городской администрации, во избежание взаимоисключающих решений в области землепользования. Авторы отмечают, что совместный открытый процесс формирования политики городской администрацией и портом, учитывающий интересы частных стейкхолдеров и гражданского общества, увеличивает шансы на появление комплексных стратегий управления портами (Witte, Wiegmans, 2016).

Особый интерес представляет обзорная работа, освещающая вопросы управленческого порядка, в которой авторы формулируют 6 направлений стратегий дальнейшего совершенствования портов: морская стратегия и комплексное управление прибрежной зоной; устойчивая портовая инфраструктура; инициативы по созданию портовых сетей; регионализация портов; городские и ландшафтные связи; социальная интеграция портов (Nebot,

Rosa-Jiménez, 2017). То есть, зарубежные исследователи (в отличие от российских) поднимают вопросы стратегического управления и институциональных основ развития портов и прилегающих территорий.

Таким образом, анализ работ, посвящённых развитию портов и припортовых производств во временном ключе и по содержанию, свидетельствует о том, что исследования с точки зрения географической в большей степени охватывают территориальные аспекты, а с точки зрения портовой – в большей степени отраслевой и корпоративный. Исходя из возрастающей многоплановости портов, возникает проблема сочетания этих аспектов, а следовательно, актуализируется наличие стратегического управления, соответствующего сложности (по структуре) и многофункциональности подобных территориально-отраслевых объектов.

Учитывая специфику функционирования современных портов как территориально-отраслевых объектов, разработка управленческих решений по их развитию требует междисциплинарного исследования. Динамичное развитие мировой экономики на рубеже XX–XXI вв. требует новых подходов в научной и практической деятельности в области управления глобальным социально-экономическим процессом, которые должны иметь более интегрированный характер, позволяющий опираться на многие дисциплины и средства для работы со всем комплексом социальных, экономических и экологических вопросов развития, которые взаимно дополняют друг друга и не могут решаться по отдельности (Medium-Term Strategy, 2014). Одним из таких подходов является междисциплинарный, который является способом расширения научного мировоззрения в направлении обогащения знаний, методологии языка одной научной дисциплины за счет знаний, методологии и языка другой научной дисциплины (Мокий, Лукьянова, 2017. С. 10).

Поскольку специфика ППК, его развитие свидетельствуют о его «выходе» за рамки отраслевого, встаёт вопрос о структурировании данного территориально-отраслевого объекта. Как показывает зарубежная практика, ППК являются «территориальной локализацией производств, вокруг которых возникают

обеспечивающие производства и которая имеет единое информационное пространство» (Маршалл, 1993), т. е. обладает свойствами кластеров, поэтому для исследования и функционирования данных территориально-отраслевых объектов целесообразно применить кластерный подход.

Анализ статистической информации, отражающей деятельность мировых ППК, свидетельствует о том, что в основе развития портовой и производственной подсистем лежит кластерный подход, который «в научном понимании представляет новый, дающий дополнительные возможности способ структурирования экономической системы, организации теории и практики экономического развития. Кластерный подход позволяет рассмотреть и дать характеристику отраслей применительно к конкретной территории и ее особенностям. В этом смысле он расширяет традиционный отраслевой подход, поскольку анализируется отрасль в условиях конкретного региона, так и в масштабе всей страны и способствует тому, что в большем объеме происходит изучение взаимодополняемости отраслей» (Коновалова, 2011).

Таким образом, междисциплинарный и кластерный подход роднит возможность рассматривать сложные территориально-отраслевые объекты. Междисциплинарный подход в исследовании и применение кластерного подхода в структурировании данного объекта сочетаются по принципу взаимодополнения: первый – помогает рассмотреть ППК в развитии, второй – позволяет структурировать его в пространстве.

Проанализируем результаты деятельности крупных зарубежных ППК Роттердама, Антверпена, Гамбурга на предмет соответствия кластерным структурам.

По определению М. Портера «кластер, или промышленная группа, – это группа соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере и характеризующихся общностью деятельности и взаимодополняющих друг друга» (Портер, 2005). С целью повышения эффективности компании в порту Роттердам объединяются в кластеры по соответствующим видам деятельности. В нефтехимическом и

биокластерах компании постоянно ищут новые способы создания синергии. Остаточные продукты и потоки отходов от одной компании могут служить сырьем для другого производства. Подобное сотрудничество существует в области резервуарного хранения промышленных газов, тепла, пара, очистки сточных вод и электричества. Синергия обеспечивает высокоэффективную и прибыльную бизнес-среду для всех химических компаний, работающих в Роттердаме.

Данный пример также соответствует характеристикам «полюсов роста» (Перру, 1961), который определил, что существуют отрасли с высоким потенциалом развития, которые вовлекают в свою экономическую сферу влияния другие производства, являющиеся поставщиками ресурсов или потребителей их продукции и услуг, что способствует разворачиванию процессов технологической, инфраструктурной, финансовой, научно-образовательной и социокультурной поляризации.

М. Энрайт обратил внимание на региональный аспект экономического развития национальных экономик и обосновал роль кластеров в развитии экономики регионов, сформулировал основные принципы и формы государственной поддержки формирования кластеров (Enright, 2000). Так, порт Роттердама является центром регионального роста, связан с другими городами Европы нефтепроводом, производственными, транспортными коммуникациями, что влияет на развитие всего региона. Взаимосвязанное развитие разных видов транспорта и отраслей промышленности в портовых центрах привлекает ТНК, которые размещают в ППК не только производственные предприятия, но и научно-исследовательские центры, отделы сбыта и маркетинга. ППК Гамбурга включает производство, техническое обслуживание и ремонт для зарубежных авиакомпаний (Валеров, 2016).

В работах зарубежных и отечественных исследователей помимо сформулированных характеристик кластеров, представлены практические результаты их формирования в различных странах, доказывающие целесообразность применения данной модели территориально-отраслевого

объединения. Так, Е. Лимер, И. Толенадо, Д. Солье (цитируем по (Коноваловой, 2011)) рассматривали необходимость формирования образований кластерного типа с целью реализации конкурентных, технологических, экспортных и прочих преимуществ компаний, входящих в их состав. Это объясняет стремление национальных и зарубежных компаний к размещению своих производств в портах, что способствовало формированию ППК. Например, в ППК Роттердама более 100 компаний из разных стран Европы.

Для бизнеса преимуществами кластерной формы организации промышленных производств, благодаря которым повышается конкурентоспособность предприятий, являются (Коновалова, 2011):

- повышение производительности входящих в кластер фирм и отраслей;
- увеличение способности к инновациям;
- стимулирование новых бизнесов, расширяющих границы кластера;
- доступность информации по маркетингу, технологиям, текущим потребностям покупателей для фирм и организаций внутри кластера (лучше организованная и требующая меньших затрат), что способствует расширению клиентской базы, росту масштабов производства и выходу компаний на передовой уровень производительности;
- взаимодополняемость по продуктам, направленная на создание покупательского спроса в области предоставления услуг, дизайна продукции, материального обеспечения и послепродажного обслуживания, способствует повышению производительности компаний.

На фоне указанных выгод кластерного сосуществования предприятий и организаций, остановимся на реализации их инновационного потенциала в рамках данной структуры. Подобная структура, лежащая в основе развития ППК Роттердама, демонстрирует возможность развития нескольких кластеров: инновационного («RDM Rotterdam»), экспериментального («Merwe-Vierhavens») и образовательного («RDM Rotterdam IT Campus»).

Благодаря функционированию этих кластеров, произошёл переход от портовой индустрии в быстро растущую инновационную экосистему для

обрабатывающей промышленности. Кроме того, в кластеры объединяются передовые институты и компании, которые взаимодействуют со стартапами, бизнес-инкубаторами и бизнес-акселераторами.

По мнению (Коновалова, 2011), кластеры как самоорганизующиеся структуры могут появляться спонтанно (в этом случае роль государства сводится к различным способам содействия), либо в результате индукции. Второй вариант – системный случай организации инноваций, он может по большей части осуществляться при прямом участии и по инициативе государства.

Учитывая то, что управление многих мировых ППК осуществляется управляющими компаниями на основе государственно-частного партнёрства, показательна целенаправленная деятельность подобных компаний на инновационное развитие. Для работы на территории ППК привлекаются компании, занимающиеся инновационными разработками и представляющие собой технопарковые структуры.

В 2015 г. по их инициативе был открыт крупнейший в Европе инновационный район, что способствовало формированию и процветанию новой экономики в порту: инновационный кластер (является акселератором инноваций и в порту и городе Роттердам) и экспериментальный район, где разрабатываются и производятся инновационные продукты в области медицинских технологий, продуктов питания и экологически чистых технологий. А, также, Центр предпринимательства «Эразмус», включающий Университет «Эразмус»⁴⁰, способствующий развитию инновационной и производственной инфраструктуры производственного комплекса порта.

С точки зрения структурной (Агафонов, 2010) трактует кластер как сложную структуру, включающую следующие элементы (которые также характерны для ППК):

– предприятия, производящие конкурентоспособный конечный (базовый) продукт для внешнего и внутреннего потребления (ведущее производство или

⁴⁰ Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/merwevierhavens-en-rdm-vormen-innovation-district>

«ядро» кластера) (в мировых ППК это чаще нефтеперерабатывающие предприятия);

– предприятия, использующие базовый продукт в качестве важнейшего фактора производства;

– предприятия, обеспечивающие ядро основными факторами производства, а также предприятия инфраструктуры, научные организации и образовательные учреждения.

В виду многообразия определений кластера и их значимых свойств (Агафонов, 2010) предлагает различать *кластеры* и *кластерные системы* (или кластерные структуры).

Под кластерами (Клейнер и др., 2007) понимают группы организаций, связанных отношениями территориальной близости и функциональной зависимости в сфере производства продукции, её реализации или потребления ресурсов. Под кластерной системой (КС) В. Агафонов понимает «территориально-локализованную социально-экономическую систему, образованную группой экономических субъектов, стабильно взаимодействующих друг с другом путем обмена услугами, людьми, идеями и информацией и получающих в результате этого взаимодействия определенные конкурентные преимущества перед аналогичными «несистемно организованными» экономическими субъектами. Как правило, для КС характерна сложная иерархическая структура и отношения взаимозависимости и взаимообусловленности между элементами» (Агафонов, 2010).

Учитывая динамичное развитие кластерных образований в России для сопровождения их деятельности в отдельных регионах были созданы центры кластерного развития. Например, в Санкт-Петербурге функционирует Центр кластерного развития (ЦКР), созданный в 2014 году с целью создания условий для формирования и развития территориальных кластеров, содействия координации проектов их участников (Ташенова и др., 2018). Это доказывает системность в развитии кластерных образований, а, именно кластерных систем,

что актуализирует применение подобного опыта в отношении управления развитием ППК в России.

В результате проведённого исследования определено, что ППК, исходя из указанных целей и характеристик кластерных образований, соответствует многим из них, причём, производственную подсистему могут составлять несколько кластеров: химический, нефтяной, судостроительный и т.д., что актуально для современной России. Учитывая успешный опыт развития зарубежных ППК, на основе проведённой идентификации их как кластерных систем обоснована целесообразность применения кластерного подхода в формировании и развитии ППК в России. Данные условия способны обеспечить от деятельности портово-промышленных комплексов как сложной системы получение синергетического эффекта.

Вывод главы 1

1. В результате определения границ портово-промышленного комплекса (ППК) как объекта исследования определены характеристики современных развитых мировых ППК. В частности, начиная с 60-х гг. XX в. в развитии портов появляются характеристики, позволяющие говорить о принципиальной возможности формирования портово-промышленных образований в мире, характеризующихся развитой портовой инфраструктурой, тесной связью с районом, прилегающим к порту, взаимодействием предприятий разных отраслей промышленности – в основном машиностроением, металлообработкой, нефтепереработкой и нефтехимией. Опираясь на классификацию ЮНКТАД, ППК развиваются на основе портов второго и третьего поколений.

Определена основа успешного функционирования крупных ППК Европы – управленческая составляющая, представляющая трехстороннее сотрудничество государства, частного бизнеса и гражданского общества в портах. С точки зрения ведения хозяйства порт Роттердам является образцом европейской модели трёхстороннего сотрудничества.

Установлено, что функции управления в этих портах выполняют управляющие компании: Port of Rotterdam Authority – в Нидерландах, Hamburg Port Authority – в Германии, Haven bedrijf Antwerpen – в Бельгии.

Цель деятельности управляющих компаний – способствовать размещению предприятий промышленности и логистики, для обеспечения последовательного долгосрочного увеличения добавленной стоимости в районе порта и города. Данная цель отражает круг управленческих полномочий управляющей компании, результатом политики которой является промышленная кластеризация, создающая синергетический эффект: в ППК Роттердама функционируют нефтяной, химический, био- и т.д. кластеры, что способствует формированию и развитию ППК. Синергия обеспечивает высокоэффективную и прибыльную бизнес-среду для всех компаний, работающих в Роттердаме, в том числе и ТНК.

2. Систематизация характеристик и элементов ППК в процессе их формирования и становления в мире позволила определить следующее.

1) На основе применения эволюционной классификации морских портов, разработанной в ходе Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД, 1992), обозначены характеристики, присущие ППК на каждом этапе их развития.

2) Определено, что зарождение некоторых характеристик ППК началось в 1950-е гг. (порты второго поколения) в Европе, когда наметилась тенденция к перемещению в приморские районы промышленных производств, работающих на импортном сырье и ориентирующихся на экспорт своей продукции, а в дальнейшем производство в портах функционировало и на импортном сырье.

3) Показано, что в большей степени характеристиками ППК обладают порты третьего и четвертого поколений (1980–1990-е гг.), хотя в реальности сложно определить принадлежность порта к определённому поколению, так как элементы предыдущих поколений могут присутствовать в более поздних стадиях, а переход к следующему этапу начинается с появления новых черт. Для этого необходимо идентифицировать те элементы, которые свидетельствуют о наличии производственных предприятий или способствуют их формированию и развитию.

4) Выявлено, что развитие российских портов отличается несистемностью, скоростью развития российских портов и несинхронностью этапов по сравнению с мировыми, что отразилось на их дифференцированности в масштабах всей страны, а следовательно, – на формировании промышленной составляющей как подсистемы. Основной причиной специфики их формирования является распад СССР, сильно осложнивший условия транспортного обеспечения внешних экономических связей страны, в большей части западной ориентации.

3. Первыми стейкхолдерами в портах России явились крупные стивидорные компании, большей частью входящие в вертикально-интегрированные холдинги, которые на рубеже XX-XXI вв. и стали первыми создателями производственных предприятий в портах: нефтеперерабатывающих, химических и т. д. Также появились предприятия, работающие на импортных поставках (автосборочные заводы).

Обосновано, что, несмотря на короткий период развития в рыночных условиях (около 30 лет), порты России приобрели характеристики портов второго и третьего поколений, что положило начало формированию их производственной подсистемы.

По итогам проведенного исследования можно сделать вывод, что в России институт ППК находится на этапе становления. Опыт формирования и развития производственной подсистемы ППК в России сопровождается трудностями (не все инициативы и проекты реализованы или не полностью). Проблемным отличием портов России от ППК Роттердама, Гамбурга и Антверпена является отсутствие единой Управляющей компании. Управляющими организациями в каждом порту России являются ФГУП Росморпорт и ФГБУ Администрация порта, не обладающие функцией управления экономической деятельностью в производственной сфере.

Показательно, что инициаторами развития производственной подсистемы ППК в России являются частные компании: ОАО «Индустриальная зона «Усть-Луга», целенаправленно развивающая производственную подсистему (индустриальный парк); ООО «ММК «Усть-Луга», нацеленная на создание

благоприятных условий для прихода бизнеса и разработавшая концепцию проекта комплексного развития припортовых территорий и формирования промышленно-логистической зоны. То есть данные компании выполняют функции экономического управления припортовыми территориями.

4. Установлено, что по мере развития портов как отечественных, так и зарубежных, происходит усложнение их функций за счёт развития технологий, изменения организационной структуры, формы собственности.

Отечественная исследовательская база ППК демонстрирует высокий интерес к данным объектам со стороны географов, экономгеографов и геополитиков, которых интересовал пространственный аспект развития подобных объектов.

Исследование портового аспекта на основе отчётных материалов конференции ООН по торговле и развитию портов позволило определить процесс усложнения их функций от портов как транспортных объектов до многофункциональных объектов, где развиваются логистические, маркетинговые, управленческие процессы, что свидетельствует о возможности формирования портово-промышленных комплексов. Но не все порты реализуют функции ППК, позволяющие им выполнять регионоформирующую роль, а реализуют лишь роль одного из звеньев транспортной цепи.

Исходя из возрастающей многоплановости приморских территорий, возникает проблема сочетания разных аспектов ППК, как сложного территориально-отраслевого образования, что требует стратегического управления.

Обоснована специфика ППК как территориально-отраслевого образования, развитие которого требует подхода, выходящего за рамки отраслевого. Поскольку кластерный подход позволяет рассмотреть и дать характеристику отраслей применительно к конкретной территории и её особенностям, то есть расширяет традиционный отраслевой подход, для исследования ППК обосновано применение кластерного подхода.

Определено, что междисциплинарный и кластерный подходы роднит возможность рассматривать сложные территориально-отраслевые объекты, к каковым относится ППК. Междисциплинарный подход в исследовании и применение кластерного подхода в структурировании данного объекта сочетаются по принципу взаимодополнения: первый – помогает рассмотреть ППК в развитии, второй – позволяет структурировать его в пространстве.

Таким образом, ситуация в научной сфере и в России, и за рубежом, относительно формирования и развития ППК, демонстрирует, с одной стороны, междисциплинарность исследования: помимо географов, экологов, биологов, физиков, химиков, логистов, этот объект все больше интересует экономистов и управленцев, а с другой – бессистемность и отсутствие комплексности. Это приводит к отсутствию методологических основ проектирования ППК и разработки стратегий их развития и актуализирует постановку такой научной задачи.

ГЛАВА 2. ИССЛЕДОВАНИЕ ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА И ЕГО ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ С СИСТЕМНЫХ ПОЗИЦИЙ

2.1 Системный подход к декомпозиции портово-промышленных комплексов

Разработка управленческих решений, учитывающих специфику портово-промышленных комплексов как сложных территориально-отраслевых образований, требует их комплексного анализа, что позволяет сделать системный подход.

Системный подход обеспечивает переход от разрозненных частных моделей и изолированного рассмотрения экономических категорий к общей концепции, позволяющей видеть всю систему связей и отношений, весь комплекс параметров, определяющих наилучшие пути развития экономических процессов.

Разработка и применение методологии конкретных форм стратегического менеджмента представляют собой не только эволюцию теории и методов управления: их возникновение вызвано объективными причинами, вытекающими из изменения характера внешней и внутренней среды функционирования организаций.

Портово-промышленные комплексы, являясь территориальной системой приморских регионов, обладают её характеристиками и свойствами. При исследовании системы ППК необходимо выяснить, что она собой представляет и что в ней обеспечивает выполнение целей.

Л. Фон Берталанфи определял систему как «комплекс взаимодействующих компонентов элементов» (Берталанфи, 1972), как «совокупность элементов, находящихся в определённых отношениях друг с другом и со средой» (Берталанфи, 1969).

ППК относится к смешанным иерархическим системам с вертикальными и горизонтальными связями. В подобных структурах, встречающихся на государственном и региональном уровнях, могут быть как вертикальные связи

разной силы (управление, координация), так и горизонтальные взаимодействия между элементами (подсистемами) одного уровня. Представление структуры организационного управления страной (регионом) в подобной форме помогает принимать решения о преобладании в разные периоды развития экономики разных принципов (территориального и отраслевого) (Волкова, 2005. С. 43–46). В ППК предприятия и организации портового и промышленного комплекса подчинены территориальным и отраслевым органам управления, а также взаимодействуют между собой горизонтально. Структура системы включает: элементы, компоненты и подсистемы, связи, цель.

ППК является сложной системой, включающей две подсистемы: портовый (транспортно-логистический) и производственный комплексы. К элементам подсистемы «портовый комплекс» относятся: хозяйствующие субъекты, оказывающие различные виды портовых услуг (стивидорные), транспортно-логистические компании.

К элементам подсистемы «производственный комплекс» относятся производственные и перерабатывающие предприятия на припортовой территории.

В основе развития системы лежат цель и связанные с нею понятия целесообразность и целенаправленность (Волкова, 2005. С. 26). Необходимо отметить, что в условиях глобализации основными условиями развития национальной экономики являются инвестиции, технологии и встраивание в глобальные цепочки. В этой связи ППК является системой, связующей региональные и национальные экономические системы с мировой экономикой, что обуславливает целесообразность и целенаправленность ППК. Портовый комплекс выполняет функцию транзитно-коммуникационного узла, что даёт возможность промышленности приморья встраиваться в глобальные сети, стремительно обновлять технологии и развиваться, что обуславливает целесообразность формирования ППК. В открытых системах, к которым относятся ППК, цели формируются внутри системы. В частности, целью

функционирования ППК является социально-экономическое развитие приморской территории.

ППК относятся к открытым и сложным системам. По мнению К. Боулдинга сложные системы характеризуются большим проявлением свойств открытости и стохастичности поведения, закономерностей иерархичности и историчности, а также более сложными «механизмами» функционирования и развития (Боулдинг, 1969). В этой связи, определим свойства ППК как системы: целостность (эмерджентность); закономерности иерархической упорядоченности систем: коммуникативность, иерархичность; закономерность осуществимости систем: эквивиальность; закономерность потенциальной эффективности; закономерности развития систем: историчность, самоорганизация (Волкова, 2005. С. 54–64).

Открытым системам присуща самоорганизация, поэтому для системы управления важно поддерживать хороший обмен информацией со средой (Волкова, 2005. С. 47). Входными для системы ППК являются макро- и мезоэкономические факторы, а выходным результатом функционирования ППК – социально-экономическое развитие приморской территории.

Формирование ППК в процессе самоорганизации на практике существует, но их функционирование не отличается стабильностью и длительностью как ППК в целом, так и элементов, составляющих его подсистемы. Как показывает практика, в первую очередь это касается элементов производственной подсистемы – предприятий и организаций.

Самоорганизация ППК как открытой системы взаимосвязана со свойством коммуникативности, которое проявляется во взаимодействии системы с её окружением – со средой, включающей надсистему (систему более высокого порядка, задающей требования ограничения исследуемой системе), подчинённые системы (нижележащие, подведомственные) и системы одного уровня с рассматриваемой (Волкова, 2005. С. 58). ППК встраивается в мировую экономическую систему (надсистему) посредством взаимодействия элементов портовой (транспортно-логистические, ситивидорные компании) и

производственной подсистем (промышленные, сельскохозяйственные компании) с международными хозяйствующими субъектами.

Целостность в системе проявляется в появлении у неё новых свойств, отсутствующих у элементов её составляющих (Волкова, 2005. С. 25). Глобализация расширила международные связи, что стимулировало развитие портового и промышленного комплексов и перевело ППК в фазу экстенсивного и интенсивного развития, которую отличает большая скорость изменений инфраструктурного и производственного характера, а также усиление их взаимосвязанности (целостности). Так, в условиях распада СССР, по данным грузооборота, увеличилась нагрузка на порт Новороссийск: в 1990 г. – 9 млн т⁴¹, 2003 г. – 85 млн т, 2010 г. – 117 млн т, 2018 – 154,9 млн т⁴², что явилось новым свойством портового комплекса, как подсистемы ППК.

Таким образом, в результате исследования ППК с системных позиций сформирован структурный портрет данного сложного территориально-отраслевого объекта, определены элементы и связи, что является основой для разработки эффективных управленческих решений по его развитию.

2.2 Исследование портово-промышленных комплексов на основе системной экономической теории

Как было определено в предыдущих параграфах (§1.2; §1.3), развитие портово-промышленных комплексов стало масштабным и охватывает значительное число крупных портов мира, поскольку они являются точками роста территорий и каналами интеграции в мировую экономику. Развитие портово-промышленных комплексов как сложного территориально-отраслевого образования имеет свои сложности и за рубежом, и в России.

Развитие ППК в России происходит, зачастую, бессистемно, что сказывается на результатах их деятельности в целом и компаний их

⁴¹ Города России: Новороссийск. – URL: http://prorossiu.ru/?page_id=229

⁴² Официальный сайт Группы ПАО «НМТП». – URL: <http://www.nmtp.info> (дата обращения 15.05.2019).

составляющих, а также на социально-экономическом состоянии припортовых территорий. ППК являются территориально-отраслевой системой и должны выступать системообразующим элементом экономики региона. Вместе с тем большое количество развитых морских портов и промышленных зон в приморских территориях РФ по тем или иным причинам не являются опорными элементами экономики в развитии территории.

Это объясняется отсутствием методологических основ проектирования ППК и разработки стратегий их развития. Одно из ключевых требований к методологии – сочетание территориальных и отраслевых аспектов развития.

Применение системного подхода (см. § 2.1) позволило сформировать структурный «портрет» объекта исследования, провести декомпозицию и проанализировать элементы и связи, не упуская составляющих комплекса. Но разработка стратегических решений по сбалансированному развитию ППК требует учёта многоаспектности, что в рамках системного подхода сделать не представляется возможным.

Порты второго и третьего поколения, ставшие основой развития ППК, зарождались в период развития институциональной парадигмы – 1980–2000 гг., когда институты являлись основными факторами поведения агентов.

Сложность этого территориально-отраслевого образования требует применения адекватной ему методологической базы. В настоящее время актуальной для исследования ППК является системная экономическая теория (СЭТ), базирующаяся на принципе «методологической систематики» и позволяющая анализировать «многослойные» объекты (Клейнер, 2013). Применение системной экономики для обоснования решений в таких прикладных сферах, как корпоративное управление, стратегическое планирование, государственное регулирование и др., показывает, что на основе данного подхода в его современном выражении можно не только ставить новые задачи, но и получать ответы на вопросы, стоящие в экономике. Это касается внутренней организации экономических систем и взаимодействия между разными системами, между основными компонентами экономики: реальным и финансовым сектором,

обрабатывающим и добывающим видами промышленности, инфраструктурой и производством (Клейнер, 2013; 2016 а).

Целью данной части исследования является определение и систематизация условий формирования ППК, причин их проблемного развития на основе системной экономической теории (СЭТ), которая базируется на концепции четырёхмерной системы координат (тетрады), включающей средовую, процессную, проектную и объектную подсистемы социально-экономической системы.

Положения автора методологии (Клейнер, 2016 а) о том, что в экономике одновременно функционируют тетрады на всех уровнях: макро-, мезо-, микро-, нано- позволяют рассматривать производственную подсистему и ППК в целом на нескольких уровнях. Несмотря на то, что ППК в настоящее время не имеет институционального статуса, на практике в стране происходит его активное развитие, поэтому в данном разделе исследуем формирование и развитие ППК на макроуровне.

Для формирования и эффективного развития производственной подсистемы и ППК в целом необходимо комплексное и сбалансированное участие всех четырёх систем. Проанализируем наиболее характерные особенности формирования и функционирования российских ППК как экономической системы с позиций этой теории.

Для анализа экономических систем (на рис. 2.1 – «Экономика») системная экономическая теория включает концепцию четырёхмерной системы координат (тетрады) и предусматривает взаимодействие ключевых подсистем национальной экономики (Клейнер, 2013):

- экономической науки (средовая подсистема), включающей социально-экономические институты, предпринимательский климат, инфраструктуру, Интернет);
- экономической политики (процессная подсистема), которая складывается из экономико-политических процессов, совокупности принимаемых в сфере

экономики стратегических решений (например, логистические процессы, распространение инноваций, передача знаний);

– управления экономикой (проектная подсистема) – это совокупность отдельных актов управления, локализованных в пространстве и во времени; сфера передаточных организационно-экономических механизмов, доводящих принятые решения до реализации (например, строительство здания, освоение производства нового вида продукции, проведение Олимпийских игр);

– хозяйственной практики (объектная подсистема: страна, регион).

Автор методологии (Клейнер, 2013) указывает, что данные подсистемы в совокупности составляют законченный комплекс, реализующий полный спектр функций, необходимых для устойчивого функционирования и развития экономики как системы (сочетание стабильности и изменчивости, однородности и разнообразия).

2.2.1. На макроуровне подсистемами ключевой социально-экономической системы «Экономика», являются: хозяйственная практика, управление экономикой, экономическая политика, экономическая наука. Характеристики, структура и свойства портово-промышленных комплексов позволяют рассматривать их как подсистему «хозяйственной практики» (рис. 2.1).

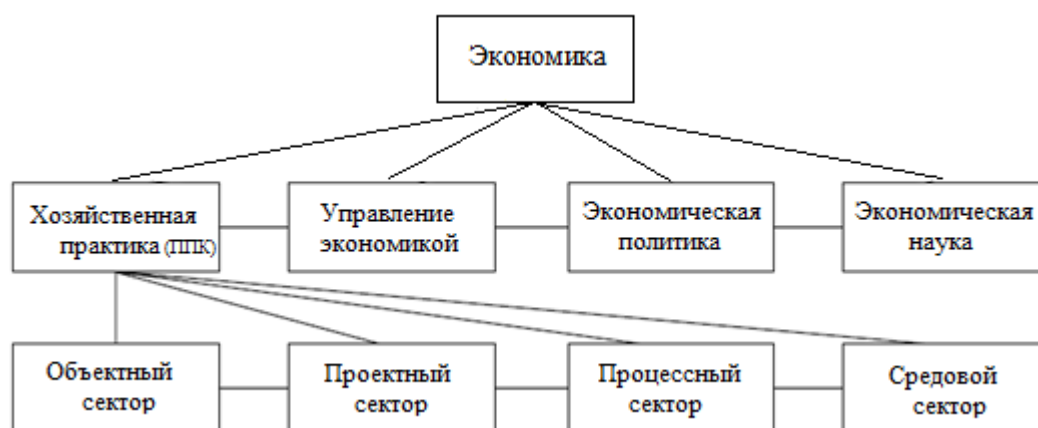


Рис. 2.1. Структура ППК как подсистемы хозяйственной практики

Разработано по (Клейнер, 2016 а)

Отсюда следует целесообразность исследования ППК во взаимосвязи с другими подсистемами экономики: управление экономикой, экономическая политика и экономическая наука.

Проанализируем состояние ППК в России во взаимосвязи с каждой подсистемой.

1) Экономическая наука (интеллектуальная среда).

Как уже отмечалось, процесс становления первых ППК в России сопровождается большими трудностями, что в первую очередь связано с проблемами развития средовой системы. В частности, с тем, что экономическая наука, как средовая система, позволяющая формировать и развивать ППК в России, почти не развивается.

Обзор зарубежных исследований, посвящённых экономическому развитию приморских территорий, позволяет с уверенностью сказать о приоритетности портовой подсистемы в их развитии как основы формирования портово-промышленных комплексов. Необходимо отметить, что пространственный и операционный аспекты (предложенные (Verhoeven, 2009) для характеристики портов четвёртого поколения, по сути являющихся ППК) тесно взаимосвязаны: усложнение функций в портах, ведущее к формированию ППК, как правило, влечёт за собой территориальное расширение. В связи с этим в развитии ППК на первый план выходят вопросы управления, чему уделяется большое внимание в зарубежных исследованиях. В частности, предметом обсуждения исследователей в последние годы являются:

- тенденция к консолидации интересов стейкхолдеров ППК и тесному сотрудничеству с городскими администрациями;
- целесообразность децентрализации управления портами путем передачи полномочий девелоперским компаниям с государственным участием;
- необходимость контекстуальных схем управления.

Социально-экономические институты создают нормативно-правовую основу функционирования и развития портов, в первую очередь это относится к портовой подсистеме. Основным документом, регламентирующим деятельность

портов является закон «О морских портах в РФ с изменениями...» (ФЗ № 261 от 8 ноября 2007), а также «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры до 2030 г.» (Стратегия–2030). Помимо этого, предприятия производственной подсистемы ППК имеют возможность руководствоваться отраслевыми нормативно-правовыми документами и территориальными стратегиями разного уровня. Проблематичность развития ППК видится в отсутствии документов, целенаправленно разработанных для развития производственной подсистемы.

2) Экономическая политика (процессная система).

Экономическая политика государства нацелена на развитие собственного производства (включая импортозамещение) и инфраструктуры, в том числе и портовой, что отражено в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. (Стратегия-2030). Значение имеет и экономическая политика на региональном уровне. В частности, производственный комплекс порта Усть-Луки развивается при активной поддержке областного правительства и губернатора (относительно коммунально-инженерной службы порта; земельных участков под индустриальную зону; технических условий для подключения электроснабжения; налоговых льгот).

Экономическая политика в отношении развития ППК выражается в разработке Федеральных целевых программ, которые оказали большое влияние на развитие новых портов – Усть-Луга, Ростовский универсальный порт и строящегося порта Тамань, а также формированию промышленных припортовых зон.

Существенно влияние региональной политики, учитывающей местную специфику. Производственный комплекс Усть-Луки развивается при активной поддержке областного правительства и губернатора, в частности, в областную собственность была переведена коммунально-инженерная служба порта; были сняты все вопросы по переводу земельных участков под индустриальную зону в Усть-Луге; определены лимиты на газ и технические условия для подключения электроснабжения, планируются налоговые льготы.

На юге России строительство Ростовского универсального порта в рамках портово-промышленной зоны также происходит при поддержке Правительства области и Министерства транспорта РФ.

В современных условиях надежды предприятий связаны с взаимоотношениями с административными структурами. Однако 85 % предприятий не получают такой поддержки ни со стороны федеральных, региональных, ни муниципальных структур. Отсутствует ясная экономическая политика на макро- и мезоуровне, хотя практически все предприятия считают региональную и федеральную политику необходимой (Дементьев др., 2017). Это в полной мере относится и к предприятиям, действующим на портовой и припортовой территориях, что требует внимания к развитию ППК на самом высоком уровне.

3) Управление экономикой (проектная система).

ППК представляет собой территориально-отраслевое образование, что требует особого внимания с точки зрения управления на макро-, мезо- и микроуровнях. В России на макроуровне проектное управление осуществляется не ППК как территориально-отраслевым объектом, а элементами их портовой подсистемы и происходит это в рамках Федеральных целевых программ (ФЦП).

В основном это касается развития портовой инфраструктуры. Есть примеры нацеленности на развитие промышленных зон на припортовых территориях, например ФЦП, в рамках которого строился Ростовский универсальный порт в районе действующего порта.

2.2.2. В результате обозначенных проблем и противоречий в средовой, процессной системах, нарушается цикл подготовки и принятия решений «научная теория – политика – конкретные управленческие решения – их практическая реализация – анализ и обобщение результатов – усовершенствованная научная теория» (Клейнер, 2015) закономерным становится несистемное формирование и развитие объектной подсистемы ППК как результат функционирования других систем.

Хозяйственная практика (объектная система) – сфера ведения реального хозяйства, ядром которой выступает совокупность хозяйствующих субъектов, включает следующие четыре сектора: объектный, средовой, проектный, процессный (Клейнер, 2015) (рис. 2.1).

По мнению автора методологии (Клейнер, 2016 а. С. 120) «секторы можно рассматривать как подсистемы экономики на макроуровне и охарактеризовать следующим образом: объектный сектор как «организационный» (состоящий из организаций); средовой – как «инфраструктурный»; проектный – как «событийный» (выполнение проекта); процессный – как «распространительный» (большинство процессов предполагают перемещение в пространстве тех или иных благ)». Рассмотрим в данном контексте ППК и его производственную подсистему.

1) Объектный сектор ППК («организационный»).

ППК включает объектный сектор, состоящий из комплекса организаций и предприятий, относящихся к портовой и производственной подсистемам, связанных между собой (автомобильные заводы в припортовых территориях, металлургические заводы, работающие на привозном сырье или отправляющие продукцию по морю). ППК различаются по степени взаимосвязанности этих объектов, что позволяет определить стадию их развития: формирование, развитие, трансформацию или его специфику (например, ресурсную – нефтяную).

2) Средовой сектор ППК («инфраструктурный»).

Средовой сектор ППК представляет инфраструктура: производственная, транзитно-коммуникационная, социальная и т. д. Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры и реализация транспортно-транзитного потенциала в условиях глобализации являются важнейшими направлениями модернизации экономики России. От уровня развития транспортной инфраструктуры зависит реализация транзитного потенциала территории и рентабельность отраслей экономики. Так, размещению автозаводов в Ленинградской области способствовало стремительное развитие портовой инфраструктуры. Сформировался автопромышленный кластер, что позволило

компаниям-инвесторам поставлять продукцию через порт Санкт-Петербурга и Усть-Луги в другие регионы России и за рубеж. В развитии и функционировании инфраструктуры большое значение имеют региональные межведомственные договоры (морские, авто и ж/д перевозчиков). Например, в порту Усть-Луга проектируется информационно-управляющий логистический центр ОАО «РЖД» (Порт-ИУЛЦ).

Развитие ППК в Новороссийске и Туапсе потребовало расширения порта для реализации инфраструктурного потенциала, что позволит создать технологичные перегрузочные терминалы, увеличить мощности нефтекомплексов, создать новые экологические производства.

3) Процессный сектор ППК.

Учитывая специфику ППК, где портовая подсистема способствует перемещению продукции производственной подсистемы (или ресурсов для неё), процессы перемещения в пространстве тех или иных благ являются основой формирования и развития ППК. К таковым процессам относятся логистические, производственные и маркетинговые и др. В связи с указанными выше проблемами реализации ФЦП и другими сложностями в развитии ППК, особого внимания требуют процессы управления ППК в целом, его производственной подсистемой и на предприятиях.

В России практика управления портовыми комплексами отличается от зарубежной. В порту функционируют десятки стивидорных компаний (например, в Санкт-Петербурге – около 20), которые являются самостоятельными частными компаниями, не координирующими свою деятельность как операторов порта. Задачи координации деятельности портового комплекса перекадываются на плечи бизнеса или же решаются стихийно и нерегулярно.

Субъектом управления портом, представляющим государственные интересы, является Администрация морского порта, наделённая контролирующими функциями, а субъектами реализации ФЦП являются портовые компании. В этой связи возникает необходимость целенаправленного

управления производственной подсистемой и ППК в целом как объектом государственного и регионального интереса.

В результате провалов в экономической науке и политике в управлении экономикой, относительно ППК в портовых зонах выявлены следующие проблемы, которые «спускаются» на мезо- и микроуровень:

- отсутствие согласованности стратегий муниципального, регионального и федерального уровней относительно развития ППК;

- отсутствие общей стратегии развития ППК и согласованных с нею бизнес-стратегий элементов (предприятий, входящих в состав ППК);

- частный бизнес часто не мотивирован к тесному взаимодействию с уровнями власти, преследуя краткосрочные цели прибыльности;

- конфликт целей участников ППК и между целями ППК и уровнями власти;

- отсутствуют проработанные для инвестирования проекты, и, как следствие – проблемы с инвестиционным обеспечением и не работающие стратегии.

4) Проектный сектор. Существуют ППК, которые сформировались в результате проектов в рамках Федеральной целевой программы: Усть-Луга, Ростовский универсальный порт, Тамань, и другие, которые еще находятся на стадии концепции или проектирования. Для разработки стратегических решений по развитию ППК, в первую очередь интерес представляют проекты, направленные на развитие их производственной подсистемы, а следовательно, проблемы, связанные с их реализацией.

Практика показывает, что проектный подход развития портов и прилегающих промышленных зон успешен, но недостаточен для развития ППК. Основная проблема – незавершённость проектов, основной причиной которого чаще всего выдвигается окончание его финансирования. Однако, основной причиной такого положения дел видится в системе управления портовыми комплексами РФ. На макроуровне к развитию ППК целесообразно подходить и с точки зрения проектного и системного подходов.

Разработка стратегических решений по развитию производственной подсистемы ППК требует исследования данного территориально-отраслевого объекта на мезоуровне. Основываясь на положении методологии системной экономической теории, согласно которому «на мезоуровне практически любая хозяйственная система содержит подсистемы всех четырех типов» (Клейнер, 2016 а) в следующем разделе проанализируем ППК и его производственную подсистему как представителей класса экосистем.

2.3 Анализ современных портово-промышленных комплексов как представителей класса социально-экономических экосистем

Как уже отмечалось, портово-промышленный комплекс по своей структуре, включает две подсистемы: портовую, где размещены объекты транспортно-логистической инфраструктуры и производственную (промышленный комплекс), включающую объекты производственного назначения. В России формирование и развитие ППК происходит достаточно сложно, в первую очередь, его производственной подсистемы – промышленного комплекса. В этой связи актуализируется разработка стратегических решений и системы управления этими сложными территориально-отраслевыми объектами.

Система стратегического управления и планирования портовой и производственной подсистем нуждается в определённом методическом обеспечении. Первым этапом и целью данного раздела его разработки является адаптация модели экосистемы (в рамках системной экономической теории) к исследованию ППК и его производственной подсистемы. В дальнейшем это позволит провести структуризацию ППК и его производственной подсистемы и определить потенциал их развития в России (§ 4.3), а также выявить и систематизировать проблемы и определить направления дальнейшего развития (§ 5.1).

Учитывая, что центром формирования портово-промышленного комплекса является порт, интерес представляют исследования в области развития и

управления им. Ретроспектива исследований теории и практики управления развитием портов показала высокую активность разработок (в основном за рубежом) с середины XX в.

В 1980 г. английский учёный Д. Берд сформулировал модель развития порта, которая описывала развитие портовой инфраструктуры во времени и пространстве (Bird, 1980). Его модель порта «Anyport», основывалась на развитии портовых сооружений для растущих потребностей морского флота, без учёта факторов: взаимоотношение «город – порт», развитие доступности хинтерленда и специализация портов (Kuznetsov, 2015). В данном случае, речь идёт о модели как виде (типе) порта, обладающего определёнными категориальными признаками, но факторы времени и пространства как элементы модели в стратегической перспективе имеют теоретическое и практическое значение.

В отчётных материалах ООН по торговле и развитию «Портовый маркетинг и задачи портов третьего поколения» (UNCTAD, 1992) представлена классификация портов по поколениям, позволившая определить процесс усложнения их функций – от портов как транспортных объектов (середина XX в.) до многофункциональных объектов (конец XX в.), где развиваются логистические, маркетинговые, управленческие процессы. Ценность данного подхода заключается в том, что собран богатый эмпирический материал по развитию портов мира, а также, констатируется нацеленность портов на развитие связанных с грузом предприятий. Это позволяет говорить о необходимости стратегического подхода к развитию и управлению портом.

А. К. Beresford рассматривает порт как WORKPORT-модель, в элементы которой включает широкий спектр факторов и характеристик, в том числе новые связи и закономерности, что явилось теоретическим обогащением предшествующих моделей (Beresford, 2004).

Кузнецов, Галин констатируют, что усложнение, со временем, портовых моделей, приобрело ценность с точки зрения теоретических построений, но применение их для прогнозирования развития определенного порта, что важно специалистам-практикам, достаточно затруднительно (Kuznetsov, Galin, 2015).

Обобщив опыт своих зарубежных предшественников, авторы (Kuznetsov, Galin, 2015) пришли к следующим выводам:

– очевидна невозможность создания единой модели развития всех типов портов, и гносеологическая причина этого скрыта не в «слабости» концептуальных построений, а в самой природе изучаемого явления.

– наблюдаются противоречия между существующими моделями прогнозирования и управления развитием портов и требованиями практики. Сложившийся инструментарий моделей развития не дает ответа на стратегические вопросы, интересующие лиц, принимающих решения о будущем развитии конкретного порта (Кузнецов, Галин 2016).

Учитывая «природу изучаемого явления», о которой говорят (Кузнецов, Галин, 2016), в качестве методологии исследования портов целесообразно применение системного подхода. Формулирование структурной модели порта на основе системного подхода позволит адаптировать её в соответствие с жизненными реалиями и выработать адекватный инструментарий по управлению его развитием. Данное положение справедливо и применительно к объекту исследования – портово-промышленным комплексам.

Дисфункция управления выражается в: а) изменении к худшему, разрушении структуры системы; б) ухудшении режима деятельности; в) недостижении целей; г) недостаточной реализации, нереализации программ; д) нарушении (отсутствии) процессов совершенствования и развития и т. д. (Палаш, 2016), что и наблюдается в развитии российских портов и препятствует развитию портовой и производственной подсистем.

Специфика объекта исследования требует многоаспектного подхода в решении указанных задач, каковым является системный подход. Применение системного подхода в исследовании позволило определить свойства ППК как сложной системы и провести декомпозицию, но разработка стратегических решений по системному и сбалансированному развитию требует большего.

Системная парадигма позволяет создать единое исследовательское пространство для всего комплекса социально-экономических феноменов. На

современном этапе одним из наиболее активно изучаемых типов социально-экономических систем стали экосистемы – комплекс агентов, организаций, связанных общностью местоположения, функциональными взаимоотношениями и участием в создании единых социально-экономических ценностей (Клейнер, 2018 в. С. 6). ППК соответствуют данным категориальным признакам, что позволяет применить концепцию экосистемной теории в качестве методологической основы настоящего исследования.

Концепция экосистем включает четыре внутренние составные части (тетрада): объектную, бизнес-процессную, средовую, инновационную составляющие и две внешние – доступ к пространству (S) и времени (T) (экзистенциальные ресурсы), а также возможности использования этих ресурсов, которые рассматриваются в терминах интенсивности (I) и активности (A) соответственно (рис. 2.2) (Клейнер, 2018 а. С. 92).

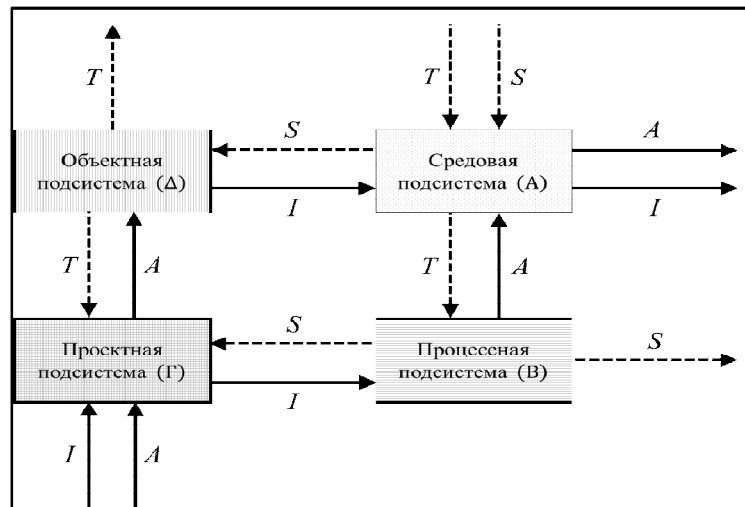


Рис. 2.2. Тетрада как структурная модель экосистемы

Источник: (Клейнер, 2018 а. С. 92)

Нормальное функционирование каждой экономической подсистемы возможно при наличии доступа к собственным или привлекаемым источникам обоих видов базовых ресурсов (физических – S, T) и базовых способностей (энергетических – A, I). Каждая подсистема стремится восполнить недостаток

дефицитных для себя ресурсов и вступает в устойчивые альянсы с другими подсистемами (принцип AIST-баланса) (Клейнер, 2018 в. С. 9).

Стратегической целью развития ППК является его устойчивое функционирование, которое, по мнению (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 96) возможно при условии сбалансированности базовой внутренней структуры и структуры её внешнего окружения. В исследовании авторов тема структуры – одна из главных. В структуре управления социально-экономическим развитием страны назрела необходимость её дополнения с целью расширения роли отраслей и предприятий в принятии решений на всех основных уровнях народного хозяйства.

В рамках темы исследования необходимо остановиться на следующих положениях.

1. На законодательном уровне интересы субъектов микроуровня (предприятия) и мезоуровня (отраслей) не имеют представительства в органах законодательной власти.

2. Общая структура типов социально-экономических субъектов (государство, регионы, предприятия, домохозяйства, индивиды) является «твердой частью» экономики, которая должна поддерживаться и сохраняться при любых условиях. Принцип субъектосохранения допускает изменение конкретного перечня субъектов в рамках каждого уровня («твердой части»). Чем выше теснота и объем связей, соединяющих на постоянной основе данный субъект с другими, тем выше вероятность его сохранения в период кризиса (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 81–82).

На законодательном уровне не зафиксирован ППК как тип территориально-отраслевого объединения, на уровне которого и происходит синтез социальной и экономической сфер жизни региона.

Реалии развития ППК в России демонстрируют отсутствие «твёрдости» своей структуры, во-первых, недостаточность государственного участия (институционального и стратегического), во-вторых, изменение состава производственных предприятий или их исчезновение. На примере Таганрогского

ППК, производственной компонентой которого являлся автозавод «ТагАЗ», отсутствие «твёрдости» структуры привело к негативным социально-экономическим последствиям: 1) неоднократной реструктуризации долгов (более 20 млрд руб.) перед банками при личном участии Президента РФ; 2) после банкротства завода 2 тыс. работников остались без работы, что связано с ответственностью владельца, живущего за границей, перед наёмными сотрудниками. Связи между субъектами ППК не носят системный и систематический характер.

Анализ реальных экономических связей на микро-, мезо- и макроуровне показывает, что тетрадные структуры фактически имеют место на всех уровнях экономики (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 137).

В свете указанного выше, структурный анализ ППК на макроуровне достаточно сложно, ввиду отсутствия его институционализации. Принимая во внимание многоуровневость ППК, как сложного территориально-отраслевого образования, для более детального его исследования (для определения проблем в развитии, формулирования задач и, в конечном итоге, разработки системы управления) необходим анализ в разрезе двух управленческих уровней, когда в качестве экосистемы выступают: 1) ППК в целом и 2) подсистем ППК (портовая и производственная). Как указывается в (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 137), на каждом уровне системы обладают свойствами, присущими экосистемам: локализованностью в пространстве, непрерывностью во времени, внутренней целостностью, гомеостазом, циркулярностью, структурным изоморфизмом и т.д.

Как отмечается в (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 81–82), базовую системную структуру субъекта экономики (независимо от макро-, мезо-, микроуровня) составляют четыре взаимосвязанные подсистемы: объектная, средовая, процессная и проектная).

Рассмотрим ППК как социально-экономическую экосистему мезоуровня, в которой производственная подсистема (промышленный комплекс) является его объектной подсистемой (рис. 2.3).

Разработка системы управления, направленная на сбалансированное развитие подсистем ППК, требует более детальной проработки с точки зрения структуры и взаимосвязей между подсистемами.

Охарактеризуем каждый структурный элемент экосистемы ППК, согласно методологическим положениям, изложенным в работе (Клейнер, 2018 б).

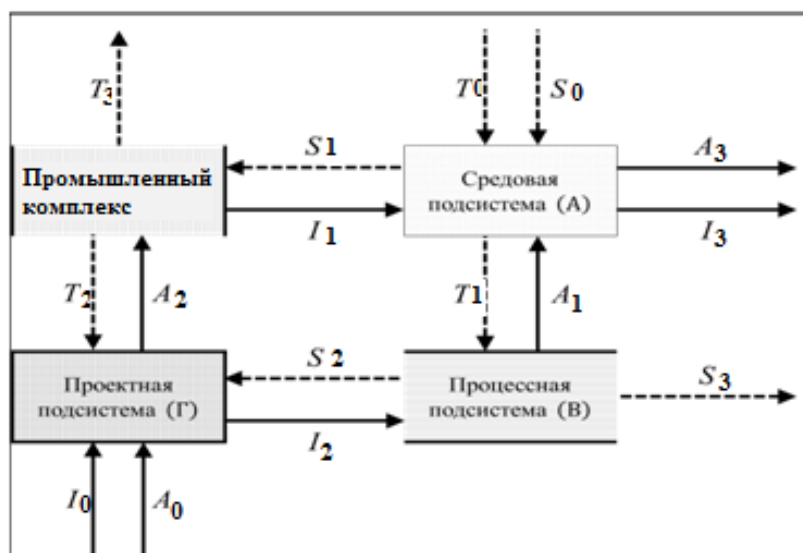


Рис. 2.3 Структурная модель ППК как экосистемы мезоуровня

Составлено по (Клейнер, 2018 б)

1. Организационный компонент – совокупность организаций и самостоятельных индивидуумов, функционирующих в составе экосистемы. Объектная подсистема обладает определёнными запасами пространства (S) и доступом к неограниченным ресурсам времени (T). Типовым продуктом объектной подсистемы является товар (Клейнер, 2018 б. С. 7–9).

Объектная компонента ППК включает две подсистемы: портовую и производственную. Портовый комплекс выполняет транспортно-логистические функции (предоставляет погрузочно-разгрузочные, складские услуги), а также контролирующие функции (субъекты – Администрация морских портов и филиалы Росморпорта), которые в большей степени выполняют инфраструктурные и институциональные функции (средовые). Предметом данного исследования является развитие производственной подсистемы

(промышленного комплекса) ППК, поэтому под объектной подсистемой в модели экосистемы будем понимать организации и предприятия производственного назначения (перерабатывающие производства, автосборочные и др.).

В методологии экосистемы макроуровня объектная составляющая представлена подсистемой «государство», а мезоуровня – подсистемой «региональные власти» (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 97), следовательно, в рамках ППК объектная подсистема должна включать органы управления портом, производственной подсистемой и ППК в целом. На практике же существует лишь управление портом. Управление промышленным комплексом происходит на уровне отдельно взятых предприятий.

2. Инфраструктурная среда экосистемы включает различные внутрисистемные институты, регламенты, порядки, механизмы. Типовым продуктом средовой подсистемы является услуга (Клейнер, 2018 в. С. 7).

Институциональную среду ППК составляют нормативно-правовые документы, направленные на развитие портовой подсистемы («О портах в РФ», «О концессионных соглашениях», «О внесении изменений в ФЗ «Об ОЭЗ» (в части создания ОЭПЗ), «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства»).

На развитие инфраструктурной компоненты среды (транспортной: водной и на суше) нацелена «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.», разработанная на основе стратегических документов грузообразующих отраслей.

Несмотря на свою инфраструктурную направленность, содержание представленной институциональной базы и Стратегии-2030 дают основания развивать производственную подсистему ППК, но не снижают актуальности в её доработке (подробнее в (Орлова, Качалов, 2018).

3. Коммуникационно-логистический компонент (процессная подсистема), обеспечивающий процессы взаимодействия организационных элементов системы.

Типовым продуктом процессной подсистемы является работа (Клейнер, 2018 в. С. 7).

Процессная подсистема ППК включает транспортно-логистические процессы в портах и процессы производства, управления, маркетинга, обмена научно-технологической информацией на обрабатывающих и сборочных заводах в промышленных комплексах, а также в портах. В связи с отсутствием в системе ППК субъекта управления производственной подсистемой осложняется реализация процессов и их взаимосвязь.

4. Инновационный (проектный) компонент – совокупность мероприятий, каждое из которых локализовано в пространстве и во времени, направленных на адаптацию экосистемы к изменениям внешнего окружения, реализует создание новых благ. Типовым продуктом проектной подсистемы является преобразование самой экономической системы (Клейнер, 2018 в. С. 7).

Проектная подсистема ППК как экосистемы включает совокупность транспортно-логистических и производственных проектов и программ. Примером таковых служат проекты строительства портов (или новых причалов) и производств: в Ростове-на-Дону – «Ростовский универсальный порт»; в Новороссийском порту – порты Южная Озереевка, Южная Озереевка – 2; строительство нефтеперерабатывающих заводов в Новороссийске и в других портах; проект строительства порта в Усть-Луге, изначально предусматривающий промышленную зону в районе порта.

Реальная социально-экономическая система может содержать в себе черты всех четырех базовых типов, т. е. в определенной степени быть и объектной, и средовой, и процессной, и проектной системой, что позволяет рассматривать ее как тетраду. Обычно в экономической системе одна из указанных черт (подсистем) преобладает, поэтому на основе данной наиболее выраженной черты происходит идентификация системы и ее отнесение к одному из базовых типов (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 73). В России, ввиду развитой портовой подсистемы (транспортно-логистической инфраструктуры, где основными стейкхолдерами являются стивидорные компании), преобладают ППК средового типа.

Рассмотрим каждую подсистему экосистемы ППК и взаимосвязи между ними, посредством обмена физическими и энергетическими (витальными) ресурсами.

Функцию абсорбента физических ресурсов времени (Т) и пространства (S) выполняет средовая составляющая экосистемы, а функцию аккумулятора энергетических ресурсов – интенсивность использования территории (I) и активность использования времени (А) выполняет инновационная (проектная) составляющая (Клейнер, 2018 а. С. 96). В целях формирования системы стратегического управления ППК и его производственной подсистемой рассмотрим их с позиции средовой и проектной подсистем.

1. Средовая подсистема и её взаимосвязи

Средовая подсистема обеспечивает доступ тетрады к физическим ресурсам: временно́му (Т) и пространственному (S) (см. рис. 2.3).

Вовлекаемые в экосистему ресурсы времени T_0 и пространства S_0 отражают спрос на продукцию ППК со стороны рынка, который представляет собой территории размещения продуктов деятельности объектной подсистемы, готовые её принять и определённое время хранить (сбыт и взаимосвязь с глобальными партнёрами). Значение T_3 и S_3 отражают предложение продукции со стороны ППК во времени (по мере готовности продукции), что обеспечивает стабильность (во времени) и изменение территориального пространства, происходящее в процессе получения продукции из ППК, ведущее к однородности внешней среды (например, автомобили, собранные ОАО «ТагАЗ» в 1997–2012 гг.).

1.1. Средовая подсистема делится с объектной ресурсами пространства (S_1), получая от неё возможности эффективно управлять этими ресурсами (I_1) (Клейнер, 2018 в. С. 9). Средовая подсистема ППК, обладающая пространственным ресурсом (S_1) (территория, транспортная и производственная инфраструктура), позволяет размещать и функционировать объектам промышленного комплекса: организациям, компаниям-производителям, которые располагаются в припортовой территории ППК.

Морские порты, в силу исторических причин (поселения формировались у воды как источника жизни) в основном располагаются в центрах городских территорий (Новороссийск, Таганрог, Туапсе), поэтому и портовый и промышленный комплексы, как объектная подсистема ППК, обладают определенным (ограниченным) пространством, что актуализирует интенсивность использования территории (I_1).

ППК, формирующиеся на основе речных портов, в отличие от морских, в большей мере имеют возможность расширить границы для размещения объектов промышленного производства. Например, вдоль реки Дон, как это происходило в Ростове-на-Дону при строительстве промзоны «Заречная». Но, как известно, все физические ресурсы ограничены, что актуализирует внимание к энергетическим ресурсам: интенсивности использования пространственного ресурса (I) и активности использования временно́го ресурса (A).

1.2. Средовая подсистема делится с процессной ресурсом времени (T_1), получая от неё возможности эффективно управлять этим ресурсом (A_1) (Клейнер, 2018 в. С. 9).

Стратегия–2030, как регламентирующий элемент средовой подсистемы, является внешней для ППК программой (ориентиром) для размещения (S_1) территориальных и отраслевых объектов, а также документом, задающим временны́е рамки (T_1) участникам управленческих, производственных, маркетинговых бизнес-процессов. Также средовая подсистема создаёт институциональные условия (законы, распоряжения, положения, действующие также в определённый период времени) для реализации бизнес-процессов в ППК.

Процессная подсистема имеет способности к активному использованию временно́го ресурса (A_1): это касается производительности труда в единицу времени в производственных процессах, в маркетинговом процессе – наличие стратегии развития любого уровня: корпоративной, бизнес-уровня, функциональной. Наличие стратегии ППК, позволяет участникам «не выпадать» из реального времени стейкхолдерам (касается и стивидорных и производственных компаний). То есть, получая временны́е ориентиры от

средовой подсистемы (T_1), процессная подсистема, посредством своих управленческих талантов в качестве обратной связи, способна вносить коррективы в нормативно-правовые документы, тем самым развивая институциональную, инфраструктурную среду в реальном времени.

2. Проектная подсистема ППК и её взаимосвязи.

Как уже упоминалось, каждая подсистема стремится восполнить недостаток дефицитных для себя ресурсов и вступает в устойчивые альянсы с другими подсистемами. Активной силой при формировании таких альянсов являются проектные системы (Клейнер, 2018 в. С. 9). Проектная подсистема (ограниченная территориально и запасами времени) аккумулирует энергетические ресурсы (I) и (A), которые формируются за счёт индивидуальных и коллективных способностей участников деятельности к активизации в единицу времени (A) и возможностей обеспечения высокой отдачи (интенсивности) используемого ресурса пространства (Клейнер, 2018 а. С. 92).

2.1. Учитывая, что территории практически всех портов и промышленных комплексов ограничены, именно витальные ресурсы приобретают особое значение: I – интенсивное использование территории ППК в целях увеличения добавленной стоимости; A – за счёт интеллектуальных и физических способностей участников деятельности промышленного комплекса возможно расширение спроса на произведённую в нём продукцию (в частности, за счёт реализации маркетинговой функции).

Объектная подсистема (имеет длительный жизненный цикл) предоставляет временной ресурс (T_2) для реализации проекта в рамках предприятий. Проектная подсистема развивает объектную – промышленный комплекс (имеющую длительный жизненный цикл T_2) активным использованием времени (A_2). Инновации (проекты) активизируют деятельность организаций и предприятий, вносят изменения (вплоть до реорганизации), приводящие к новым видам деятельности. Так, сивидорная компания «Курганнефть», работающая в порту Таганрог, помимо перевалки нефтепродуктов реализует проект по производству новых видов топлива, чем планирует привлечь новых клиентов. Проект

предусматривает производств 15 видов продукции, в частности, флотского топлива для бункеровки судов, на котором будут работать судовые двигатели, турбинные установки на ТЭС и прочее (см. Приложение Б).

2.2. Проектная подсистема развивает способности по интенсивному использованию ограниченного пространства (I_2). Новации получают распространение и действуют (в зависимости от разных факторов) определённое время. На примере порта Роттердам, видим, что, благодаря инновационному подходу Управляющей компании, категория «процессы» (производственные, маркетинговые, управленческие) кардинально трансформируются. Порт Роттердам осуществляет сетевое управление двумя быстрорастущими портами за рубежом: Sohar и Freezone – на Ближнем Востоке и Porto Central – порт нового поколения в Бразилии, которые развиваются как ППК, расширяя тем самым пространство для проектной деятельности (S_2).

Так как порт играет основную роль в процессе сбыта, где важны маркетинговые процессы в продвижении продукции, данная подсистема выполняет функцию вывода продукции ППК на рынки (S_3). Это становится возможным благодаря функционированию объектной – производственной подсистемы, работа которой должна быть максимально соответствующей спросу во времени (T_3). Поскольку предложение закономерно отстаёт от спроса, эту проблему приходится решать всегда, стремясь соответствовать рыночной конъюнктуре. Выход произведённой продукции схематично представлен на рис. 2.3 через объектную и процессную подсистемы.

3. Виды трансформации ресурсов в экосистеме промышленного комплекса.

Помимо структуры и системы взаимосвязей между подсистемами, спецификой модели экосистемы являются способности объектной и процессной подсистем преобразовывать экзистенциальные (физические) и витальные (энергетические) ресурсы (Клейнер, 2018 а. С. 96).

3.1. Трансформация физических ресурсов объектной подсистемой: $S_1 \rightarrow T_2$ (см. рис. 2.3). При взаимодействии объектной и средовой подсистем ППК пространственный ресурс (S_1), используемый при формировании

производственных объектов, трансформируется в их долгосрочное функционирование. Таким образом, промышленный комплекс как объектная подсистема ППК выступает трансформатором пространственного ресурса (S_1) в ресурс времени (T_2), которым она обеспечивает проектную подсистему: обеспечивает объектами длительного жизненного цикла, необходимыми для реализации проектов (автозаводы, НПЗ, заводы по производству СУГ и т.д.).

3.2. Трансформация витальных ресурсов объектной подсистемой: $A_2 \rightarrow I_1$. Проектная подсистема как заводной ключик «заводит» (A_2) объектную подсистему, которая является началом формирования промышленного комплекса. Ввиду его территориальной ограниченности этот «завод» (энергия), требуя своего выхода, трансформируется в интенсивное (I_1), а не экстенсивное развитие промышленного комплекса, передавая эту энергию средовой подсистеме в виде требований: производство требует соответствующей инфраструктуры для поставок оборудования, сырья и комплектующих, а также может потребовать корректировки или введения новых регламентирующих документов для своего развития.

3.3. Трансформация физических ресурсов процессной подсистемой – временно́го в территориальный: $T_1 \rightarrow S_2$. Согласно институциональным условиям, ориентированным на определённое время (T_1), создаются возможности развития различных процедур и бизнес-процессов (управленческих, производственных, маркетинговых) в ППК. Процессная подсистема ППК посредством этих процессов создаёт условия для развития и реализации инновационных проектов, программ проектной подсистемы (S_2), которые чаще осуществляются на территории уже имеющих предприятия ППК (проект производства дизельного топлива компании «Курганнефть» в порту Таганрога).

3.4. Трансформация энергетических (витальных) ресурсов процессной подсистемой: $I_2 \rightarrow A_1$. Рациональное использование территориального ресурса (I_2) проектной подсистемой (на территории терминала проекта по производству нефтепродуктов) даёт импульс развитию бизнес-процессов (новые методы в управлении, производстве, маркетинге) и перехода их на качественно новый

уровень. Это выражается в передаче импульса к средовой подсистеме: предъявляются новые требования к институциональным условиям развития экосистемы, инфраструктурной среде (портовой и производственной).

Кроме того, через процессную подсистему происходит связь с внешней средой экосистемы ППК: интенсивное использование территориального ресурса (I_2), включающее поиск рыночных ниш (маркетинговый процесс), позволяет в итоге предложить продукцию на новые территории S_3 . Таким образом, процессная подсистема выступает трансформатором энергетических ресурсов – I_2 в A_1 .

3.5. Трансформация физических ($T_2 \rightarrow A_2$) и витальных ($S_2 \rightarrow I_2$) ресурсов проектной подсистемой.

Проектная (инновационная) подсистема ППК, испытывающая ограничения пространства и времени «вынуждена» эффективно использовать их, получая доступ к ним от процессной и объектной (промышленный комплекс) подсистем соответственно (см. рис. 2.3). Например, на территории небольшого по площади порта Таганрог функционируют 4 компании, одна из которых – «Курганнефть» – реализует проект по производству топлива, требующий развитие маркетинговых процессов (по поиску партнёров, рынков сбыта).

Проектную подсистему можно назвать «сердцем» экосистемы, которая трансформируя физические ресурсы в энергетические, инициирует новый жизненный цикл экосистемы. Отклонение от этого правила чревато последствиями. Примером может служить период существования ППК в Таганроге, когда элементом его производственной подсистемы являлся автосборочный завод «ТагАЗ». Предприятие размещалось на территории бывшего комбайнового завода (S_2) и на основе его производственной инфраструктуры (здание, коммуникации) (длительный период – T_2), и, с точки зрения рыночной конъюнктуры, было запущено своевременно. Но исследование причин банкротства завода (Орлова, Арутюнова, 2014) показало, что трансформации физических (S, T) ресурсов в энергетические (I, A) не произошло:

Пространство (S_2) \rightarrow интенсивность его использования (I_2). Не были запущены маркетинговые процессы (поиск поставщиков происходил «по ситуации», мониторинг рыночной конъюнктуры не проводился и т.д.) – в итоге производственные мощности полностью использованы не были, что не позволило выйти заводу на проектную мощность;

Время (T_2) \rightarrow активность его использования (A_2). Строительство автотерминала в порту, инициированное корейскими партнёрами, было нецелесообразным ввиду упущенного времени: в Ленинградской области уже появились аналогичные предприятия разных мировых автобрендов: «Toyota», «Nissan», «Ford», «General Motors», в том числе и корейский партнёр «Hyundai», который построил свой автозавод с выпуском новой линейки моделей, тогда как в Таганроге оставалась лицензия на производство прежних, спрос на которые снижался.

2.4 Структура производственных подсистем портово-промышленных комплексов как социально-экономических экосистем

Учитывая стратегическую значимость, в центре внимания данного исследования находится производственный (промышленный) комплекс, поскольку сложности развития ППК связаны с развитием предприятий, составляющих производственную подсистему. Как уже отмечалось, в основе развития ППК лежит сочетание территориальных и отраслевых аспектов, что требует учёта корпоративных, логистических, инфраструктурных, институциональных, биологических, географических и других факторов в процессе управления данными сложными образованиями (Orlova, V. Ilin, 2018). В этой связи актуализируется разработка стратегических решений по развитию производственного (промышленного) комплекса ППК и системы управления, направленной на сбалансированное развитие подсистем ППК.

Разработка системы управления, направленная на сбалансированное развитие подсистем ППК, требует более детальной проработки с точки зрения

структуры и взаимосвязей между подсистемами, поэтому в данном разделе исследуем как экосистему промышленный комплекс (подсистема ППК).

Определение ППК как экосистемы также соответствует категориальным признакам его подсистемы – производственного комплекса: «территориально локализованные комплексы организаций, бизнес-процессов, инновационных проектов и инфраструктурных систем, способные к длительному функционированию в стабильной внешней среде за счёт кругооборота материальных, информационных, энергетических ресурсов» (Клейнер, 2018 б).

Исследование производственных комплексов как экосистем более узкого уровня социально-экономических систем требует более детального рассмотрения его компонентов в модели тетрады. Поскольку «каждая экосистема содержит в своём составе кластеры, платформы, сети и инновационные инкубаторы» (Клейнер, 2018 б. С. 11) целесообразно применить данную систему координации (рис. 2.4).

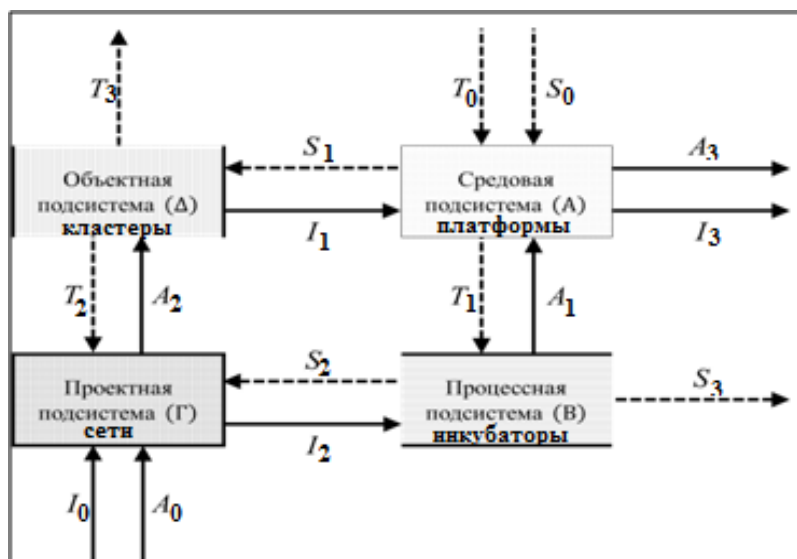


Рис. 2.4. Структурная модель производственной подсистемы ППК как экосистемы мезоуровня

Составлено по (Клейнер, 2018 б)

1. Под платформой понимается объединение технологических, коммуникационных, институциональных и иных инфраструктурных сред, в которых протекает функционирование исследуемых социально-экономических

систем. Платформа как объединение средовых систем относится к классу средовых систем. Платформы являются непрерывными в пространстве и во времени. Инфраструктурная составляющая экосистемы предназначена для создания возможностей прямого взаимодействия между участниками экосистемы, прежде всего между элементами входящего в экосистему кластера. Тем самым инфраструктурная составляющая экосистемы играет роль среды, необходимой для эффективного функционирования кластера (Клейнер, 2018 в. С. 12).

Обобщая опыт исследований инфраструктурных сред в рассматриваемых социально-экономических системах, приходится признать, что инфраструктура создаёт общие и специализированные факторные условия и подразделяется на следующие компоненты:

– отраслевую: производственную, социальную, информационную, институциональную (для оказания услуг научного, управленческого, правоохранного характера, а также финансовая, телекоммуникационная);

– специализированную (инфраструктурные отрасли: автомобильные и железные дороги) (Кузнецова, 2010. С. 63).

В ППК на основе специализированной (портовой) инфраструктуры развивается отраслевая (производственная и т.д.) инфраструктура, позволяющая развиваться промышленному комплексу, что также требует соответствующей институциональной базы, которая должна составить своего рода платформу для этого развития.

В новых портах производственная подсистема чаще находится в непосредственной близости к порту (как в Усть-Луге), где затем на территории промышленного комплекса развитие получает и социальная, рекреационная и др. виды инфраструктуры.

Тенденции развития мировой экономики и опыт передовых ППК демонстрируют приоритетное развитие инновационной, информационно-технической, телекоммуникационной, связи, транспортной инфраструктур, что актуально для развития производственных комплексов в российских портах. В решении этих проблем целесообразно ориентироваться на опыт

функционирования данных видов инфраструктуры в производственном комплексе Роттердама – одного из самых передовых ППК мира.

Инновационный процесс – «единственный в своем роде процесс, объединяющий науку, технику, экономику, предпринимательство и управление – это процесс научно-технического нововведения. В нём воплощаются те знания, которые компетентный руководитель, эффективно работающий ученый, инженер, умный чиновник и просто образованный член общества должны иметь завтра. Это процесс преобразования научного знания в физическую реальность, изменяющую общество» (Дж. Брайт, цитируем по (Кузнецовой, 2012. С. 47)). Успешное развитие производственной подсистемы порта Роттердам объясняется полным соответствием данному определению и указанным категориальным признакам и доказывает, что возникновение и внедрение инноваций в первую очередь зависит от отношения к инновациям управляющих структур.

Инновационная инфраструктура – это субъекты, предприятия и организации, выполняющие функции обслуживания и содействия инновационным процессам: а) технопарковые структуры (инкубаторы; виртуальные инкубаторы; технопарки; технополисы и др.); б) информационно-технологические системы (базы научной, технической, юридической и экономической информации и другие базы данных)⁴³. В таком случае инновационная инфраструктура служит платформой для инновационного развития производственной (и/или портовой) подсистемы и в порту Роттердам представляет собой систему, создающую условия для успешной реализации инновационных процессов и воплощающую стратегический подход управляющей компании порта к его развитию.

Показательна целенаправленность деятельности порта Роттердам на его инновационное развитие. Для работы на территории ППК привлекаются компании, занимающиеся инновационными разработками и представляющие собой технопарковые структуры.

⁴³ Экономический портал. UAMCONSULT.COM. – URL: http://www.uamconsult.com/book_371_chapter_11_II_Innovatsionnaya_infrastruktura.html

В 2006 г. Управление порта и муниципалитет явились инициаторами создания инновационной зоны на территории бывшей судовой RDM под руководством администрации порта. В 2015 г. по их инициативе был открыт крупнейший в Европе инновационный район – интеллектуальное и физическое пространство, способствующее формированию и процветанию новой экономики в порту. Район составляют инновационный кластер «RDM Rotterdam», который находится в ведении Управления порта и является своего рода витриной и акселератором инноваций и в порту и городе Роттердам, и Merwe-Vierhavens – экспериментальный район, где разрабатываются и производятся инновационные продукты в области медицинских технологий, продуктов питания и экологически чистых технологий, а также Центр предпринимательства «Эразмус», включающий Университет «Эразмус»⁴⁴, что способствует развитию инновационной и производственной инфраструктуры промышленного комплекса порта.

2. Под сетью понимается динамичный процесс обмена материальными, информационными или символическими благами, что с функциональной точки зрения позволяет отнести её к числу процессных систем (Клейнер, 2018 б). В промышленном комплексе как экосистемы анализируются основные процессы, связанные с производственной деятельностью и вспомогательные процессы (кадровое обеспечение, материально-техническое обеспечение, управление производственным комплексом и т. д.).

Производители, функционирующие в портовой и припортовой зоне, являются дивизионами вертикально-интегрированных компаний, располагающие свои производства в разных портах, образуя, таким образом, производственные сети.

В рамках сети происходит обмен ресурсами в двух направлениях. Внутри вертикально-интегрированного холдинга, когда обмен происходит между различными производственными предприятиями: например, азербайджанский

⁴⁴ Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/merwe-vierhavens-enrdm-vormeninnovation-district>

ISR-холдинг инвестирует проект по производству дизельного топлива в своей дивизиональной структуре «Курганнефть» (порт Таганрог).

Аналогично происходит межсетевое взаимодействие на территории одного промышленного комплекса. Например, дивизионы разных компаний образуют кластеры, где, конкурируя или дополняя друг друга, происходит обмен материальными, информационными ресурсами (в сфере маркетинга, управления, технологий). Так, в Новороссийском ППК производственная подсистема включает, например, кластеры: нефтяной, цементный и по производству металлоконструкций (машиностроительный завод «Молот», который выпускает запчасти к технологическому оборудованию цементной промышленности).

3. Под инкубатором (в широком смысле слова, включая инкубаторы инноваций, бизнес-инкубаторы, инкубаторы институтов и т.д.) понимается совокупность инновационных проектов, реализуемых в рамках данной социально-экономической системы. Инкубатор, так же, как и его составляющие, относится к числу проектных систем. Инкубатор следует рассматривать как дискретную систему во времени и в пространстве (Клейнер, 2018 в. С. 12). Проектная подсистема промышленного комплекса как экосистемы стимулирует производственный процесс: решение о производстве новой продукции (автомобилей, дизельного топлива), применение новых бизнес-моделей.

В качестве бизнес-инкубатора в порту Роттердам функционирует «RDM Makerspace» – игровая площадка для разработчиков и новаторов, включающая: лабораторию RAMLAB по исследованию, разработке и применению 3D-печати металлических промышленных деталей; компании «IoT Academy» (Internet of things), «Cyber Central», «KPN» (телекоммуникационная), где разрабатываются собственное оборудование и программное обеспечение. На территории «RDM Makerspace» проводятся воркшопы, где участники могут использовать оборудование для реализации своих проектов, и курсы и услуги по программированию.

Управляющая компания порта Роттердам реализует систему мероприятий для подрастающего поколения, который в маркетинговых терминах можно

сформулировать как «бренд на века». В рамках Всемирных дней портов проводятся мероприятия на тему «Самый умный порт» для самых маленьких; специальная учебная программа по ознакомлению с портом и компаниями для всех представителей уровней обучения (от начальной школы до университетского образования).

4. Организационная составляющая систем состоит из отдельных организационных единиц, каждая из которых возникла вследствие реализации общих для экосистемы функций и в связи с этим функционально связана с рядом других подобных единиц. Это означает, что организационная составляющая экосистемы является кластером (Клейнер, 2018 б).

По типу территориально-производственного объединения объектная подсистема производственной подсистемы чаще представлена нефтеперерабатывающими, газовыми, автосборочными, металлургическими и т. д. кластерами, работающими на базе отечественных или импортных ресурсов. Практика показывает, что на территории промышленного комплекса могут располагаться от единиц до сотен предприятий (в порту Роттердам около 120), что позволяет судить о масштабе, уровне развития ППК и его социально-экономическом влиянии на регион своего расположения. Порты привлекательны для транснациональных компаний, поэтому в организационной структуре предприятий преобладает дивизиональная структура. Так, в порту Таганрог из четырёх стивидорных компаний три являются дивизионами. Одна из компаний – «Курганнефть», производящая несколько видов топлива, является дивизионом холдинга «ISR».

Ввиду недостаточно развитой инновационной инфраструктуры отечественных ППК, показателен пример порта Роттердам, где логичным результатом передовой инновационной инфраструктуры и её элементов является функционирование инновационного («RDM Rotterdam»), экспериментального

(«Merwe-Vierhavens») и образовательного («RDM Rotterdam IT Campus») кластеров⁴⁵.

Руководитель программы в «RDM Rotterdam» Д. Гослинга открывает секрет успешного развития ППК: «В Роттердаме мы постоянно ищем возможности сделать порты умнее, эффективнее и устойчивее. Компаниям необходимо разбираться с технологиями, чувствовать их, тогда будут создаваться новые идеи и решения. Предпринимательство и самообучение набирают популярность, если мы свяжем эти инициативы с проблемами нашего региона, сможем привлечь компании в наш порт. Умный порт полон возможностей. Использование новых технологий приведет к новой обрабатывающей промышленности. Следовательно, появятся люди, разрабатывающие и эксплуатирующие новые машины. В итоге будет добавлено больше рабочих мест, чем исчезнет – так создается новая занятость»⁴⁶.

Инновационный кластер «RDM Rotterdam» включает «X Laboratory» (инженерная лаборатория робототехники и R&D акселератор), которая создаёт условия для разработки инновационных продуктов и услуг в сфере робототехники и автоматизации, адаптированные к различным отраслям. А, также оказывает помощь в разработке и создании прототипов и тестированию новых продуктов, вплоть до его эксплуатационной готовности и внедрения. Таким образом, компания разделяет риск и обеспечивает получение результатов.

RDM – это место для новаторской и инновационной обрабатывающей промышленности. Это практическое пространство, в котором технологии оживают и где сходятся различные миры: технологии, порт, компании, студенты, исследования и инновации.

При создании образовательного кластера «RDM Rotterdam IT Campus» объединили свои усилия: колледж профессионального образования «Альбеда», бизнес-школа «RDM», Роттердамский университет прикладных наук и администрация порта. Кампус реализует программы старшего среднего (МВО) и

⁴⁵ Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/rdm-rotterdam>

⁴⁶ Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/rdm-rotterdam>

высшего профессионального образования (НВО). Студенты, преподаватели и исследователи работают вместе над реальными техническими проектами (разработки, производство, тестирование и демонстрацию прототипов новых продуктов), которые способствуют созданию самого умного порта.

Благодаря функционированию этих кластеров произошёл переход от портовой индустрии в быстро растущую инновационную экосистему для обрабатывающей промышленности. Кроме того, в кластеры объединяются передовые институты и компании, которые взаимодействуют со стартапами, бизнес-инкубаторами и бизнес-акселераторами.

Вывод главы 2

1. В результате анализа портово-промышленного комплекса как системы территориально-производственного образования на основе применения системного подхода определены его структура и следующие свойства:

– портово-промышленный комплекс как территориально-отраслевое образование относится к смешанным иерархическим системам с вертикальными и горизонтальными связями.

– ППК является сложной системой, включающей две подсистемы: портовую (транспортно-логистическую) и производственную (промышленный комплекс), предприятия и организации которых подчинены территориальным и отраслевым органам управления, а также взаимодействуют между собой горизонтально.

– целью функционирования ППК как открытой системы является социально-экономическое развитие приморской территории.

– определены свойства ППК как открытой и сложной системы: целостность, коммуникативность, иерархичность, потенциальная эффективность, историчность, самоорганизация, позволяющие квалифицировать ППК как систему.

2. В качестве методологии исследования условий формирования ППК, причин проблемного развития как сложного территориально-отраслевого

образования обосновано применение системной экономической теории, которая позволяет анализировать многоаспектные объекты.

В результате применения системной экономической теории к исследованию ППК на макроуровне, обосновано его понимание как подсистемы «Хозяйственной практики» в системе четырёх взаимосвязанных подсистем экономики: управление экономикой, экономическая политика и экономическая наука. В рамках подсистемы «экономическая наука» в развитии ППК определены следующие проблемы:

– в отечественной экономической науке как средовой системе формирования ППК недостаточно внимания уделяется производственной составляющей, в то время как зарубежные исследования в данной сфере, демонстрируют к этому большой интерес, в первую очередь – вопросам управления; с точки зрения институциональной, проблематичность развития ППК видится в отсутствии документов, целенаправленно разработанных для развития их производственной подсистемы;

– относительно экономической политики государства установлено, что развитию производственной подсистемы ППК способствует его нацеленность на развитие собственного производства и инфраструктуры, в том числе и портовой, что нашло отражение в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., а также – в разработке Федеральных целевых программ по развитию портов.

В рамках проектной системы «управление экономикой» в развитии ППК определены следующие проблемы: на макроуровне проектное управление осуществляется в отношении развития элементов портовой подсистемы ППК; проектный подход в развитии портов и прилегающих промышленных зон успешен, но недостаточен для развития ППК. Таким образом, управление развитием ППК на макроуровне происходит в рамках проектного подхода, при котором сложно охватить все порты большой страны.

3. В соответствие с методологией СЭТ определена структура ППК как подсистемы хозяйственной практики, которая включает следующие четыре

сектора: средовой (инфраструктурный), процессный, проектный и объектный (организации). В рамках объектного сектора определены проблемы, касающиеся взаимодействия объектов портовой и промышленной подсистем ППК; в рамках средового сектора показана значимость различных видов инфраструктуры для развития ППК (создания в них новых производств); рамках процессного сектора определены проблемы в управлении ППК, связанные с отсутствием: общей стратегии развития ППК, согласованности стратегий всех уровней относительно развития ППК, мотивации бизнеса к тесному взаимодействию с властями, проработанные инвестиционные проекты и др.; в рамках проектного – определена его недостаточность.

В процессе исследования портово-промышленного комплекса как социально-экономической экосистемы были получены результаты теоретического и практического значения.

1) В результате исследования обоснована необходимость институционализации ППК как стратегически значимого территориально-отраслевого образования на макро-уровне. Это позволит выстроить в отношении ППК систему регулирования, способную использовать его как инструмент развития отечественного производства. Затронет фундаментальный уровень в системной структуре страны – государство, социум, экономика, бизнес. А также: на мезоуровне – региональная власть, региональный социум, региональная экономика, региональный бизнес.

2) На основе применения концепции экосистемы мезоуровня к исследованию ППК (как региональной подсистемы) проведена структуризация ППК как сложного территориально-отраслевого объекта и детализирован процесс его функционирования в разрезе четырёх подсистем: объектной, средовой, процессной и инновационной (проектной).

3) На основе детализации ресурсных потоков – экзистенциальных (физических) и витальных (энергетических) – раскрыты и систематизированы возможности каждой подсистемы ППК как экосистемы в трансформации физических и энергетических ресурсов и сформулирована их роль в развитии

ППК. Это позволит определить возникновение упущенных возможностей, а, следовательно, и появление рисков.

Обосновано применение модели тетрады в качестве системы оценивания состояния развития ППК, что позволит выявить и систематизировать проблемы и определить задачи развития в рамках каждой составляющей и, в перспективе, разработать систему управления сбалансированным развитием производственной подсистемой ППК.

4. В целях детализации исследования ППК и в стратегической перспективе разработки системы управления им как сложным территориально-отраслевым объектом проведена структуризация промышленного комплекса как его производственной подсистемы. Для этого в рамках модели тетрады применена система координации, состоящая из кластеров, платформ, сетей и инкубаторов как неотъемлемых составляющих экосистем.

В результате структурирования производственной подсистемы ППК как бизнес-экосистемы определены проблемы и возможности развития в рамках каждой составляющей, что, в перспективе, позволит разработать систему управления её сбалансированным развитием.

Выявлено, что основой успешного развития производственной подсистемы ППК Роттердама является нацеленность Управляющей компании порта на развитие инновационной платформы, инновационных процессов (сети), инкубаторов, инновационных предприятий и организаций (кластеры). Это свидетельствует о реализации стратегического инновационного управления.

ГЛАВА 3. ИНСТИТУТЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПОДСИСТЕМЫ ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ

3.1 Институциональная база развития зарубежных портово-промышленных комплексов

Как было уже обосновано ранее (подробнее в § 2.3) для формирования и эффективного функционирования портово-промышленного комплекса как экосистемы необходимо сбалансированное развитие его четырёх подсистем: средовой, процессной, проектной и объектной. Исследование ППК России на основе системной экономической теории показало, что средовая подсистема данного сложного объекта в части институциональных основ развития демонстрирует её неготовность к подобным территориально-отраслевым проектам.

Ввиду того, что механизм образования и деятельности крупных зарубежных ППК отработывался в рыночных условиях, совершенствуясь в процессе глобализации, обратимся к их опыту, в целях его адаптации к развитию российских ППК.

Поскольку порт является центром развития ППК, необходимо исследовать институциональные основы его функционирования (формы собственности и виды управления портов), инициирующие развитие других элементов средовой подсистемы: инфраструктуры и инвестиционного климата, во взаимосвязи с процессной, проектной и объектной подсистемами.

В результате работы Конференции ООН по торговле и развитию «Юридические аспекты управления портами» (UNCTAD, 1993) было выделено 3 типа правового режима в деятельности портов:

1. Порты, находящиеся в централизованном управлении (под контролем государственных органов).
2. Автономные порты, управляемые децентрализованно.
3. Порты частного управления.

Правовой режим портов и, следовательно, степень зависимости порта от власти определяет государство (парламент или административный орган). Европейские порты любой формы собственности (государственной, муниципальной, государственно-муниципальной, частной, смешанной) находятся в подчинении управляющей компании, зачастую в форме акционерного общества.

Помимо того, что инициатива формирования ППК может исходить от порта (Управления порта), существует практика подобной инициативы и от промышленной зоны – от соответствующей Управляющей компании (государственной, муниципальной, частной) индустриального парка или отдельных компаний, если парков несколько. В последнем случае компания выполняет функции управления не только парком (планированием, строительством инфраструктуры и т.д.), но и координацией действий с портом (Фурщик, 2017), то есть участвует в деятельности проектной и процессной подсистем новообразования.

Организационная структура Управляющих компаний портами Роттердам и Антверпен отражает широту полномочий, которыми они обладают. Примечательно, что в структуре Управляющей компании порта Роттердам (Port of Rotterdam Authority – PRA) существуют два подразделения: контейнерно-логистическое и промышленности и навалочных грузов, которые подчиняются непосредственно Президенту и главному исполнительному директору PRA. То есть в оргструктуру Управляющей компании ППК включены функции управления портовой и промышленной подсистемой, что свидетельствует о полномочиях PRA управлять подобной системой. В структуре управления стратегическим развитием порта Антверпен указанием на развитие портово-промышленного комплекса является наличие в Управляющем подразделении функций маркетинга, продвижения и коммерческих отношений в сфере развития бизнеса.

Цели деятельности Управляющих компаний ППК Роттердама и Антверпена (Authority Port Antwerp – APA) идентичны: повышение конкурентоспособности порта как центра логистики и промышленного производства мирового класса, а

также обеспечение последовательного стабильного увеличения добавленной стоимости территориального образования, в пределах которого находится данный ППК. Достижение такой цели обеспечивается стратегическими и эффективными действиями Управляющих компаний Роттердама и Антверпена по развитию промышленных зон и объектов для хранения и перегрузки на основе концессионных соглашений. При этом управляющие компании отвечают за эффективность использования земель и соответствие новых инвестиций стратегиям развития соответствующих ППК.⁴⁷

Необходимо отметить, что для повышения конкурентоспособности была изменена форма управления портом Антверпен. Так, до 1997 г. портом управляли мэр и местный совет города Антверпена, после этого была создана Управляющая компания как независимое, муниципальное агентство. Такая организационно-правовая форма дала Управляющей компании собственные автономные полномочия в области привлечения трудовых ресурсов, а также в создании совместных предприятий. С 1 января 2016 г. управляющая компания порта Антверпен становится открытым акционерным обществом, что расширяет её полномочия, например, в части привлечения на свою территорию коммерческих организаций для развития промышленности⁴⁸.

В пределах средовой подсистемы ППК наблюдается взаимодействие подсистем, обеспечивающих его развитие: оживление институциональной активности, стимулирующей формирование благоприятного инвестиционного климата, который обеспечивает развитие инфраструктуры ППК. В этом «круговороте» развития с помощью проектной подсистемы активизируется объектная подсистема, в рамках которой создаются новые логистические и производственные компании. Так, в составе ППК Роттердама существует эффективная система управления промышленными предприятиями (которых уже более 120⁴⁹), действующими на его территории на основе арендных отношений. В

⁴⁷ Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/> (дата обращения 10.09.2018).

⁴⁸ Российское судоходство (отраслевой портал). – URL: <http://www.rus-shipping.ru/ru/flag/news/?id=27264> (дата публикации 26.01.2016); Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/> (дата обращения 10.09.2018).

⁴⁹ Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/> (дата обращения 10.09.2018).

соответствии со стратегией развития ППК для привлечения новых предприятий применяются специальные меры: введение льготных тарифов и периодов адаптации к местным условиям.

Средовая подсистема ППК Роттердама создаёт предпосылки для образования и развития новых промышленных объектов. Так, PRA имеет право первого выбора т. е. любое имущество, находящееся в районе порта, но не принадлежащее Управляющей компании, в случае намерения его продать, должно быть сначала предложено PRA, что позволяет разумно расширять инвестиционное пространство ППК и делать его доступным для концессионного рынка.

Сложившаяся институциональная среда позволяет зарубежным ППК развиваться в двух направлениях: с одной стороны – расширение территории, отведенной порту и промышленным предприятиям (Фурщик, 2017), с другой – выведение портовых сооружений из городского центра, ограничивающего их развитие, на периферию. В ППК Роттердама главным критерием в принятии концессионных решений относительно территории, удалённой от порта, является инвестиционный. Управляющая компания подходит к этому стратегически – в первую очередь это касается новых инвестиций и вложений, приносящих долгосрочную добавленную стоимость.

Все заявки потенциальных держателей концессий тщательно анализируются. При принятии решения о предоставлении концессии, помимо анализа финансового положения компании и объёма планируемого инвестирования, во внимание принимается цель и характер деятельности для оценки степени необходимости в дополнительном морском транспорте, перспектив прямой и косвенной занятости, соблюдения принятой стратегии и концессионной политики в целях сохранения принятых целевых установок деятельности порта как промышленной зоны ППК.

В организационной структуре ППК Антверпена предусмотрены институциональные инструменты и механизмы взаимодействия Управляющей компании с предприятиями: отдел по управлению имуществом через свое

инвестиционное подразделение предлагает ряд услуг по консультированию компаний, намеревающихся инвестировать в пределах ППК, проекты по размещению бизнеса (как внутри, так и за пределами порта), по налогам, субсидиям, сборам и вычетам. Задачей данного подразделения является развитие ППК в рамках трех стратегических направлений: деятельности порта, промышленности (в первую очередь химической) и логистики. Эта задача решается на основе заключения соглашений со всеми соответствующими организациями.

В целях максимальной реализации инвестиционного потенциала территории инвестиционное подразделение уполномочено выступать в качестве единственного контактного лица, что упрощает поиск доступных площадей для потенциальных инвесторов (UNCTAD, 1993). Таким образом, об эффективности институциональной среды можно судить по развитию проектной подсистемы ППК.

Проведённое исследование институциональных условий функционирования зарубежных ППК позволяет говорить о целесообразности применения зарубежного опыта в развитии производственной подсистемы формируют средовую систему, которая обеспечивает условия для образования и развития портово-промышленных комплексов.

3.2 Институциональные условия стратегического развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов в России

В России, «несмотря на мощный международный тренд, тематика индустриальных парков на припортовых территориях почти не развивается. Практически вблизи почти любого морского порта существует некоторая промышленная зона, но бессистемный набор отдельных и неэффективно используемых участков очень далёк от современного подхода к организации производственных площадок» (Фурщик, 2017). Функционирование множества

хозяйствующих и управляющих агентов различных по форме собственности и полномочиям требует адекватной модели управления, а следовательно, и соответствующей институциональной среды.

В России формирование и развитие ППК связано с различного рода сложностями. Наиболее остро они проявляются в отсутствии или недостаточной действенности институтов и механизмов: защиты прав собственности; взаимодействия субъектов управления, вовлеченных в деятельность ППК; доступа к информации о деятельности государственных органов и корпоративной отчетности; противоречиях нормативно-законодательной базы целям развития региональных промышленных комплексов. Поэтому в данном разделе определим и систематизируем институциональные проблемы стратегического управления развитием российских портов как центров ППК.

Институциональную среду ППК составляют нормативно-правовые документы, направленные на развитие портовой подсистемы: ФЗ № 261-ФЗ «О морских портах в РФ..» от 08.11.2007, ФЗ № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» от 09.02.2007, ФЗ №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» 21.07.2005, «О внесении изменений в ФЗ «Об ОЭЗ» и отдельные законодательные акты РФ» (в части создания ОЭПЗ) от 30.10.2007 г. № 240-ФЗ для смягчения бюрократических барьеров в части привлечения финансирования в развитие ОЭПЗ, 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».

Крупный морской порт является системообразующим центром развития ППК. Поэтому в программу первого этапа изучения должны быть включены исследования основ функционирования и порта, и ППК в целом (институциональное обеспечение, формы собственности, предпринимательский климат и др.). Процесс становления первых ППК в России сопровождается большими трудностями, основные из которых следующие.

1. *Проблемы институционального характера.* В частности, ППК в Усть-Луге создавался в не соответствующей ему институциональной системе.

Строительство началось по инициативе и при инвестировании частной компании ОАО «Компания Усть-Луга», созданной в 1992 г., а «Закон о морских портах РФ» вышел 8 ноября 2007 г. Это обстоятельство и обусловило трудность развития первого в России ППК.

Строительство порта начиналось без государственного финансирования. Не говоря уже о производственной подсистеме, развитие которой «невозможно без создания соответствующей инфраструктуры, которое в большинстве случаев реально только при наличии бюджетного финансирования» (Фурщик, 2017). Участие государства в проекте строительства нового порта Усть-Луга началось лишь в 2002 г., т. е. не на этапе планирования и даже не на этапе разработки, а на этапе реализации проекта. Только в 2012 г. проект «Комплексное развитие морского торгового порта Усть-Луга и прилегающей территории» был включён в Перечень приоритетных инвестиционных проектов Северо-западного федерального округа, утвержденный Постановлением Правительства РФ 07.02.2012 г. Подобные проекты, имеющие стратегическое значение для развития экономики региона и страны в целом требуют активного участия государства не только на стадии их реализации, а на этапе разработки.

Неготовность институциональной среды к подобным территориально-отраслевым проектам сказалась на участии правительства Ленинградской области в развитии инфраструктуры ППК Усть-Луги. В частности, газификация в районе морского порта дала старт большим газохимическим проектам и способствовала включению проекта строительства грузового аэропорта в программу социально-экономического развития региона до 2030 г. (Ерофеев, 2016). Но участие госструктур в развитии стратегически важного объекта (порта) происходило «по ситуации», без разработки стратегического плана. Поэтому возникали и усложнялись проблемы организационного порядка: согласования, координации – управления экономическими проектами в ППК Усть-Луги, что, в свою очередь, осложнило и затянуло развитие его объектной и процессной подсистем.

Проблемы дисбаланса хозяйственной деятельности портов, как подсистемы ППК (объектная система) и нормативно-правовой базы (средовой системы)

начала 2000-х гг., препятствовали развитию стратегических направлений формирования и функционирования ППК, в частности, привлекательности портов для государственно-частного партнёрства в части привлечения внебюджетных инвестиций. Сложившаяся ситуация в средовой подсистеме компенсировалась элементами других подсистем, что давало временные результаты, но препятствовало систематическому развитию ППК как мезоэкономической подсистемы.

Таким образом, для проектов, подобных Усть-Луге, требовалась иная законодательная база, упорядочивающая земельно-имущественные отношения и полномочия субъектов управления.

2. Российская правовая база функционирования ППК. Основным документом, формирующим нормативно-правовую базу данной отрасли, явился Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах РФ», который заложил основы регулирования отношений, возникающих в морских портах, установил порядок строительства, открытия, закрытия портов, порядок осуществления в них хозяйственной деятельности, в том числе оказания услуг, а также закрепил основы государственного регулирования деятельности в морских портах. Закон регулярно дополняется и изменяется.

Российские и зарубежные морские порты различаются по своей организационно-правовой форме и по функциям (полномочиям) управляющей организации. В первую очередь это касается форм собственности: большинство зарубежных портов (преобразовавшихся в ППК) находились и находятся в государственной либо в муниципальной (или в смешанной) собственности и управляются компанией, акционерами которой является государство и/или муниципалитет. Это позволяет реализовать интересы государства в развитии ППК в целях повышения конкурентоспособности портов.

Независимо от формы собственности (государственной, частной, смешанной), регулирование деятельности всех морских портов России, согласно ст. 8 ФЗ «О морских портах», осуществляется государством, чьи интересы

представляют ФГБУ «Администрация морских портов...»⁵⁰ и ФГУП «Росморпорт»⁵¹. Но это регулирование не касается финансово-хозяйственной деятельности, которую ведут частные компании на территории морских портов, а также вопросов привлечения инвестиций и развития производственной подсистемы ППК, что объясняется ограниченными полномочиями управляющих организаций. Данная институциональная проблема препятствует достижению указанной в Законе «О морских портах» цели повышения конкурентоспособности морских портов.

Несмотря на указанные проблемы, требующие своего решения, анализ нормативно-правовой базы, в части земельно-имущественных отношений в морских портах России, позволяет говорить о позитивных возможностях формирования и развития ППК.

В Законе о морских портах указывается, что «земельные участки в границах территории действующего морского порта могут относиться к землям промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, землям для обеспечения космической деятельности, землям обороны, безопасности и землям иного специального назначения или к другой категории земель с разрешенным использованием для размещения объектов инфраструктуры морского порта (Закон «О морских портах», 2017. Гл. 7, ст. 35). Данные положения актуальны для развития промышленных комплексов в рамках ППК и являются институциональным основанием для их формирования и развития.

В рамках темы исследования интерес представляют те статьи закона, которые регулируют отношения, связанные с взаимодействием государства и хозяйствующих компаний. Так, в ст. 28 Закона «О морских портах» «Земельные участки для обеспечения деятельности в морском порту» (ч. 3), зафиксировано, что они не предоставляются индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам в собственность. Правда, в ч. 4 данной статьи указаны исключения (Закон

⁵⁰Официальный сайт ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря». – URL: <http://www.bsamp.ru/> (дата обращения 20.10.2018).

⁵¹Официальный сайт ФГУП «Росморпорт». – URL: <http://www.rosmorport.ru/history.html> (дата обращения 20.10.2018).

«О морских портах», 2007. гл. 6, ст. 28) (изменения от 19 июля 2011 г. № 246-ФЗ), а именно это:

– земельные участки морского порта, занятые гидротехническими сооружениями, созданными или приобретенными за счёт средств инвесторов (индивидуальных предпринимателей (ИП) или юридических лиц);

– земельные участки, занятые зданиями, строениями, сооружениями, используемыми для осуществления деятельности в морском порту и принадлежащими на праве собственности ИП или юридическим лицам;

– искусственные земельные участки, созданные ИП или юридическими лицами на водных объектах, находящихся в федеральной собственности, могут находиться в их собственности.

При этом указывается, что земельный участок, расположенный в границах морского порта, может быть изъят для государственных нужд в порядке, предусмотренном гражданским и земельным законодательствами (Закон «О морских портах», 2007. Гл. 6, ст. 28, п. 6) (изменения от 1. 04. 2015).

Таким образом, на территории российских морских портов участки земли могут находиться и в государственной, и в частной собственности, что создаёт условия развития портовой инфраструктуры за счёт бюджетных и внебюджетных средств. По мнению заместителя Министра транспорта РФ В. Олерского, общие усилия государства и частного сектора способны обеспечить продолжение положительной динамики развития морской отрасли, что выгодно и государству, и инвесторам (Олерский, 2017. С. 8). И в то же время, это позволяет государству инициировать и участвовать в стратегических проектах, в том числе и совместно с коммерческими организациями, работающими в порту, а, следовательно, способствовать формированию на территории ППК производственных предприятий.

Обязательным условием договора аренды, концессионного соглашения в отношении недвижимых объектов инфраструктуры морского порта, находящихся в государственной собственности, является использование объекта аренды, объекта концессионного соглашения по назначению (как в зарубежных ППК).

Срок аренды находящегося в государственной собственности и расположенного в морском порту имущества не может составлять менее 15–30 лет (в различных случаях) (Закон «О морских портах», 2008. гл. 6, ст. 31). По мнению В. Олерского, ряд положений данного законопроекта направлен на урегулирование арендных отношений в морских портах, в том числе их прозрачности (Олерский, 2017. С. 8).

Таким образом, проблемы институционального характера препятствуют взаимовыгодному сотрудничеству участников ППК, не определён орган власти, ответственный за вовлечение хозяйствующих субъектов и граждан в процесс планирования, не предусмотрена разработка процедур вовлечения. Как следствие, возникновение проблем в управленческой сфере, которую представляют чиновники и менеджеры разных уровней.

Тем не менее, для реализации государственно-частного партнерства, как стратегического инструмента формирования эффективной институциональной среды ППК имеются основания. Как показывают исследования зарубежных портов, для их системного развития необходим единый орган управления, наделенный достаточными полномочиями для сбора актуальной информации о деятельности операторов порта, разработки управленческих решений в рамках государственной, региональной и городской стратегий развития ППК, контроля реализации этих решений.

3.3 Разработка рекомендаций по совершенствованию институциональной среды стратегического планирования производственной подсистемы портово-промышленных комплексов

Опираясь на выявленные проблемы в институциональных условиях стратегического планирования производственной подсистемы ППК, определим возможные направления их решения. В качестве методической основы применим модель экосистемы, включающую: средовую, процессную, проектную и объектную подсистемы. Средовая подсистема в теории экосистем является базовой для развития других подсистем и представляет собой совокупность

компонент среды функционирования единиц экосистемы (Клейнер, 2015): интеллектуальную среду; социально-экономические институты (регламенты); инфраструктуру; инвестиционный или производственный климат; информационную среду.

По мнению О. С. Белокрыловой, исходным пунктом формирования институциональной среды новой индустриализации региона выступает создание институциональных элементов⁵²:

- а) *регулятивных* – государственная политика, законодательные нормы;
- б) *когнитивных* – институты распространения знаний о сформированных регулятивных (законодательных) нормах;
- в) *регламентирующих сотрудничество субъектов экономической деятельности*;
- г) *ценностно-личностной* составляющей: нормы морали и этики, в т.ч. роль личности представителя высшего менеджмента региона (губернатора) – гармонизирующий элемент.

Сформулируем рекомендации по развитию институциональной среды ППК, опираясь на данную систему.

а) *регулятивные элементы* средовой подсистемы. Определим направления действий государства по совершенствованию отраслевого законодательства, необходимые для развития ППК.

В 2016 г. в целях повышения ответственности и гибкости в принятии решений Правительство поставило задачу к 2018 г. изменить организационно-правовую форму предприятия «Росморпорт» на акционерную, поскольку управление из вышестоящего федерального органа не всегда эффективно, происходит размывание ответственности (Морские порты, 2016. №4). В сфере морского законодательства наблюдается высокая активность: в 2017 г. принято более 100 нормативных правовых актов в области морского транспорта, 6 из которых федеральные. В первую очередь это существенные поправки в Закон о

⁵² Белокрылова О.С. Из доклада: Новое индустриальное или постиндустриальное общество: куда идем? На XXXII-й межд. науч.-практ. конф. «Экономико-правовые аспекты реализации стратегии модернизации России: поиск модели эффективного социохозяйственного развития» г. Сочи 4 - 8 октября 2017 г.

морских портах и сопряжённые с ним акты в части регулирования имущественных и земельных отношений в портах, порядка создания морского порта, формирования и изменения его границ (Олерский, 2018). Данные изменения перспективны и для развития предприятий промышленного назначения.

Правительством РФ предложен закон, которым устанавливается предельная ставка вывозной таможенной пошлины для группы нефтепродуктов на уровне 90 %. Данное нововведение преследует цель стимулирования производства отдельных категорий товаров, выработанных из нефти, и их реализации на внутреннем рынке и возможности получения дополнительных доходов при экспорте нефтепродуктов (Морские порты, 2018. №5). Это является важным шагом на пути к расширению производственной деятельности в портах в рамках нефтяного кластера, при условии благоприятно складывающейся рыночной конъюнктуры на внутреннем рынке.

Сегодня морское хозяйство России – это 67 морских портов общей мощностью около 966 млн т. По мнению заместителя министра транспорта В. Олерского, для портовиков в России созданы максимально комфортные условия на законодательном уровне и в рамках реализации государственных и федеральных программ развития транспорта, других нормативных актов, исполнение которых лежит на ФАМРТ «Росморречфлот» (Олерский, 2017).

Под морским портом в Законе понимается «его территория и совокупность размещенных в границах этой территории объектов инфраструктуры морского порта, используемых для осуществления деятельности в целях торгового мореплавания, в том числе для оказания услуг» (Закон «О морских портах», 2007. Гл. 1, ст. 9). Необходимо отметить, что на территории крупных современных портов России (Новороссийск, Усть-Луга) функционируют нефтяные терминалы, которые являются не только хранилищем нефтепродуктов, но включают и производственные процессы. Многие объекты портовой и производственной инфраструктуры находятся в собственности одного владельца, в том числе и производственные мощности (например, нефтяной терминал «Курганнефть» в

порту Таганрог планирует развивать собственное производство флотского топлива), но относительно потенциальных инвесторов-производителей в Законе о морских портах информации нет. В этой связи необходима идентификация (институционализация) портов как более широкого понятия, так как многие порты по сути уже являются портово-промышленными комплексами.

Субъектом координации по вопросам реализации инвестиционных проектов (в части способов реализации: на основе договора-подряда с рассрочкой платежа, арендных, концессионных отношений) является ФГУП «Росморпорт». Но при любом способе реализации инвестиционного проекта речь идет (в Законе о морских портах, в обсуждениях отраслевой печати) о намерениях инвестирования в строительство (реконструкцию) объектов морской портовой инфраструктуры. В системе функционирования зарубежных портово-промышленных комплексов, где так же на территории портов размещены нефтеперерабатывающие заводы и по переработке СУГ, Управляющая компания занимается вопросами развития и транспортной, и производственной инфраструктуры.

Не все предприятия производственной подсистемы являются собственниками объектов, расположенных на территории портов. В этой связи, интерес представляет дополнение в (Закон «О морских портах», 2007. Гл. 6, ст. 31, п. 14) (изменения от № 324-ФЗ от 03.08.2018) одного из отраслевых направлений (рыболовства). «Порядок сдачи в аренду федерального имущества... устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области рыболовства по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере анализа и прогнозирования социально-экономического развития, развития предпринимательской деятельности». Учитывая данное дополнение, целесообразна доработка аналогичного порядка относительно производственной подсистемы ППК.

Большой вклад в подготовку и принятие важных для отрасли законодательных актов вносит Ассоциация морских торговых портов (АСОП). В частности, при его участии:

- был принят закон «О морских портах» (2007 г. с последующими изменениями);
- введено понятие «оператор морского терминала», «транспортная организация»;
- внесены изменения в Налоговый кодекс РФ: освобождение предприятия от налога на имущество по портовым сооружениям, введенным в эксплуатацию с 1 января 2010 г., что создало определенные преимущества при формировании программ развития портовой инфраструктуры;
- велась работа над прекращением ценового регулирования услуг стивидоров (частично уже удалось сделать);
- подготовлен блок законодательных актов о порядке передачи федерального имущества морских портов в аренду и т.д. (Михайлов, 2017).

Министерством транспорта совместно с отраслевыми ассоциациями, в том числе и АСОП, в 2017 г. подготовлен законопроект по внесению в действующие положения ФЗ «О морских портах...» комплексных поправок и коррелирующих с нормами иных законодательных актов РФ. С момента выхода закона о морских портах в 2007 г. актуальные изменения вносились в него достаточно динамично. Это объясняется тем, что «портовая отрасль является одним из самых динамично развивающихся секторов российской экономики, деятельность на рынке портовых услуг осуществляется в условиях конкуренции» (Олерский, 2017). В результате к настоящему времени некоторые изменения создают возможности развития предпринимательства в портах, в том числе и производственного назначения.

Без поставленной цели – формирование промышленного комплекса в портах – сложно составить системную институциональную базу их развития, хотя на уровне портов эта цель формируется как задача в целях роста грузооборота. Так, например, порт Советская Гавань, где функционируют 6 стивидорных компаний с общим грузооборотом 540 тыс. т (Фомин, 2018), планирует

наращивание портовых мощностей за счёт привлечения транзитных грузов и за счёт местных производств, среди которых основными являются добыча и переработка рыбной продукции и морепродуктов.

В соответствии с поручением Правительства РФ Минтрансом (при участии АСОП) в 2017 г. разработан проект Федерального закона «О свободных портах в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Законопроект направлен на регулирование производственной деятельности портов, аэропортов и транспортно-логистической инфраструктуры на прилегающей территории. Законопроект вводит в законодательство РФ понятие «свободный порт» и определяет общие принципы функционирования свободных портов в России (Морские порты, 2017). Основное содержание закона «О свободных портах» – это определенный пакет льгот по налогам: налог на прибыль, на имущество, дополнительные возможности применения специальных таможенных режимов.

В настоящее время данный режим функционирует в рамках законодательства «О свободном порте Владивосток» (с 2015 г.), который направлен на развитие территорий отдельных субъектов Дальнего Востока в целом, а не только морских портов. В соответствии с критериями отбора резидентов свободного порта отдается предпочтение заявителям, планирующим реализовывать на его территории новый инвестиционный проект либо новую для них деятельность. Некоторые положения, в том числе и изложенное выше (в соответствии с которым, действующие операторы морских терминалов порта Владивосток под данные критерии не подпадают), по мнению специалистов, требуют доработки (Олерский, 2017. С. 10). Данные положения более перспективны с точки зрения пространственной. Несмотря на то, что речь идёт о транспортно-логистической сфере, приоритетность относительно инвестиционной деятельности хозяйствующих субъектов имеет прогрессивный характер и перспективны для развития производственной подсистемы.

Исследуем содержание Закона, определяющего меры государственной поддержки и порядок осуществления предпринимательской деятельности в

свободных портах, с целью выявления возможности для формирования промышленных комплексов.

Свободный порт – часть территории Российской Федерации, включающая территории и (или) акватории морских портов, речных портов, открытых для захода иностранных судов, и (или) прилегающие к таким морским портам, речным портам, и (или) планируемые для размещения таких морских портов, речных портов территории, на которой действуют меры государственной поддержки предпринимательской деятельности, а также может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны (проект ФЗ «О свободных портах». 2015. Ст. 2. С. 2).

В границах свободного порта допускается осуществление предпринимательской деятельности, в том числе (помимо строительства инфраструктуры и транспортно-логистических):

- производство, ремонт, техническое обслуживание, модернизация морских судов, речных судов, воздушных судов, авиационной техники, в том числе двигателей и других комплектующих изделий для воздушных и морских судов;

- производство и переработка товаров, в том числе переработка водных биологических ресурсов (проект ФЗ «О свободных портах». 2015. Ст. 7).

В ст. 13, ч. 6 в рамках регулирования деятельности свободных портов указывается, что решение об отказе в заключении соглашения об осуществлении деятельности в границах свободного порта принимается в том числе и в следующих случаях:

- несоответствие деятельности, которую планируют осуществлять заявители, указанные в ч. 1 настоящей статьи, видам предпринимательской деятельности, предусмотренным ч. 2 ст. 7 настоящего Федерального закона;

- несоответствие бизнес-плана критериям, установленным администрацией свободного порта (проект ФЗ «О свободных портах». 2015. Ст. 13, ч. 6).

Структуру управления свободным портом составляет Высший коллегиальный орган управления – наблюдательный совет свободного порта; Уполномоченный федеральный орган – федеральный орган исполнительной

власти, уполномоченный Правительством РФ в области создания и функционирования свободных портов; Администрация свободного порта – определенное Правительством российское публичное акционерное общество, с которым заключено соглашение о создании свободного порта (проект ФЗ «О свободных портах». 2015. Ст. 3, ст. 9). Структура управления свободным портом в значительной степени аналогична структуре управления зарубежными портами (например, Роттердам, Гамбург).

Изложенные возможности развития промышленного комплекса на основе Закона о свободных портах позволяют выдвинуть следующие положения.

Во-первых, режим свободного порта и специальный таможенный режим, нацеленные на развитие транспортно-логистической инфраструктуры порта и прилегающей территории, расширяют возможности развития промышленного комплекса в порту.

Во-вторых, имеет смысл под «предпринимательской деятельностью» понимать не только портовые операции (погрузо-разгрузочные и т.п.), но и связанные с деятельностью промышленной подсистемы порта. Производство товаров – достаточно широкое понятие, которое может включать и деятельность промышленного комплекса.

В-третьих, указанная структура управления свободным портом применима в управлении ППК.

б) когнитивные составляющие – институты распространения знаний о сформированных регулятивных (законодательных) нормах.

Рассмотрим данный институциональный элемент на примере динамично развивающихся портов Дальнего востока. Приморский край с каждым годом привлекает к себе больше внимания со стороны иностранных инвесторов, благодаря реализации госпрограмм по развитию отрасли морского транспорта на Дальнем Востоке и его интеграции в международное экономическое пространство. Большое значение в этом имеет проведение важных международных мероприятий и форумов, в том числе организованных АМП Приморского края или при его участии. К подобным событиям относятся: 28-е

заседание Комитета Токийского меморандума о взаимопонимании по контролю судов государством порта в АТР (20 стран-участниц), Восточный экономический форум 2015–2017 гг., Международная парусная регата в рамках Восточного экономического форума–2018 (Дрегваль, 2018).

Данный опыт на региональном, федеральном уровнях, будет полезен для распространения и в других портах страны. Подобная практика в целях развития не только транспортно-логистической, но и производственной подсистемы позволит решить целый комплекс задач инфраструктурной, экономической, социально-культурной сферы припортовых территорий. Обмен опытом и актуализация общих проблем способствует формированию новых предложений, проектов, в первую очередь институционального порядка, активному взаимодействию с отраслевыми министерствами.

Структура АСОП включает Комитеты: по экономике и социальным вопросам, инвестиционных программ развития портовой инфраструктуры и производственных вопросов, по коммерческо-правовым вопросам, по технике и технологии, по экологии и охране окружающей среды. Данная структура, охватывающая различные сферы портовой деятельности представляет собой полноценный институт распространения знаний. Учитывая актуальность развития промышленной подсистемы, необходимо в функции Комитета по производственным вопросам включить не только производство транспортно-логистических услуг, но и связанные, например, с деятельностью обрабатывающих производств.

В целях развития промышленного комплекса ППК это позволит решить вопрос, связанный с разработкой стратегии, задающей ориентиры развития производственной подсистемы ППК, дающей импульс к формированию реальных стратегий производственных компаний, работающих в порту или в прилегающей территории;

в) регламентирующие (обеспечивающие) сотрудничество субъектов экономической деятельности. Требуется своего решения проблема отсутствия партнёрства между ведомствами (министерствами) (Стратегия-2030), которая

ведет к проблемам в прогнозировании и в скоординированности действий между производством и морским транспортом, т. е. – к проблемам в реализации управленческих функций, что препятствует развитию производственной подсистемы ППК.

Положительным является опыт конструктивного взаимодействия Ассоциации морских торговых портов (АСОП) с Минтрансом России, с думским Комитетом по транспорту и другими федеральными органами власти, что позволило на протяжении последних 10 лет увеличить объем грузопереработки практически в 3 раза, а пропускную способность российских морских портов довести до 900 млн т грузов в год (Морские порты, 2017. №3). Ввиду усложнения функций портов, в том числе и в связи с развитием в них производственной подсистемы, целесообразно АСОП необходимо тесно взаимодействовать с Минпромторгом, с Минэкономразвития и Комитетом Государственной думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству.

Как уже отмечалось ранее (подробнее в § 1.4) ППК относятся к кластерным структурам. Поскольку в большинстве случаев территория портов ограничена в пространственном развитии, необходим контроль над предоставлением статуса резидентов. В этой связи, как отмечает управляющий консалтинговой компанией М. Фурщик, наибольшая эффективность будет достигаться в случае формирования в индустриальном парке промышленного кластера, что изначально должно быть заложено в концепцию его развития. Кластерная модель инициирует синергетические эффекты, создаёт возможность формирования профильного технопарка (Фурщик, 2017. С. 27). В рамках кластерной концепции элемент сотрудничества институционально обеспечен Постановлением Правительства РФ от 31 июля 2015 г. № 779 «О промышленных кластерах и специализированных организациях промышленных кластеров».

Для развития производственной подсистемы ППК как кластерной структуры, целесообразно опираться на следующие положения Постановления «О промышленных кластерах...»⁵³:

– организации-участники кластера производят промышленную продукцию, находятся в функциональной зависимости между собой и расположены в территориальной близости друг к другу на территории одного или нескольких регионов;

– не менее 50% продукции кластера, произведенной каждым его участником, используется другими его участниками (исключение сделано для тех членов кластера, продукция которых направляется сразу на внутренний или внешний рынок);

– создание и развитие промышленного кластера осуществляется с учетом стратегии пространственного развития РФ, а также схем территориального планирования РФ и отдельных ее субъектов.

Перспективным для развития производственной подсистемы ППК является закрепление понятия специализированной организации промышленного кластера, под которой «понимается коммерческая или некоммерческая организация, осуществляющая методическое, организационное, экспертно-аналитическое и информационное сопровождение развития промышленного кластера. Для получения государственной поддержки кластеру специализированная организация должна отвечать ряду требований, в том числе осуществлять некоторые виды деятельности (консультировать участников кластера по правовым вопросам, осуществлять продвижение продукции кластера через СМИ, привлекать кредитные и инвестиционные ресурсы и т. д.)»⁵⁴. Указанные требования и функции соответствуют характеристикам и полномочиям Управляющей компании мировых ППК.

⁵³ ГАРАНТ.РУ. – URL: <http://www.garant.ru/news/641043/#ixzz5wJzGrk90>

⁵⁴ ГАРАНТ.РУ. – URL: <http://www.garant.ru/news/641043/#ixzz5wJzGrk90>

Вывод главы 3

1. С позиций системной экономической теории исследованы институциональные условия функционирования зарубежных ППК, что позволило сделать следующие выводы. В странах успешно развивающихся ППК и их производственной подсистемы государственные и муниципальные власти подходят к проектированию и формированию новых портов стратегически – с перспективой создания на их основе ППК, что отражается и на формировании институциональной среды их функционирования.

Зарубежные порты любой формы собственности функционируют под руководством управляющей компании (чаще в форме АО). Наряду с этим, существует практика развития ППК по инициативе, исходящей от Управляющей компании промышленной зоны. В таком случае компания выполняет функции управления не только промышленной зоной, но и координацией действий с портом, то есть участвует в деятельности проектной и процессной подсистем новообразования.

Анализ организационной структуры Управляющих компаний портов Роттердама и Антверпена позволяет сделать вывод об её широких полномочиях относительно портовой и промышленной подсистем. В зону ответственности Управляющих компаний входит эффективность использования земель ППК и соответствие новых инвестиций стратегии развития. Полномочия Управляющей компании относительно операций с имуществом на территории ППК позволяют расширять инвестиционное пространство, а также вести отбор потенциальных инвесторов, что является определяющим в создании предпосылок образования и развития новых промышленных объектов. В принятии концессионных решений по развитию прилегающей к порту территории основным критерием при отборе новых инвестиционных проектов и вложений является перспектива получения долгосрочной добавленной стоимости.

2. Установлено, что в России развитию стратегических направлений формирования и функционирования ППК с начала 2000-х гг. препятствовало несоответствие особенностей хозяйственной деятельности портов и нормативно-

правовой базы. В результате проведенного исследования выявлены и систематизированы институциональные и нормативно-правовые проблемы развития ППК в России.

Показано, что достижение цели повышения конкурентоспособности морских портов (как подсистем ППК), указанной в Законе «О морских портах» осложняется тем, что регулирование деятельности в морских портах России, осуществляется государственными организациями ФГБУ «Администрация морских портов» и ФГУП «Росморпорт», не распространяется на финансово-хозяйственную деятельность, которую ведут частные компании на территории морских портов, а также на вопросы привлечения инвестиций и развития производственной подсистемы ППК.

В тексте Закона «О морских портах в РФ» выделены положения, открывающие перспективы развития ППК: статьи, регулирующие земельно-имущественные отношения, открывающие возможности ГЧП и позволяющие государству инициировать и участвовать в стратегических проектах, а, следовательно, способствовать формированию производственных предприятий на территории ППК.

3. Исследование институциональной среды развития производственной подсистемы ППК позволило сформулировать перспективные направления её совершенствования по следующим группам:

1) в рамках регулятивных элементов институциональной среды:

– учитывая дополнение в Закон о морских портах одного из отраслевых направлений (рыболовства), целесообразна доработка аналогичного порядка, по другим отраслям промышленности;

– активное участие АСОП в подготовке и принятии значимых законодательных актов, в том числе и создающих возможности развития предпринимательства в портах, в том числе и производственного назначения;

– необходима идентификация (институционализация) портов как более широкого понятия, так как многие порты, по сути, уже являются портово-промышленными комплексами;

– целесообразно применение положений проекта ФЗ «О свободных портах», в частности, касающиеся развития транспортно-логистической инфраструктуры порта и прилегающей территории, предпринимательской деятельности (с расширением видов деятельности), а также – структуры управления;

2) в рамках когнитивных элементов институциональной среды:

– отраслевые форумы как институты распространения знаний о сформированных регулятивных (законодательных) нормах, в том числе, и международные, инициатором и активным участником которых является АСОП, которая, являясь полноценным институтом распространения знаний, охватывает различные сферы портовой деятельности;

– учитывая актуальность развития производственной подсистемы, необходимо в функциях Комитета по производственным вопросам под «производственными» кроме производства транспортно-логистических услуг, понимать и обрабатывающее производство;

3) для институционального обеспечения сотрудничества субъектов экономической деятельности:

– целесообразно АСОП более тесно взаимодействовать с Минэкономразвития, Минпромторгом и Комитетом Государственной думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству;

– применить положения Постановления «О промышленных кластерах...», в том числе и о закреплении понятия специализированной организации промышленного кластера, указанные функции которой соответствуют характеристикам и полномочиям Управляющей компании мировых ППК.

ГЛАВА 4. ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПОДСИСТЕМЫ ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ

4.1 Проблемы и перспективы стратегического планирования в деятельности российских портово-промышленных комплексов

Для определения специфики стратегического управления развитием ППК как мезоэкономического объекта необходимо критически осмыслить теоретический и эмпирический материал по применению методов территориального стратегического планирования в России, на предмет определения и систематизации проблем в стратегическом управлении социально-экономическим развитием территорий.

Объектом данной части исследования является процесс стратегического планирования экономического развития в России. В роли субъектов стратегического планирования выступают институты различного уровня управления социально-экономическими и территориальными объектами. Поэтому, важным фактором построения эффективной системы стратегического территориального управления являются институциональные условия.

В качестве методической основы данной части исследования определён системный подход. В ходе работы использованы методы сравнительного анализа документов правового и методического обеспечения деятельности портов, а также контент-анализа материалов форумов по стратегическому территориальному планированию, сравнительного анализа теоретических концепций корпоративного и территориального стратегического управления, систематизации результатов исследования.

Включение России в мировой экономический процесс в конце XX в., высокая скорость изменений влечёт столкновение разных тенденций в развитии экономики в целом и её регионов и городов в частности. С точки зрения территориальной и отраслевой, города вынуждены проводить все более сложную социально-экономическую политику, искать оригинальные комбинации

различных ее методов и механизмов, что возможно при эффективном сотрудничестве между всеми уровнями исполнительной власти и между государственным и частным секторами (Жихаревич Б.С., 2000). Отмеченные тенденции и проблемы не теряют своей актуальности и до настоящего времени.

Территориальное стратегическое планирование в России в настоящее время характеризуется формированием институциональной системы стратегического управления территориально-производственными образованиями, которые включают различного рода кластеры (к которым, в частности относятся портовая и производственная подсистемы ППК), холдинги, портово-промышленные и агропромышленные комплексы и т. п.

Этот качественно новый этап развития территориального стратегического планирования в России обусловлен современной негативной международной политико-экономической ситуацией, требующей адекватных вызовам, своевременных, системных и последовательных решений на всех уровнях управления. Отсутствие таких решений в постсоветский период, когда произошли четыре экономических кризиса, неоднократно, порой противоположно менялась экономическая политика, привело к ряду негативных эффектов (Клейнер, 2015):

- непроизводительные затраты значительного количества ресурсов;
- потеря времени для развития ключевых отраслей экономики;
- технологическое отставание на мировом рынке;
- порождение новых экономических кризисов;
- затруднение поступательного развития экономики государства;
- существенное снижение конкурентоспособности России как субъекта глобальных рыночных отношений.

Систематизация проблем в стратегическом планировании и разработка методологии стратегического территориального управления представляет интерес для российских учёных и экспертных сообществ в условиях развития рыночной экономики и включения страны в глобальное мировое хозяйство. События последних лет - внутренний кризис 2013 г., геополитические изменения,

санкционная политика европейских стран активизировали исследования в данной сфере.

Анализ стратегий различных территориальных образований позволяет сделать вывод о присутствии стратегического планирования в каждом из анализируемых объектов (Агафонов В.А., 2014; Львов Д.С., Гранберг А.Г., 2004). Однако, как правило, формальное наличие стратегии развития территориальных образований не подкрепляется конкретными мероприятиями по ее реализации.

Многие проблемы стратегического развития на самом низком уровне иерархии (города, территориально-отраслевые образования, кластеры) лежат во взаимосвязанных управленческой и институциональной плоскостях. Примером этому, в рамках данного исследования, является проблемное развитие производственной подсистемы ППК (подробнее см. в разделах § 2.2 и § 3.2).

Основными недостатками стратегического планирования в РФ, как свидетельствуют исследования (Смирнова, 2014), является изолированность процессов разработки различными ведомствами отдельных стратегических и программных документов, несогласованность важнейших параметров программ (показателей) между собой, и с их финансовым обеспечением. Законодательные решения последних лет предусматривают создание лишь некоторых элементов системы стратегического планирования. При этом основной акцент делается на процедуры разработки органами исполнительной власти соответствующих методических документов.

Эту мысль развивает в своей работе Ю. В. Мишин, указывая, что в настоящее время в Российской Федерации отсутствуют специальные структуры, которые ранее разрабатывали все виды норм и нормативов на базе единых методических указаний государственных органов управления экономикой СССР, тем более что таких указаний не существует (Мишин, 2015).

Результаты работы С. В. Палаш (Палаш, 2016), посвященной анализу методического обеспечения государственных программ и выявлению дисфункций стратегического планирования, также подтверждают, что недостатки институционального и методического обеспечения реализации государственных

программ впоследствии выливаются в проблемы учета, анализа, контроля, дисфункции планирования и ошибки управленческих решений.

В качестве направлений дальнейшего развития в России системы стратегического планирования С.Ю. Глазьев (в кн. Афонинной и др., 2014) предлагает установление интерактивных процедур разработки долгосрочных прогнозов и концепций, среднесрочных программ и индикативных планов достижения согласованных и утвержденных целей развития. Для их эффективной реализации им предлагается также законодательно устанавливать методы и механизмы контроля и ответственности всех участников стратегического планирования за выполнение согласованных планов и мероприятий.

Проблеме институциональных механизмов обеспечения согласованности социально-экономического и территориального планирования посвящена работа Жихаревича Б.С. и Лебедевой Н.А. Авторы приходят к выводу о том, что существующие институты стратегического планирования позволяют фиксировать идеи трансформации регионального пространства в документах социально-экономического и территориального планирования. В этой связи авторы отмечают, что на практике идеи и цели трансформации экономического пространства формируются в рамках двух плохо взаимодействующих групп людей. Первую составляют исследователи и чиновники экономического блока («экономисты»), для которых основным документом планирования являются стратегии социально-экономического развития. Вторую – исследователи и чиновники архитектурно-строительного блока (так называемые «пространственники»), для которых основным документом планирования являются схемы территориального планирования и генпланы. Поэтому часто получается, что содержание документов оказывается в двух различных реальностях: в стратегиях «экономистов» пространственные аспекты либо вообще не затрагиваются, либо решения, заложенные в них и в территориальных документах, не совпадают (Жихаревич, Лебедева, 2015. С. 61).

В основе эффективного формирования и функционирования системы управления региональным промышленным комплексом, по мнению Ю. Ю.

Галямова, должен лежать адекватный институциональный механизм – совокупность норм (правил), реализация которых осуществляется в рамках законодательно установленных организационных форм, способствующий формированию её целей и задач и позволяющий выработать соответствующий реалиям набор инструментов (Галямов, 2012). Автор систематизирует факторы, влияющие на процесс формирования норм, разделив их на три группы и представив их в виде пирамиды: фундаментальные, организационные и социальные. В основании пирамиды находятся фундаментальные факторы, к которым относятся ресурсно-технологические возможности и макроэкономические характеристики системы, далее – организационные (действующие законы и инструкции), а на вершине пирамиды – социальные, примерами которых являются ожидания и стереотипы социального поведения. Построение системы управления региональным промышленным комплексом предполагает использование всех трех групп факторов.

Следуя основным принципам системного подхода, Ю. Ю. Галямов считает, что повышение эффективности процесса управления региональным промышленным комплексом предполагает взаимодействие элементов, внешнего и внутреннего контура системы. Внешний контур системы составляют: стратегические приоритеты и организационная структура; система стратегического планирования; система учета и контроля; система бюджетирования, ориентированного на результат; система управления персоналом органов исполнительной власти.

Внутренний контур системы включает: сбор информации и анализ достигнутых результатов; определение ключевых целей и контрольных показателей; формирование оперативных планов и бюджетов; разработку плана достижения целевых значений показателей; оценку потребностей в ресурсах. В итоге, взаимодействие элементов двух подсистем способствует принятию эффективных управленческих решений, влияющих на повышение конкурентоспособности регионального промышленного комплекса.

Эксперты-участники XIV общероссийского Форума лидеров стратегического планирования, анализируя ФЗ-172, отмечают ряд следующих характерных черт современной практики территориального стратегирования (Материалы XIV Форума. СПб., 2016). Невысокое качество разработки стратегий проявляется в несогласованности стратегий федерального, регионального, отраслевого уровней, различных видов документов планирования, в игнорировании кадрового аспекта – стратегии не отвечают на вопрос «кто?» будет исполнителем разработанной стратегии, недостаточном задействовании малого и среднего бизнеса. Причинами такого положения эксперты называют несовершенство методологических подходов к разработке стратегической документации, в частности, отсутствие методических указаний для всех уровней управления, и особенно муниципального, излишняя бюрократизация процессов планирования, в частности, наличие многостраничных, противоречивых, неполных, несбалансированных документов стратегического планирования, неумения Администраций разного уровня оценивать и мобилизовать внутренние ресурсы территорий. Ряд проблем обусловлен непроработанностью механизмов реализации существующих стратегий, в частности, согласования интересов и действий стейкхолдеров, вовлечения хозяйствующих субъектов и граждан в процесс стратегического планирования.

На основании анализа экспертных мнений и практики территориального стратегического управления (Материалы XIV Форума. СПб., 2016) были обобщены и систематизированы существующие проблемы по содержанию и функциям управления (табл. 4.1).

Таблица 4.1

Проблемы практики стратегического управления территориями в РФ

Группа проблем	Проблемы	Функции управления
1. Согласованность, сбалансированность	1. Рассогласованность процессов планирования различных уровней и видов документов, отсутствие иерархии стратегий.	Организация процессов планирования
	2. Проблема согласования, сбалансированности целей и планов разных уровней из-за множественности правоустанавливающих и нормативных документов.	Организация документооборота

	3. Конфликт целей и показателей деятельности на федеральном, региональном, муниципальном, отраслевом уровнях.	Планирование
2. Нормативно-методическое обеспечение	1. Отсутствуют единые научно обоснованные методические указания по разработке содержания и структуры стратегий.	Организация
	2. Табличный стиль стратегирования.	Планирование
	3. Нет процедуры выработки и согласования стратегических целей.	Организация
	4. Не предусмотрено использование результатов мониторинга в качестве входных данных для коррекции документов стратегического планирования или сигнала к началу его корректировки.	Планирование, организация, контроль
	6. Недостаточная проработанность механизмов реализации стратегии, в том числе механизмов контроля (входного, текущего, выходного).	Контроль
3. Документооборот	1. Автоматизация старых, неоптимизированных процессов документооборота.	Коммуникация
	2. Документо-ориентированный подход, бюрократичность, потеря темпа.	Коммуникация
	3. Невозможность соблюдать указанные принципы планирования, оперативно принимать и адаптировать управленческие решения при большом числе документов и органов.	Коммуникация
4. Ситуационность	1. ФЗ-172 не учитывает разнообразие муниципальных образований, требуя единых сроков внедрения закона.	Организации
5. Взаимоотношения участников стратегирования	1. Отсутствие институциональной базы для взаимовыгодного участия, не определён орган власти, ответственный за вовлечение хозяйствующих субъектов и граждан в процесс планирования, не предусмотрена разработка процедур вовлечения. Роль населения сводится к роли пассивного потребителя будущих благ от реализации проектов.	Планирование, организация, мотивация
	2. Установка администраций территорий на привлечение внешних ресурсов (федеральный бюджет, крупные компании).	Планирование
	3. Не делается ставка на малый и средний бизнес.	Мотивация
	4. Ориентация на «социалку» и «качество жизни» стимулирует потребительское отношение властей муниципальных образований к спускаемым сверху и задачам.	Мотивация
	5. Частный бизнес часто не мотивирован на тесное взаимодействие с уровнями власти, преследуя краткосрочные цели прибыльности	Мотивация
	6. Отсутствуют проработанные для инвестирования проекты, следствие - проблемы с инвестиционным обеспечением и не работающие стратегии.	Планирование
	8. Нет процедуры учёта международных обязательств.	Планирование, организация

Проведенная систематизация и анализ частоты упоминаний каждого типа проблем стратегического управления позволили определить и ранжировать основные узкие места системы территориального стратегического управления по убыванию важности (рис. 4.1):

- 1) организационные и методологические аспекты процессов планирования (функции организации и планирования);
- 2) недостаточная и/или разнонаправленная мотивация субъектов планирования;
- 3) коммуникационные проблемы оперативной и непротиворечивой обработки разнообразной информации;
- 4) непродуманность системы входного, текущего и выходного контроля.

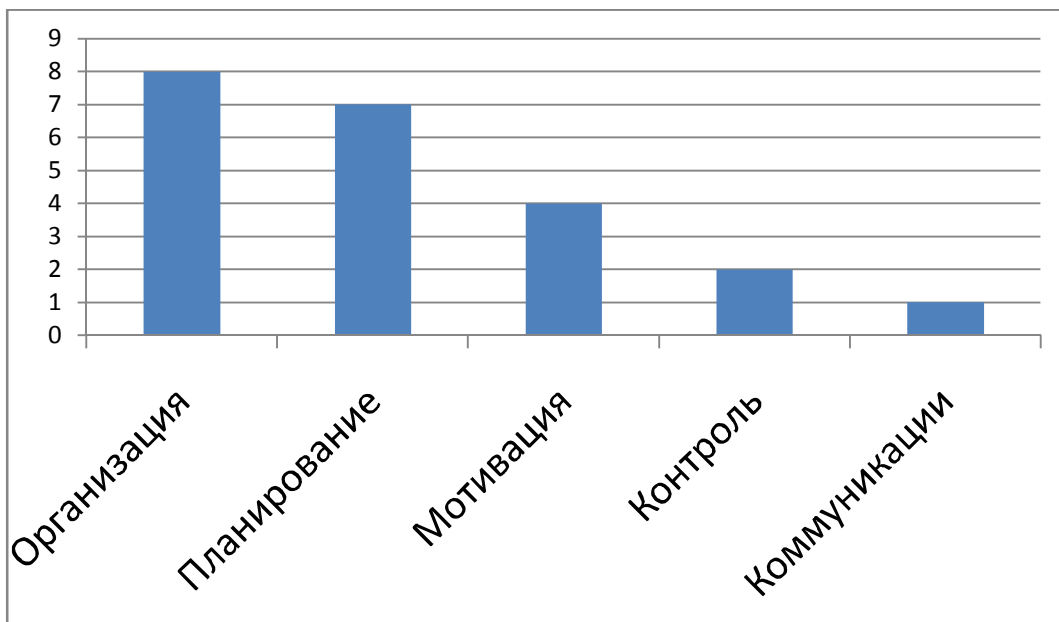


Рис. 4.1. Узкие места стратегического территориального управления

Разработано автором на основе (Материалы XIV Форума. СПб., 2016)

Отсутствие практических решений по выявленным проблемам на стратегическом и тактическом уровнях управления, к настоящему моменту привело (Материалы XIV Форума. СПб., 2016) к следующим результатам:

- наличию несбалансированной системы стратегий в РФ;

- часто встречающемуся формализму стратегий всех уровней;
- несоответствию планов внешней среде и внутренним особенностям объектов планирования;
- отсутствию адаптивности, вследствие громоздкости документооборота и бюрократизма процессов.

Сложившаяся ситуация приводит к отсутствию целенаправленного поступательного развития территорий, демотивации потенциальных инвесторов, потери времени для развития и т.д.

Подобные негативные проявления стратегического территориального управления объясняют проблемное развитие производственной подсистемы ППК и требуют внимания в процессе стратегического планирования на макро-, мезо- и микроуровнях со стороны субъектов, заинтересованных в развитии ППК.

Анализ мнений экспертов (около 150 участников XIV Форума) позволил систематизировать рекомендации по совершенствованию территориального стратегического планирования (Материалы XIV Форума. СПб., 2016). Так, в рамках организационных аспектов процесса стратегического планирования необходимы, по мнению участников Форума (Материалы XIV Форума. СПб., 2016) следующие меры:

- унификация методологического подхода и методической базы к разработке стратегий на региональном и муниципальном уровнях;
- системный анализ и устранение многочисленных пробелов и противоречий в процедурных документах;
- создание межведомственных рабочих групп для согласования целей по горизонтали в рамках административно-территориального, отраслевого и корпоративного срезов;
- документально оформленное четкое разграничение зон ответственности, распределение полномочий между участниками стратегического планирования;
- организация экспертно-аналитического сообщества на федеральном, окружном и региональном уровнях, с целью координации и кооперации усилий

власти, бизнеса и общества в формировании и реализации согласованной стратегии;

– разработка процедуры формирования стратегических целей.

Учитывая проблемы в формировании и функционировании производственной подсистемы ППК как мезоэкономического объекта, для её развития необходимы: разработка процедуры формирования стратегических целей производственной подсистемы и ППК в целом; унификация методологического подхода и методической базы к разработке стратегий производственной подсистемы ППК; системный анализ в процессе принятия управленческих решений; распределение полномочий между участниками стратегического планирования производственной подсистемы ППК.

Что касается функции мотивации участников системы стратегического планирования, то тут необходимыми являются, например, такие меры (Материалы XIV Форума. СПб., 2016):

– расширение состава участников за счет включения участников международного уровня и уровня хозяйствующих субъектов;

– организация подсистемы проектного управления с участием локального бизнес-сообщества по каждому из стратегических направлений развития;

– распространение успешного опыта других регионов, например, модели «Татарстан 7+6+3».

Поскольку структура ППК как социально-экономическая экосистема включает проектную подсистему, для развития ППК из предложенных рекомендаций, в рамках функции мотивации, наиболее актуальна организация подсистемы проектного управления с участием локального бизнес-сообщества по каждому из стратегических направлений развития производственной подсистемы ППК (нефтепереработки, химического производства и т. д.).

Совместное принятие управленческих решений и решение других задач представителями бизнес-сообщества производственной подсистемы (предприятий разных кластеров) повышает мотивацию к деятельности в рамках ППК и восприятия целей его развития как собственных.

В связи с тем, что многие крупные компании развиваются по сетевому принципу и имеют свои производственные мощности в разных портах для развития ППК актуально распространение успешного опыта развития предприятий ППК других регионов, в том числе и зарубежных.

В рамках реализации коммуникационных процессов исследователи считают необходимым (Материалы XIV Форума. СПб., 2016):

- формирование единого методологического, информационного обеспечения проектов национальными стандартами в целях согласования пространственного проектирования регионального развития;

- внедрение автоматизированных систем стратегирования;

- тесное сотрудничество с экспертным сообществом (например, Леонтьевским центром).

Структура ППК как мезоэкономического объекта включает портовую и производственную подсистемы. В целях согласования пространственного проектирования их развития необходимо единое методологическое, информационное обеспечение проектов национальными стандартами. Ввиду территориального охвата и возможной удалённости элементов ППК актуальны современные информационные методы управления, в частности, внедрение автоматизированных систем стратегирования.

Анализ тематики и содержания выступлений участников форума XV Общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России: диалог в поисках согласованности» (Жихаревич, 2017) приводит к выводу о том, что имеет место отсутствие достаточного количества и качества методических материалов, которые должны были бы уже быть выпущены. В силу их отсутствия продолжаются дискуссии о соотношении прогноза и стратегии, понятии приоритета, формате плана мероприятий по реализации стратегии, трактовке требования о согласованности стратегических документов и др.

В рамках темы данного исследования особый интерес представляет проблематика круглого стола «Стратегии приморских регионов: инновационное управление морепользованием» важна как минимум для 23 субъектов Федерации,

которые являются приморскими. Морская деятельность играет важную роль в экономическом развитии России, причем эта роль потенциально возрастает. В России вопросы комплексного планирования и управления морской деятельностью на практике остаются нерешенными (Жихаревич, 2017. С. 16).

4.2 Особенности стратегического управления развитием производственной подсистемы портово-промышленных комплексов в современных российских условиях

Как было показано в предыдущих разделах диссертации, основным препятствием успешному функционированию ППК является неэффективное развитие их производственных подсистем. Для разработки основных положений стратегического развития производственной подсистемы воспользуемся результатами анализа методологического и эмпирического материала по территориально-стратегическому планированию в других отраслях экономики России, определим специфику стратегического управления развитием именно производственной подсистемы ППК.

Стратегическое управление объектом включает процессы: стратегического планирования, организации осуществления стратегии, согласования текущих решений со стратегией, корректировки стратегии в случае изменения внешних или внутренних условий (Клейнер Г.Б., 2013).

Проведённое нами исследование развития производственных подсистем ППК Новороссийска, Усть-Луги, Ростова-на-Дону, Таганрога позволяют выделить следующие группы проблем их функционирования, управления и развития, которые должны быть учтены в процессе разработки стратегии:

– политико-экономические проблемы: внутренний экономический кризис, санкции, разрыв традиционных кооперационных связей с ближним и дальним зарубежьем;

– нестабильность грузооборота;

– отсутствие общей стратегии развития ППК и согласованных с нею бизнес-стратегий элементов ППК.

«Стратегический план – средство согласования интересов различных социально-экономических субъектов: индивидов, социальных групп, территориальных образований и предприятий» (Клейнер Г.Б., 2013). В этом смысле важнейшей особенностью и проблемой стратегического планирования развитием ППК является переплетение в его деятельности корпоративных, отраслевых и территориальных интересов, участие различных по уровню, полномочиям и целям субъектов управления (органы федеральной, региональной, муниципальной властей, корпоративный менеджмент, компании ГЧП) (рис. 4.2).



Рис. 4.2. Взаимосвязь интересов участников при формировании стратегии ППК

Разработано автором

В организации стратегического управления развитием производственной подсистемы ППК на первый план выходит согласованность целей, интересов, действий. Поэтому с точки зрения управления развитием производственной подсистемы ППК как территориально-отраслевым объектом, необходимо учитывать следующие особенности взаимодействия корпоративных, отраслевых и территориальных аспектов (рис. 4.3):

1. Корпоративные приоритеты, цели и планы формируются субъектами производственной подсистемы ППК (на рис. 4.3 блок «Стратегия роста и развития

компаний»). Здесь наиболее важным является процесс согласования корпоративных стратегий субъектов (стейкхолдеров).

2. Отдельные направления территориальной стратегии связаны с решением крупных региональных проблем, имеющих существенное значение для всего государства. Разработка стратегии территориального развития должна быть взаимосвязана с прогнозами и мероприятиями макроэкономической, промышленной, социальной, структурной политикой. На микроуровне этому соответствует блок «Стратегические зоны хозяйствования» (СЗХ) – поскольку компания может иметь несколько направлений развития, в том числе в целях диверсификации проблем управления риском.

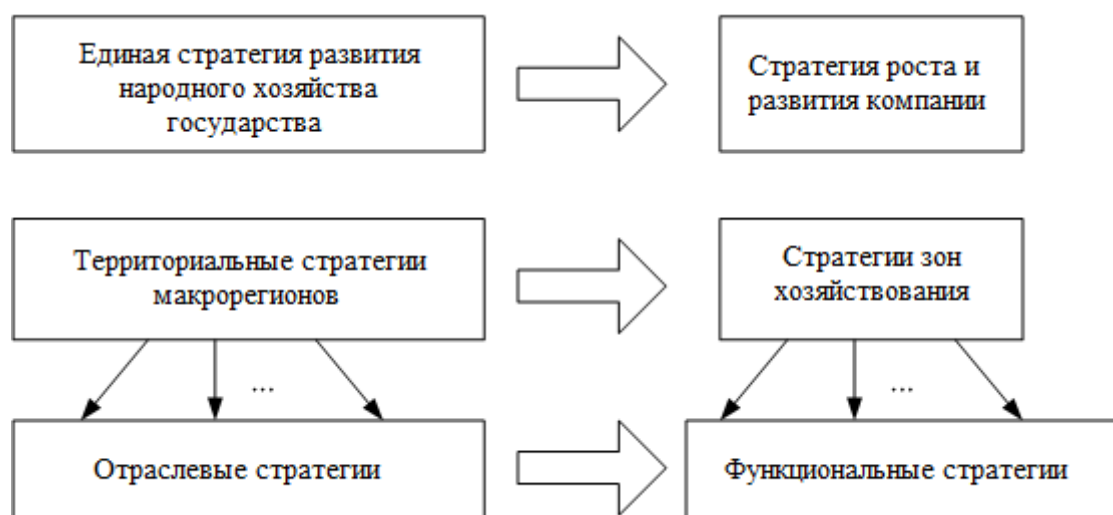


Рис. 4.3. Территориально-отраслевое соотнесение стратегий

Разработано автором

3. Отраслевые программы привязаны к целям развития экономики страны. В связи с этим, в них с одной стороны должны быть отражены отраслевые цели и условия, а с другой – учтены последствия для социально-экономического развития региона. С отраслевыми стратегиями должны быть согласованы функциональные разделы стратегий (производственная, финансовая, маркетинговая и т. д.), разрабатываемые в компаниях для каждой стратегической зоны хозяйствования.

Несмотря на возможность соотнесения стратегий макро-, мезо- и микроуровней, применение методов анализа состояния и определения стратегий развития объектов одного уровня не всегда возможно на другом уровне. Например, для определения стратегии предприятия применяется метод SWOT-анализа, который включает анализ внутренней среды с целью определения сильных и слабых сторон развития компании. В случае с территориально-отраслевыми объектами, к которым относится производственная подсистема ППК, возникает вопрос: каковы пространственные границы внутренней среды? Это связано с тем, что территориально компании (или их СЗХ) промышленной подсистемы могут располагаться за территорией порта. Применение данного метода, предусматривающего этап количественной оценки факторов, при определении стратегий на муниципальном и региональном уровнях выполняется также весьма условно, что отражается на качестве стратегий.

Аналогично происходит применение и других методов корпоративного анализа. Для определения стратегии СЗХ в рамках анализа внутренней среды предприятия применяется метод «6 срезов» (производственный, финансовый, маркетинговый и т.д.), который представляет собой функциональный анализ, на основе которого определяются функциональные стратегии. Как было показано на рис. 4.3 по иерархии стратегий данным уровням стратегии – СЗХ и функциональным соответствуют стратегии макрорегионов и отраслевые стратегии. Но это теоретическое соответствие на практике не реализуется в согласовании корпоративных, региональных и отраслевых стратегий.

Относительно корпоративных приоритетов, целей и планов в производственной подсистеме ППК необходимо отметить следующее. Сложность стратегического управления производственной подсистемой и планирования её развития может быть связана не только с численностью предприятий, но и с их принадлежностью к разным отраслям. В настоящее время усиливается тенденция диверсификации деятельности компаний: многие стивидорные компании стремятся, помимо транспортно-логистической деятельности, заниматься производственной. Также существует и «обратный» процесс, когда

производственные компании стремятся иметь собственные портовые мощности для хранения и перевалки грузов. В данных реалиях актуализируется стратегическое управление и на уровне каждой отдельной компании и комплекса в целом и согласованности стратегий.

Если производственная подсистема ППК функционирует еще не во всех портах, то порт как центр образования ППК имеет свою историю. В портовой подсистеме, как показывает практика, численность стивидорных предприятий может достигать десятков. В процессе анализа развития портово-промышленных центров нами были выявлены следующие особенности стратегического управления развитием портовых комплексов:

– единая стратегия развития на уровне портового комплекса существует в разрезе регионального масштаба. Примером этому служит порт AS Tallinna Sadam – крупнейший торгово-пассажирский портовый комплекс Эстонии (единственный акционер – Эстонская Республика), в состав которого входит пять портов: Старый порт и порты: Мууга, Палдиски, Пальяссааре и Сааремаа (Стратегия порта Таллин, 2013);

– в крупных европейских портах – Роттердам, Антверпен, Гамбург управляющие компании разрабатывают стратегию развития ППК в целом, согласовывая ее с профильными комитетами городского сената и федеральными структурами;

– единая стратегия нескольких морских операторов существует в случае их объединения в группу компаний, например, ГК «Новороссийский морской торговый порт», включающий 10 стивидорных компаний различной специализации, которые ведут свою деятельность в портах Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов⁵⁵, ГК «Ростовский порт», которая также диверсифицирует свой бизнес и др.;

– в российских портах, где функционируют различные операторы, не входящие в какую-либо группу компаний, единая стратегия развития портового комплекса отсутствует.

⁵⁵ Официальный сайт Группы «НМТП». – URL: <http://nmtp.info/holding/> (дата обращения 01.10.19)

Разрешение конфликта интересов и приоритетов, несогласованности целей и планов развития портовой и производственных подсистемах позволило бы системно развивать ППК. При этом ключ к её решению выходит за пределы компетенции хозяйствующих объектов, входящих в ППК, и требует изменений в институциональной сфере. Выполнение указанных условий при разработке стратегий развития ППК и, в первую очередь, его промышленной подсистемы видится в применении методологии СЭТ (подробнее в § 2.2; § 2.3).

Применение данной методологии состоит в том, чтобы на основе её положений проанализировать социально-экономические системы разного уровня в едином «четырёхмерном измерении» – в рамках средовой, процессной, проектной и объектной подсистем. Это позволит:

- 1) преодолеть иерархические барьеры макро-, мезо-, микроуровней;
- 2) сочетать территориальные, отраслевые и корпоративные стратегические положения, которые должны формироваться на основе информации, систематизированной по четырём подсистемам.

Теория и практика ведения бизнеса демонстрирует необходимость стратегического управления для снижения неопределённости и уровня рискованности хозяйственной деятельности. Феномен риска состоит в прогнозировании препятствий достижению заданной цели хозяйственной деятельности и упреждающей разработке мер (антирисковых управленческих воздействий) по предотвращению и нейтрализации негативных последствий прогнозируемых помех (Качалов, Слепцова, 2015).

Стратегия развития априори должна учитывать все прогнозируемые факторы риска, для этого, с точки зрения методологической, целесообразно систематизировать их в едином, со стратегией, формате. В нашем видении это означает применение системной экономической теории (Клейнер, 2016 а). Учитывая, что производственная подсистема ППК по своей структуре включает четыре сектора (подсистемы): средовой, процессный, проектный, объектный, рассмотрим возможные факторы риска в рамках каждой из подсистем.

1. Средовая подсистема. В рамках средовой подсистемы должны рассматриваться нормативно-правовые факторы риска (от региональных до международных), например: риск изменения законодательства в условиях взаимодействия между участниками ППК, относительно требований к качеству вывозимого и ввозимого сырья/продукции, условий хранения, перевалки, в правилах морских перевозок, в правилах безопасности, а, также связанных с актуализацией законов, согласно мировым глобальным тенденциям.

Появление инвестиционных факторов риска может быть обусловлено изменением курса валют, с приостановкой некоторых госпрограмм и т.п. В результате, получение инвестиционных средств от других участников проекта может оказаться в меньших объемах. Например, в связи с приостановкой финансирования в рамках ФЦП строительства Ростовского универсального порта, реализация проекта вместо запланированных четырёх этапов, была остановлена на втором этапе.

2. Процессная подсистема. Функционирование предприятий реализуется в производственных, управленческих, маркетинговых, финансовых, кадровых и т.д. процессах, что может сопровождаться появлением одноимённых факторов риска. Причины управленческих рисков могут скрываться в несогласованности преследуемых целей: коммерческих, социальных, государственных, региональных и т.д. Так, частный бизнес (в основном это относится к портовым компаниям) зачастую, преследует коммерческие цели, связанные с получением прибыли в краткосрочной перспективе, что может быть в ущерб интересам производственных компаний и государства в развитии стратегически важных объектов. Например, как это было с поступающими из Южной Кореи комплектующими для ТагАЗа. Стивидорной компании было не выгодно предоставлять льготные, по времени хранения или перевалки, условия производственной компании, а это существенно усложняло работу автозавода.

На этапе прогнозирования существует риск неверной оценки сроков проекта, что может привести к отклонению от главной цели и, как следствие – к сложностям финансового характера или к финансовому риску.

Отсутствие маркетинговых исследований рынка (которые, как показывает практика, практически не проводятся ни стивидорными, ни производственными компаниями) может привести к неверному прогнозу потребностей рынка в ресурсах, продукции, услугах, что вызовет связанные с этим риски.

Ненадлежащее исполнение функции технического контроля повлечёт за собой низкое техническое оснащение порта, а отсутствие контроля с точки зрения менеджмента и маркетинга приведёт к неконкурентоспособности порта в сфере транспортной инфраструктуры или системы логистики.

3. Проектная подсистема. Факторы риска данной подсистемы возникают в процессе реализации в деятельности производственной подсистемы инвестиционных, инновационных, строительных и т.п. проектов

4. Объектная подсистема. Для предприятий – это риски, связанные физическим разрушением (в том числе и форс-мажор) или хищением отдельных материальных активов; нарушение авторских прав, незаконное использование интеллектуальной собственности, принадлежащей предприятию и др. (Плесовских, 2011).

4.3 Определение потенциала развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов

Как уже отмечалось, современные порты перестали выступать только объектами транспортной инфраструктуры, сейчас это сложное социально-экономическое образование, выполняющее важную функцию в развитии региона и, по сути, некоторые из них уже являются портово-промышленными комплексами (ППК).

Для разработки стратегических решений по развитию производственной подсистемы ППК необходимо определить существующие возможности и проблемы её развития. В качестве системы оценивания потенциала развития применим модель экосистемы (подробнее в § 2.3), построение которой основывается на положениях «Стратегии развития морской портовой

инфраструктуры России до 2030 г.» (Стратегия–2030) и других стратегических и нормативных правовых документов.

Как было показано в § 2.3 диссертации в экосистеме естественным образом выделяются четыре внутренние составные части: объектная (организационная) составляющая, бизнес-процессная, средовая, инновационная (проектная). Каждая составляющая экосистемы имеет: 1) доступ к ресурсам пространства (S) и времени (T), а также 2) возможности использования этих ресурсов – интенсивности использования пространства (I) и активности использования времени (A) (Клейнер, 2018 а).

Значимость пространственного аспекта в развитии портовых систем отмечает управляющий директор политики и стратегии Международной ассоциации портов и гаваней (IAPH – International Association of Ports and Harbors) П. Верховен, который выделяет три измерения портов четвёртого поколения: операционное, пространственное и социальное (Verhoeven, 2009). В рамках пространственного измерения к основным категориальным признакам портов 4-го поколения относятся: терминализация (развивается сеть терминалов ТНК, конкуренция переходит с уровня портов на уровень терминалов), регионализация (развитие порта, выходящее за его пределы, включает сотрудничество с внутренними и «сухими» портами и другими морскими портами). Операционное измерение связано с ресурсом времени, что актуализирует применение данной модели в качестве методологии исследования ППК.

Как показано в (Клейнер, 2011), связи между подсистемами модели экосистемы (средовой, процессной, проектной, объектной) реализуют так называемый AIST-баланс, суть которого состоит в обеспечении всех четырех подсистем доступом к ресурсам пространства–времени (S, T) и источникам способностей (A, I).

В результате анализа стратегических целей и задач развития портов, указанных в (Стратегия–2030. С. 26–29), определены и сформулированы задачи, значимые для развития производственной подсистемы ППК:

- создание технологических платформ и формирование региональных территориальных кластеров на базе морских портов (в настоящее время в Усть-Луге планируются авиа- и фармакологический кластеры);
- привлечение инвестиций в портовую инфраструктуру;
- широкое использование различных форм государственно-частного партнёрства (ГЧП);
- развитие собственного инновационного производства;
- гармоничное развитие смежных видов транспорта, реализации федеральных и региональных программ развития, повышению благосостояния и уровня образования работников отрасли.

Проанализируем потенциал развития производственной подсистемы ППК в рамках модели экосистемы, основываясь на положениях Стратегии–2030, с учётом поставленных целей.

4.3.1. Средовая составляющая (подсистема) – совокупность компонент среды функционирования единиц экосистемы и экосистемы в целом, которая включает (Клейнер, 2015): 1) социально-экономические институты (регламенты); 2) инфраструктуру; 3) инвестиционный или производственный климат; 4) информационную среду; 5) интеллектуальную среду.

Средовая подсистема создаёт условия для функционирования бизнес-процессов: управленческих, производственных, маркетинговых и т. п., имеющих временные границы. В этом случае Стратегия–2030 задаёт временные ориентиры действий всем участникам производственной деятельности в портах и прилегающей территории: в рамках долгосрочного, средне- и краткосрочного периодов развития. В терминах экосистемной модели (подробнее в § 2.3) средовая подсистема обеспечивает ресурсом времени (Т) процессную подсистему, так как её «жизненный цикл ограничен и нуждается в использовании дополнительного ресурса времени» (Клейнер, 2018 а). Стратегия–2030 как элемент среды развития производственной подсистемы ППК требует актуализации на определенных этапах (во времени). Это отражается на бизнес-процессах в ППК.

Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России (до 2030 г.) (долгосрочный период) нацелена на определение стратегических направлений дальнейшего развития морской портовой инфраструктуры с учетом приоритетов развития России (Стратегия–2030). Если учесть, что приоритетом экономического развития страны является промышленное производство, то развитие припортовых производственных комплексов как системного явления приобретает особую актуальность.

Задача среднесрочного периода (до 2020 г.) – снять инфраструктурные ограничения. В краткосрочном периоде Стратегии–2030 на период до 2015 г. запланировано: решение задач по ликвидации «узких мест», реализация проектов по развитию крупных транспортных узлов. На этой основе будут созданы инфраструктурные условия для потенциальных точек экономического роста (Стратегия–2030). В терминах модели экосистемы это означает, что Стратегия как институциональный элемент, рассчитанный на определенный срок (Т-ресурс), стимулирует бизнес-процессы, которые при активном использовании временно́го ресурса (А) способствуют созданию инфраструктуры как другого элемента средовой подсистемы. Это, в свою очередь, позволит осваивать новые территории для производственного комплекса (экспансия) (доступ к пространственному ресурсу S) стейкхолдерам, размещающим свои объекты в портах и прилегающих зонах (рис. 4.4).

Рассмотрим потенциал развития производственной подсистемы ППК в рамках компонент среды функционирования единиц экосистемы (то есть средовой подсистемы).

1) Социально-экономические институты.

Основными документами, составляющими институциональную базу развития портов являются Закон о «Морских портах» (ФЗ №261-ФЗ, 2007) и Стратегия развития морской портовой инфраструктуры до 2030 г. (Стратегия–2030).

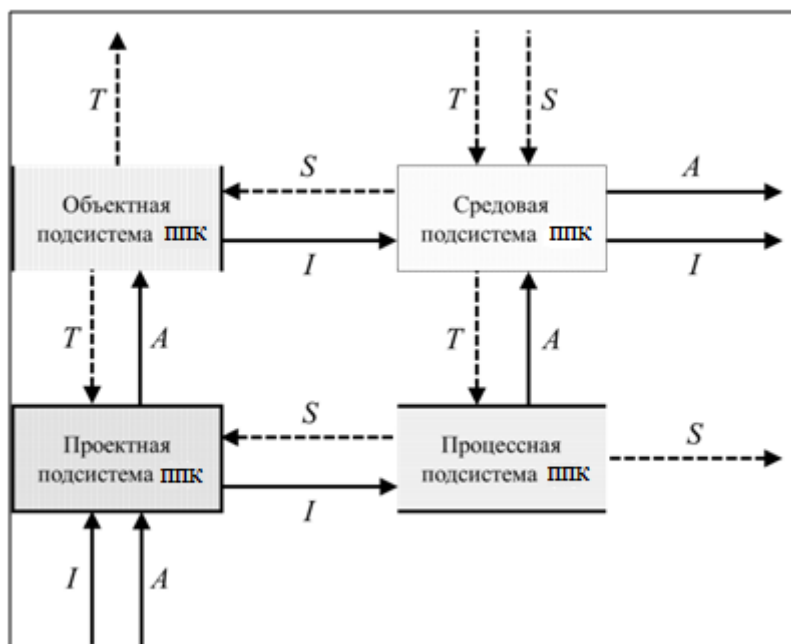


Рис. 4.4. Структура ППК в модели экосистемы

Источник: (Клейнер, 2018 а)

Исходным пунктом формирования институциональной среды новой индустриализации региона выступает создание институциональных составляющих (подробнее в § 3.3) ⁵⁶:

- а) *регулятивных* элементов государства (нормативный уровень),
- б) *когнитивных* – институтов распространения знаний о сформированных регулятивных (законодательных) нормах,
- в) регламентирующих *сотрудничество субъектов экономической деятельности*.

Проведем анализ производственного потенциала ППК по каждой институциональной составляющей средовой подсистемы модели экосистемы с целью выявления возможностей развития производственного комплекса:

- а) в рамках *регулятивных* элементов институциональной среды выделим нормативно-методические документы, стратегически важные для развития производственной подсистемы ППК:

⁵⁶ Белокрылова О.С. Из доклада «Новое индустриальное или постиндустриальное общество: куда идем?» на XXXII-й МНПК «Экономико-правовые аспекты реализации стратегии модернизации России: поиск модели эффективного социоэкономического развития» г. Сочи, 4 - 8 октября 2017 г.

➤ «О морских портах в РФ» от 8 ноября 2007 г. № 261 с изменениями в последующие годы. В данном документе есть значимые положения (например, в части земельно-имущественных отношений), создающие возможности развития производств в порту.

➤ «О концессионных соглашениях» от 21 июля 2005 г. №115-ФЗ – документ, являющийся основой развития государственно-частного партнёрства. Стратегическое значение имеет тот факт, что территории портов находятся в государственной собственности, а стивидорные и производственные компании располагают ими на основе концессионных соглашений.

➤ «О внесении изменений в ФЗ «Об ОЭЗ» и отдельные законодательные акты РФ» (в части создания ОЭПЗ) от 30.10. 2007 г. № 240-ФЗ для смягчения бюрократических барьеров в части привлечения финансирования в развитие ОЭПЗ. Несмотря на то, что особые экономические портовые зоны создаются с целью развития транспортно-логистических комплексов, это перспективно и для развития производственной компоненты, они являются средовой (инфраструктурной) основой развития производств, нуждающихся в хранении и транспортировке.

➤ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства» ФЗ от 7.11.2011 г. №305. В силу специфики отрасли стратегически значимый документ для развития производственного комплекса. Причём практически в каждом порту России эта функция в том или ином (судостроение, судоремонт) варианте выполнялась еще в советское время. Приморские города нуждаются не только в крупных судах, но и небольших прогулочных, что в условиях развития туризма, проведения спортивных и культурных мероприятий мирового уровня становится очень актуальным.

Несмотря на то, что контентный анализ регулирующих документов демонстрирует преобладание инфраструктурного аспекта, данные регулирующие документы имеют потенциал для того, чтобы составить основу развития производственной подсистемы ППК.

Под влиянием элементов средовой подсистемы (в данном случае Стратегии, основывающейся на регулятивных документах) развивается инфраструктура – портовая, производственная, которая формирует среду, привлекательную для смежных производств, то есть развивается объектная подсистема (в состав которой входят организации, компании, их сооружения) производственного комплекса ППК.

б) *когнитивные элементы средовой подсистемы* включают институты распространения знаний о сформированных регулятивных (законодательных) нормах.

Стратегия–2030 – это единый национальный стратегический документ, определяющий тенденции и параметры развития морских портов. В его разработке принимали участие специалисты ФГУП «Росморпорт», представители транспортной науки, бизнес-сообщества.

Основные параметры развития морских портов формируются на базе подробного анализа стратегических документов грузообразующих отраслей (Стратегия–2030):

- 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.
- Стратегия развития лесного комплекса РФ на период до 2020 г.
- Генеральная схема развития газовой отрасли на период до 2030 г.
- Генеральная схема развития нефтяной отрасли на период до 2020 г.
- Программа развития инфраструктуры и логистического обеспечения зернового рынка РФ на 2011 – 2020 годы.

Для развития производственной подсистемы ППК стратегически важным является то, что при формировании Стратегии–2030, наряду с инфраструктурными, применялись данные стратегий множества промышленных

отраслей. В настоящее время у портовых и производственных компаний практически отсутствуют стратегии развития, что препятствует развитию бизнес-процессов в ППК. Учёт промышленных стратегий (и сам их перечень) в процессе разработки создаёт информационную базу для формирования стратегий предприятий. Все когнитивные элементы имеют долгосрочный временной ориентир, что требует их проработки с перспективной целью формирования стратегии развития ППК.

2) Инфраструктура.

В соответствии с целью – создание инновационной инфраструктуры морских портов – в Стратегии–2030 определены следующие приоритеты (Стратегия–2030. С. 23, 71) в составе инфраструктуры ППК:

- инновации в управлении и организации транспортного процесса;
- усиление роли государства во внедрении инноваций, в том числе в системе управления;
- в области технологических инноваций – активное внедрение логистических транспортно-технологических систем (сокращение времени, энергозатрат, транспортных издержек).

Данные положения создают потенциал формирования и развития ППК, но в первую очередь это касается портовой инфраструктуры. Как указано в тексте Стратегии: «доступ к высококачественной инфраструктуре морских портов способствует развитию промышленности, бизнеса и социальной сферы» (Стратегия–2030. С. 40).

Таким образом, политику государства в части поддержки базовой инфраструктуры портов, создания благоприятных нормативных правовых и финансово-экономических условий для деятельности хозяйствующих субъектов, привлечении инвестиций, стимулирования гармоничного развития смежных видов транспорта, реализации федеральных и региональных программ развития (Стратегия–2030. С. 65) в отношении развития производственной подсистемы ППК следует признать перспективной.

4.3.2. Процессная подсистема включает совокупность принимаемых в сфере экономики стратегических решений (Клейнер, 2015); процессов, связанных с деятельностью структурных единиц экосистемы (управленческих, производственных, маркетинговых и т.п. (Клейнер, 2018 а).

В Стратегии–2030 среди сильных сторон развития портов и повышения их конкурентоспособности выделена близость центров потребления и производства массовых грузов к некоторым портам, которая способствует активизации процессов потребления и производства, а следовательно, развитию производственной подсистемы ППК. С точки зрения функциональной, изложенные в Стратегии–2030 цели (привлечение инвестиций в портовую инфраструктуру; применение различных форм ГЧП; создание технологических платформ и кластеров; развитие инновационного производства и т.д.) отражают управленческие, производственные, инвестиционные, инновационные потребности, что создаёт потенциал развития производственной подсистемы ППК.

Помимо обеспеченности ресурсами, особое значение приобретает степень их использования, которая зависит от индивидуальных и коллективных способностей участников деятельности к активизации работы в единицу времени (А) и возможностей обеспечения высокой отдачи (интенсивности) используемых ресурсов, в первую очередь, ресурса пространства (I) (Клейнер, 2018 а). Это актуализирует формирование системы управления производственной подсистемой ППК.

Относительно процесса управления в документе (Стратегия–2030) указывается, что наличие эффективно функционирующей системы государственного стратегического управления является важнейшим фактором регулирования деятельности морских портов в современных условиях. Стратегия призвана задать направления и рамки развития всей отрасли и скоординировать действия отдельных участников со стороны, как государства, так и частного бизнеса.

Процессная подсистема, где бизнес-процессы ограничены во времени, но не ограничены в пространстве, предоставляет проектной подсистеме ресурс пространства (развитие инфраструктуры, размещение объектов), что способствует развитию проектной деятельности (активизации существующих и введению новых проектов) (рис. 4.4). В рамках производственной подсистемы ППК подобным проектом может быть строительство перерабатывающего завода, перегрузочного терминала и т.п.

4.3.3. Инновационная подсистема (проектная) – события, меняющие условия функционирования экосистемы: конъюнктурные, институциональные, политические, организационные изменения и т. п. В рамках данной подсистемы происходит аккумуляция и развитие потенциальных способностей (А, I) экосистемы использовать пространственно-временные ресурсы (Клейнер, 2018 а). Проектная подсистема владеет изначальным запасом способностей, обеспечивающих использование ресурсов времени (А) и пространства (I), что позволяет развивать объектную подсистему и бизнес-процессы (рис. 4.4).

Практика показывает, что наиболее сильное влияние на развитие портов и производственной подсистемы оказывают проекты в рамках Федеральных целевых программ. Начиная с 2010 г. реализуются проекты ФЦП «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010–2015 годы)», которая сформирована по проектному принципу. В результате выполнения мероприятий Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России» в 2010–2015 гг. будут введены современные высокотехнологичные механизированные перегрузочные комплексы (Стратегия–2030. С. 44). Благодаря данным ФЦП, в частности был реализован проект строительства порта Усть-Луга с прилегающей промышленной зоной.

Третий вариант (сценарий) развития портовой инфраструктуры (Стратегия–2030. С. 44), основанный на выводах анализа макроэкономической ситуации, форсированного мирового спроса и активизации мировой торговли, экспертной оценке возможного развития отечественной грузовой базы и транзитного потенциала России, есть основания назвать инновационным, так как

предполагает, наряду с использованием конкурентных преимуществ российской экономики (в традиционных секторах, в новых наукоемких секторах и «экономике знаний»), прорыв в повышении эффективности человеческого капитала, развитии высоко- и среднетехнологичных производств и превращение инновационных факторов в основной источник экономического роста. Данный сценарий, отражает одну из указанных выше целей – развитие собственного инновационного производства – и создаёт ориентиры не только для развития портовой, но и производственной подсистемы ППК.

4.3.4 Объектная подсистема – сфера ведения реального хозяйства, ядром которой выступает совокупность хозяйствующих субъектов (организации, юридические и физические лица) (Клейнер, 2015). Объектную подсистему могут представлять кластеры как совокупность взаимодействующих подразделений (Клейнер, 2018 b).

Как было сказано в § 2.4 структуру промышленного комплекса как производственной подсистемы ППК составляют: платформы, сети, инкубаторы и кластеры. Особый интерес для развития производственной подсистемы представляет указанная в Стратегии–2030 цель-задача – формирование на базе морских портов региональных территориальных кластеров, так как это является условием повышения конкурентоспособности отечественной экономики (Стратегия–2030. С. 67). Кластеры предлагается формировать на базе портов, выполняющих во многих регионах градообразующую роль, имеющих социальное значение для приморских регионов, что создаёт потенциал развития производственной подсистемы ППК (как это происходит в портах Новороссийск, Усть-Луга и др.).

Для развития производственной подсистемы ППК, как показывает данное исследование, целесообразно применять в качестве механизмов объединения усилий бизнеса, науки и государства (в рамках инновационной политики) следующие средства (Стратегия–2030. С. 21):

1) технологические платформы – объединение компаний по функциональному признаку с целью организации, подготовки, использования

результатов долгосрочных научно-технических прогнозов; на базе: крупных технологических и производственных компаний. Морские порты могут выступать как участниками, так и инициаторами технологических платформ;

2) территориальные кластеры – объединение предприятий, поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных производственных и сервисных услуг; научно-исследовательских, образовательных организаций, связанных отношениями территориальной близости и функциональной зависимости в сфере производства и реализации товаров и услуг.

Приведённое в Стратегии–2030 определение кластеров и их понимание как механизма объединения участников разных форм собственности и видов деятельности, демонстрирует перспективы развития производственной подсистемы ППК как кластерной структуры.

Технологические платформы и кластеры призваны выполнять роль механизмов в достижении одной из указанных в Стратегии целей-задач – широкое использование различных форм ГЧП.

В качестве основной задачи (миссии) формирования кластеров указывается внедрение в работу порта комплексных инновационных решений (Стратегия–2030. С. 21). Учитывая опыт ППК Роттердама по развитию инновационных кластеров (подробнее в § 2.4), указанная задача имеет стратегическое значение для развития не только портовой, но и производственной подсистемы ППК (инновации – гарантированный источник конкурентоспособности предприятия). Это позволит достичь указанную в Стратегии–2030 основную цель кластерной политики – обеспечение высоких темпов экономического роста и диверсификации экономики за счет повышения конкурентоспособности предприятий.

Применение модели экосистемы в качестве системы оценивания состояния развития российских ППК и их производственной подсистемы (наличие компонент экосистемной модели) позволило выявить возможности и проблемы развития в рамках средовой, процессной, проектной и объектной подсистем. Для разработки управленческих решений по развитию производственной подсистемы

ППК как экосистемы необходимо сформулировать стратегические направления, цели, принципы и положения государственной политики в области их развития, чему и посвящён следующий параграф.

Вывод главы 4

1. На основании анализа исследований по стратегическому планированию и материалов XIV-го общероссийского Форума лидеров стратегического планирования обобщены и систематизированы существующие проблемы по содержанию и функциям управления, что объясняет проблемное развитие производственной подсистемы ППК как мезоэкономического объекта. Выявлено, что основная часть проблем сосредоточена в области функций организации и планирования.

Так же, по содержанию и функциям управления систематизированы рекомендации экспертов-участников Форума лидеров по совершенствованию территориального стратегического планирования и определены актуальные из них для развития ППК:

– *целеполагание*: разработка процедуры формирования стратегических целей производственной подсистемы и ППК в целом;

– *организация*: унификация методической базы к разработке стратегий производственной подсистемы ППК как мезоэкономического объекта; системный анализ в процессе принятия управленческих решений; распределение полномочий между участниками стратегического планирования производственной подсистемы ППК;

– *мотивация*: организация подсистемы проектного управления с участием локального бизнес-сообщества по каждому из стратегических направлений развития производственной подсистемы ППК;

– *коммуникации*: в целях согласования пространственного проектирования развития портовой и производственной подсистем ППК необходимо единое методологическое, информационное обеспечение проектов национальными стандартами; внедрение автоматизированных систем стратегирования ППК,

распространение успешного опыта ППК других регионов, в том числе и зарубежных.

2. В процессе исследования стратегического управления развитием производственной подсистемы ППК определена специфика стратегического управления и разработаны следующие рекомендации.

Важнейшей особенностью и проблемой стратегического управления и планирования развитием производственной подсистемы ППК является переплетение в его деятельности корпоративных, отраслевых и территориальных интересов, участие различных по уровню, полномочиям и целям субъектов управления (органы федеральной, региональной, муниципальной властей, корпоративный менеджмент, компании ГЧП).

Необходимость стратегического управления в целях развития производственной подсистемы ППК обоснована следующими факторами: численностью предприятий, их принадлежностью к разным отраслям; усилением тенденции диверсификации в деятельности компаний: многие стивидорные компании стремятся, помимо транспортно-логистической, заниматься производственной деятельностью (например, «Курганнефть» в порту Таганрог – см. Приложение Б); усилением тенденции диверсификации производственных компаний, стремящихся иметь собственные портовые мощности для хранения и перевалки грузов.

Анализ реального положения дел в стратегическом управлении развитием портовых подсистем ППК позволил выявить следующие его особенности: существуют единые стратегии развития портового комплекса в разрезе регионального масштаба (порт Таллинн, объединяющий пять эстонских портов); существуют единые стратегии ППК в целом (Роттердам, Антверпен и др.); существует единая стратегия морских операторов, объединенных в группу компаний (например, ГК «Новороссийский морской торговый порт» включает 10 стивидорных компаний); в российских портах, где функционируют различные операторы, не входящие в какую-либо группу компаний, единая стратегия развития портового комплекса отсутствует.

При разработке стратегий развития ППК и, в первую очередь, его производственной подсистемы, обосновано применение методологии СЭТ что необходимо для преодоления иерархических барьеров макро-, мезо-, микроуровней; сочетания территориальных, отраслевых и корпоративных стратегических положений на основе информации, систематизированной по четырём подсистемам. В целях исследования и систематизации возможных рисков, требующих учёта в процессе стратегического управления производственной подсистемой ППК проведена классификация рисков по подсистемам тетрады, определена их причинно-следственная связь.

3. На основании анализа целей и задач развития портов, указанных в Стратегии–2030 выявлены значимые для развития производственной подсистемы ППК: привлечение инвестиций в портовую инфраструктуру; применение различных форм ГЧП; создание технологических платформ и кластеров; развитие инновационного производства и т.д.

Основываясь на положениях и целях Стратегии–2030, определен потенциал развития производственной подсистемы ППК как представителя класса социально-экономических экосистем.

1) В рамках средовой подсистемы как элемента модели экосистемы анализ потенциала развития промышленного комплекса ППК проводился по следующим составляющим:

а) социально-экономические институты:

– *регулятивные элементы средовой подсистемы*: на основании содержания законов, составивших законодательную базу Стратегии–2030 определена возможность развития производственной подсистемы ППК;

– *когнитивные элементы средовой подсистемы*: установлено, что базовые параметры развития морских портов в Стратегии–2030, сформированные в процессе анализа основных стратегических документов грузообразующих отраслей, являются информационной базой для разработки стратегии производственной подсистемы ППК и решения вопроса сочетания территориальных и отраслевых стратегий и программ развития;

б) инфраструктура. На основе анализа изложенных в документе положений в данной сфере сделан вывод о приоритетности инноваций в её развитии. Учитывая специфику ППК, это играет важную роль в формировании и развитии производственной подсистемы: доступ к высококачественной инфраструктуре морских портов способствует развитию промышленности, бизнеса и социальной сферы.

2) Процессная подсистема. В результате анализа целей, указанных в Стратегии–2030 (привлечение инвестиций в портовую инфраструктуру; применение различных форм ГЧП; создание технологических платформ и кластеров; развитие инновационного производства и т. д.) установлено, что они отражают комплекс управленческих, производственных, инвестиционных, инновационных процессов. Данная комплексность является основой развития и портовой и производственной подсистем ППК.

В результате исследования Стратегии–2030, относительно процесса управления, перспективным определено указание на необходимость эффективно функционирующей системы государственного стратегического управления как важнейшего фактора регулирования деятельности морских портов в современных условиях.

3) Инновационная подсистема (проектная). В процессе исследования эмпирических данных установлено, что наиболее сильное влияние на развитие портов и производственной подсистемы оказывают проекты в рамках Федеральных целевых программ. На основании указанной цели развития собственного инновационного производства, обоснована актуальность реализации инновационного сценария развития портовой инфраструктуры, который задаст ориентиры не только для развития портовой, но и производственной подсистемы ППК.

4) Объектная подсистема. В ходе анализа указанных в Стратегии–2030 целей, выявлена цель-задача – формирование на базе морских портов региональных территориальных кластеров, так как это является условием повышения конкурентоспособности отечественной экономики. В качестве

основной задачи (миссии) формирования кластеров в Стратегия–2030 указывается внедрение в работу порта комплексных инновационных решений, которая, как было определено, имеет стратегическое значение для развития не только портовой, но и производственной подсистемы ППК.

Таким образом, на современном этапе Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. содержит положения, в определенной степени составляющие потенциал развития производственной подсистемы ППК и перспективные для развития экономики припортовых территорий.

Глава 5. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПОДСИСТЕМЫ ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ

5.1 Стратегические направления развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов

В Стратегии развития морской портовой инфраструктуры до 2030 г. (Стратегия–2030) отмечается, что существенное качественное улучшение ситуации, снятие основных проблем в деятельности отрасли и создание фундамента для сбалансированного и устойчивого развития российской экономики с полным географическим охватом не могут быть обеспечены самостоятельно операторами, собственниками объектов и сооружений, отдельными органами исполнительной власти. «Проблемы обеспечения сбалансированного развития портовых мощностей носят комплексный межведомственный и дифференцированный по подотраслям экономики характер, что требует участия различных органов исполнительной власти при реализации конкретных мероприятий. Поэтому необходимо применение универсальной методологии, способной совместить различные интересы и позволяющей системно управлять сложной территориально-отраслевой (транспортно-производственной) подсистемой» (Стратегия–2030).

На основе исследования потенциала развития производственной подсистемы ППК (§ 4.3) определим стратегические направления, цели, принципы и основные положения государственной политики в области развития производственной подсистемы ППК. Для этого, учитывая указанные в Стратегии–2030 сложности обеспечения сбалансированного развития порта, в качестве методической основы используем модель экосистемы, включающей четыре подсистемы (подробнее в § 2.3).

5.1.1. Средовая составляющая экосистемы – совокупность компонент среды функционирования единиц экосистемы и экосистемы в целом как одна из ключевых в функционировании тетрады включает (Клейнер, 2015):

- 1) интеллектуальную среду;
- 2) социально-экономические институты;
- 3) инфраструктуру;
- 4) инвестиционный или производственный климат;
- 5) информационную среду.

1. Интеллектуальная среда. Как уже отмечалось, в отечественной экономической науке практически отсутствуют методологические основы проектирования портово-промышленных комплексов (ППК) и стратегий их развития как центров развития территорий. Зарубежный опыт представлен в трудах российских исследователей на уровне перевода и констатации фактов, этапов развития, видов собственности портов. Помимо сугубо технических аспектов, опыт развития зарубежных портов не адаптирован к отечественной действительности, ни на уровне определений возможностей применения опыта, ни на уровне постановки проблем.

Исследованию проблем в российской портовой среде уделялось и уделяется внимание со стороны научных работников и практиков. По мнению почетного работника морского флота, профессора Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова Г. В. Поплавского, главной особенностью решения портовых проблем остается тесная связь с производством, с крупнейшими морскими портами. Например, Ленморниипроект был образован из подразделения порта. В результате совместной работы министра морского флота СССР (1970–1986 гг.) Т. Б. Гуженко и директора ЦЭМИ АН СССР академика Н. Т. Федоренко по внедрению экономико-математических методов на морском транспорте обеспечило высокий экономический эффект в процессе обработки судов в «оптимальном режиме» (Поплавский, 2017). Относительно развития промышленных комплексов в портовых или припортовых территориях, исследования касаются в основном морехозяйственной отрасли (добыча и обработка рыбы), экологических, биологических проблем, что актуализирует данное исследование, посвящённое более широкому понятию – промышленной подсистемы, включающей производства и других отраслей.

Современные реалии развития портов в России демонстрируют их трансформацию в портово-промышленные образования. Но нестабильность их развития в целом, и предприятий в частности, требует исследования причин происходящего, осмысления и критического пересмотра нормативно-методических документов.

Ввиду крайне малого числа работ по исследованию промышленной подсистемы портов, систематизации зарубежного опыта и адаптации к российским условиям, со стороны государства актуализируется задача идентификации ППК, как самостоятельного сложного (междисциплинарного) территориально-отраслевого объекта, который зачастую отождествляется с портовыми комплексами (как видом транспортно-логистических кластеров).

2. *Социально-экономические институты.* Для определения стратегических направлений развития производственной подсистемы ППК в рамках данной компоненты применим систему институциональных элементов, предложенную Белокрыловой О.С. (подробнее в § 3.3)⁵⁷:

- а) *регулятивные* элементы государства (нормативный уровень),
- б) *когнитивные* – институты распространения знаний о сформированных регулятивных (законодательных) нормах,
- в) *регламентирующие сотрудничество* субъектов экономической деятельности.

Определим стратегические направления развития производственной подсистемы ППК по каждому элементу институциональной среды:

- а) в рамках *регулятивных* элементов институциональной среды развитие транспортной отрасли (к которой относятся порты) зависит от применения и адаптации законов разного уровня. Проанализируем стратегически значимые для развития производственной подсистемы ППК нормативно-методические документы, требующие критического осмысления.

⁵⁷ Белокрылова, О.С. Из доклада «Новое индустриальное или постиндустриальное общество: куда идем?» / XXXII МНПК «Экономико-правовые аспекты реализации стратегии модернизации России: поиск модели эффективного социохозяйственного развития» г. Сочи, 4 - 8 октября 2017 г.

1) Закон «О морских портах в РФ» от 8.11.2007 г. с изменениями в последующие годы, согласно которому управление российскими портами осуществляют два государственных органа исполнительной власти:

– управление федеральным имуществом в морском порту осуществляет ФГУП «Росморпорт» (и его филиалы в портах), созданный в 2002 г. с целью повышения эффективности использования федерального имущества в портах и обеспечения экономических интересов государства в области торгового мореплавания. ФГУП Росморпорт осуществляет общее обслуживание акватории, судов, лоцманскую проводку и т.п., выполняет функции управления развитием портовой инфраструктуры.

– ФГБУ Администрации морских портов (АМП) – подведомственны Федеральному агентству морского и речного транспорта учреждениями. Предмет деятельности АМП: организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение исполнения функций капитанов морских портов, предусмотренных ФЗ «О морских портах в РФ» и другими ФЗ, нормативными правовыми актами Правительства РФ (ФЗ «О морских портах», 2007. Ст. 12.1). В функции Администрации порта входит лишь распространение информации о правилах функционирования, правах сторон в рамках порта, что не распространяется на цели хозяйственного порядка, привлечения инвестиций и развития портовых комплексов. Из комплекса управленческих функций классического менеджмента (целеполагание, планирование, прогнозирование, организации и т.д.) они уполномочены выполнять лишь функцию контроля за реализацией Федеральных целевых программ.

Учитывая, что ключевым элементом в системе «средовой – временной – процессный элементы» является временной ресурс, причем не столько его количественное значение (Т), сколько его активное использование (А) (качественное значение), которое решает проблему его недостаточности и способствует развитию средовой и процессной подсистем (ресурс А от процессной подсистемы к средовой) (см. рис. 5.1), нет оснований говорить о влиянии АМП на активизацию использования временного ресурса (для развития

объектной подсистемы ППК) или интенсивности использования пространства (для развития бизнес-процессов).

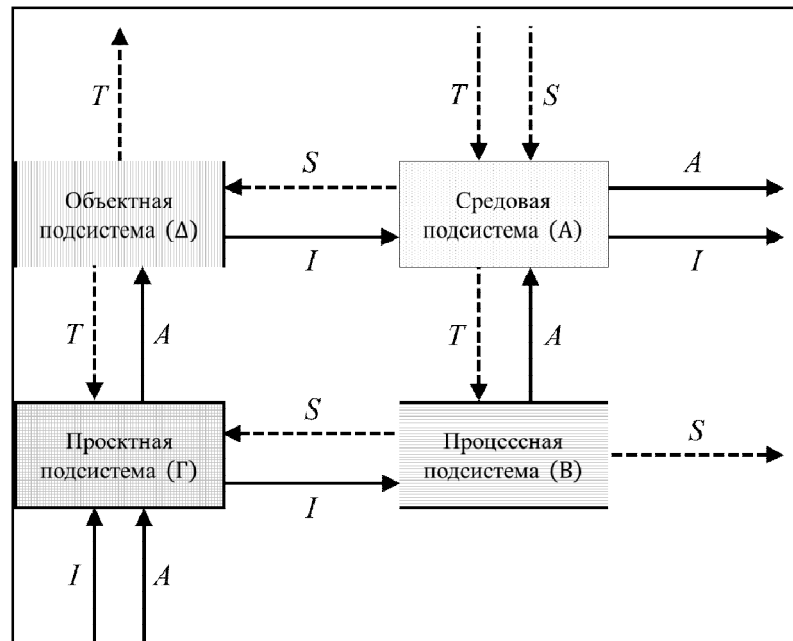


Рис. 5.1. Структура ППК в модели экосистемы

Источник: (Клейнер, 2018 а)

На предмет развития производственной подсистемы, значимой проблемой, содержащейся в основном законе, в соответствии с которым развиваются отечественные порты – это заявленная цель их функционирования: создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов и совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства (Стратегия–2030), которая отличается от цели развития крупных зарубежных портов, являющихся ППК.

Так, например, цель развития порта Гамбург – способствовать размещению отраслей промышленности и логистики, для обеспечения последовательного долгосрочного увеличения добавленной стоимости в районе порта и города. Цели портов Роттердама и Антверпена идентичны: повышение конкурентоспособности порта как центра логистики и промышленного производства мирового класса, а также обеспечение последовательного стабильного увеличения добавленной

стоимости территориального образования, в пределах которого находится данный ППК.

Общим в формулировке цели является – направленность на достижение конкурентоспособности, но основным противоречием и препятствием к развитию производственной подсистемы – отсутствие полномочий по реализации общих функций управления (за исключением контроля) у АМП и наличие хозяйственных полномочий исключительно в отношении инфраструктуры портового назначения у «Росморпорта». Это актуализирует вопрос наличия субъекта управления, наделённого достаточными полномочиями для развития производственной подсистемы.

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

В силу специфики отрасли заводы по ремонту и судостроению существовали практически в каждом порту СССР. Во многих портах сохранились производственные мощности, что могло составить производственную составляющую ППК. Но реализация данного закона и процесс возрождения судостроения идёт с большими трудностями, вызванными в первую очередь с приватизацией данных объектов в 90-е гг.

В руках частных компаний оказались и бывшие производственные мощности и пассажирские причалы. Так, в порту Таганрог в советский период функционировали и судоремонтный завод, и пассажирский морвокзал, обслуживающий пассажиропоток всего Азово-Черноморского бассейна. Сейчас здание морвокзала, расположенное на территории порта, находится в частных руках (крупной стивидорной компании), а производственные мощности и причал бывшего судоремонтного завода – в руках зерновой трейдинговой компании.

По закону о морских портах государство имеет право, в рамках земельно-имущественных положений, решать стратегически значимые вопросы, но механизмов для реализации, судя по результатам (отсутствие пассажирского порта в Таганроге), недостаточно, что обозначает постановку такой задачи. С

объектами и причалом бывшего судоремонтного завода вопрос сложнее, он находится, хотя и в данной акватории, но за территорией порта и земля и строения принадлежат частной компании «ТСПЗ», что требует совершенствования механизма реализации ФЗ от 7.11.2011 г. №305.

Основой развития и портовой, и производственной подсистем ППК является инвестиционное партнёрство, реализации которого препятствуют проблемы регулятивной сферы. Так, инвестиционное сотрудничество между ФГУП «Росморпорт» и частным инвестором осуществляется в рамках соглашений о сотрудничестве по проектированию объектов портовой инфраструктуры и по реализации проектов. Но отношения участников неоднозначны, так как не обеспечивают надёжность и возвратность инвестиций и направлены в первую очередь на обеспечение интересов ФГУП «Росморпорт». Условия и гарантии носят декларативный характер и не соответствуют текущим экономическим реалиям и не пригодны для реализации стратегических капиталоемких инфраструктурных проектов (Качкин, 2018). Решение данной проблемы требует совершенствования отраслевого законодательства по созданию благоприятных нормативных правовых и финансово-экономических условий для деятельности хозяйствующих субъектов в портах РФ.

В Стратегии–2030 указывается на необходимость проработки перечня и проектов законов, лежащих в основе обеспечения Стратегии–2030 и актуализации нормативных документов в области проектирования портов перед реализацией своих стратегий. Для производственных компаний системная проработка регламентирующих документов, имеющих отношение к производственной деятельности в порту и на прилегающей к нему территории (законов, постановлений, подзаконных актов и изменений), имеет стратегическое значение.

По мнению управляющего директора ООО «Порт Поронайск» А. Ферта, наибольшего успеха добивается тот, кто располагает лучшей информацией. Публикуемые в журнале «Морские порты» статьи о практической деятельности лидеров рынка помогают увидеть новые возможности в организации собственного бизнеса и способствуют генерации идей в совершенствовании

производственно-хозяйственных процессов («Морские порты», 2017. №3. С. 10). Это необходимо для определения предприятиям своего места в ППК и возможностей своего развития.

Предприятиям целесообразно участвовать в обсуждении проектов законов и подзаконных актов. Для этих целей предприятиям необходим сбор информации, её систематизация относительно проблем развития предприятия, обусловленных недостатками нормативно-правовых актов. Так, например, в рамках Второго всероссийского форума портовиков «Инфраструктура портов: новое строительство, реконструкция, модернизация», который состоялся в 2017 г. в Санкт-Петербурге, было принято решение о подготовке новой редакции Правил охраны труда в морских и речных портах. Стивидорные компании поработали над замечаниями, 13 компаний передали основному исполнителю данной работы (ЦНИИМФ) свои предложения и рабочая группа рассматривала сводку отзывов («Морские порты», 2017. № 7. С. 19).

Предприятиям промышленного комплекса стратегически важно участвовать в отраслевых конференциях. По мнению управляющего директора ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» (Усть-Луга) С. Челядина (член совета директоров Ассоциации портов), АСОП – это площадка для обсуждения широкого спектра вопросов и наиболее проблем: от современных технологий до взаимодействия с государственными органами. Обмен мнениями помогает сформировать единую консолидированную позицию всех стивидоров (Челядин, 2018);

б) *когнитивные элементы средовой подсистемы* включают институты распространения знаний о сформированных регулятивных (законодательных) нормах. Стратегия–2030 является документом, в значительной степени содержащим актуальную информацию для предприятий, действующих на территории портов. Тем не менее, учитывая мировую тенденцию эволюции портов от инфраструктурной системы к портово-промышленным комплексам, для развития их производственной подсистемы требуется дополненная информация и другие каналы информирования.

Решение данной задачи видится в методической поддержке в рамках отдельного направления со стороны ФГУП «Росморпорт», Морской коллегии при Правительстве РФ, отраслевых ведомств и других государственных организаций. Актуальная информация по стратегическому планированию должна излагаться в отраслевой литературе, например, в журнале «Морские порты», а также на конференциях, организуемых Ассоциацией морских портов;

в) *элементы, регламентирующие сотрудничество субъектов экономической деятельности*⁵⁸.

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, которые определяют размещение мощностей для обработки грузов (Стратегия–2030). Отсутствие партнёрства между ведомствами (министерствами) ведет к проблемам в прогнозировании и отсутствию координации действий между промышленностью и морским транспортом, что, в свою очередь, ведёт к проблемам в реализации управленческих функций и препятствует развитию ППК.

Мировая практика функционирования ППК доказывает действенность коллективного участия в управлении и развитии. Содержание Стратегии–2030 позволяет выделить сотрудничество между отраслями и между субъектами разного уровня – федерального, регионального и т. д. В документе указывается, что для решения задач в этой области необходимы: государственное регулирование и высокая степень координации действий не только структур федерального правительства, но и субъектов РФ (регионов), органов местного самоуправления, бизнеса, населения (Стратегии-2030).

Относительно развития производственной подсистемы также наблюдается недостаточное государственное регулирование и низкая степень координации действий перечисленных структур, что требует своего решения.

⁵⁸ Белокрылова, О.С. Из доклада «Новое индустриальное или постиндустриальное общество: куда идем?» на XXXII-й МНПК «Экономико-правовые аспекты реализации стратегии модернизации России: поиск модели эффективного социоэкономического развития» г. Сочи, 4 - 8 октября 2017 г.

Одной из функций сотрудничества, как элемента средовой подсистемы (которая в модели экосистемы абсорбирует физические ресурсы пространства и времени из внешней среды), является систематизация информации с точки зрения времени и пространства: в ППК с целью прогнозирования грузопотоков необходим анализ спроса и предложения на продукцию и транспортные услуги.

Несогласованность как проблема сотрудничества (средовой подсистемы) осложняет передачу ресурса пространства объектной подсистеме, что препятствует её развитию. Примером этому служит распавшийся ППК в Таганроге, где из-за отсутствия сотрудничества (разных видов) в его производственной подсистеме произошли сбои в трансформировании ресурса времени в ресурс пространства. Формирование на базе имеющихся площадей автозавода в припортовой территории, важного социально-экономического регионального объекта в 1997 г., не было результатом должного взаимодействия федеральных, региональных властей и бизнеса, а реализацией идеи частного владельца.

В дальнейшем все возникающие проблемы решались по ситуации. С большим опозданием в 2008 г. (к этому времени уже развивался автосборочный кластер в Ленинградской области, ситуацию усугублял экономический кризис) было принято решение о строительстве автотерминала в порту Таганрог, которое осталось не реализованным. То есть из-за проблем в средовой подсистеме временной ресурс не трансформировался в пространственный, что не позволило развить объектную подсистему.

3. Инфраструктура. Новые реалии мировой экономики предъявляют более высокие требования к инфраструктуре морских портов, требуют более рационального подхода к планированию их деятельности с учётом производственной подсистемы, что составляет стратегическую задачу.

Исходя из положений Стратегии–2030 для стивидорных и других транспортно-логистических компаний, необходимо решать следующие стратегические задачи: в планировании своей деятельности ориентироваться на долгосрочную перспективу и придерживаться единых приоритетов развития. Это

связано с тем, что многие компании функционируют в значительной степени автономно, без учета взаимных интересов со своими «соседями» по портовой зоне.

В Стратегии–2030 указаны приоритетные направления, создающие потенциал формирования и развития ППК, но в первую очередь это касается портовой инфраструктуры. Для развития инфраструктуры производственной подсистемы информации (ориентиров) недостаточно. Большинство портов расположены в центральной части городов и территориально ограничены, в рамках модели экосистемы это означает, что для развития производственной подсистемы необходима интенсификация использования пространства (витального ресурса). Для решения связанных с этим задач стивидорным и другим транспортно-логистическим и производственным компаниям в сфере портовой и производственной инфраструктуры необходимы:

- стратегический подход в планировании своей деятельности: ориентироваться на долгосрочную перспективу и придерживаться единых приоритетов развития;

- стратегическая задача развития производственной инфраструктуры – развивать то, что лежит в основе производства: производственные здания, производственные коммуникации и т.п.

5.1.2. Процессная подсистема экосистемы включает совокупность: принимаемых в сфере экономики стратегических решений (Клейнер, 2015); процессов, связанных с жизнедеятельностью единиц и экосистемы в целом (процессы взаимодействия членов сообщества: управленческие, производственные, маркетинговые процессы, а также процессы реализации продукции, пополнения запасов сырья и материалов, обмена научно-технологической информацией, потребления, распределения и обмена (Клейнер, 2018 а).

Стратегия развития портовой инфраструктуры создавалась с учетом мировых трендов, и, следовательно, необходимо принимать во внимание мировую тенденцию в развитии портов: от инфраструктурной системы к портово-

промышленным комплексам. Это актуализирует стратегическое планирование развития портов (обладающих категориальными признаками ППК) на мезоуровне. Стратегия–2030 разрабатывалась на основе долгосрочных отраслевых стратегий и программ развития, её положения для развития бизнес-процессов актуальны и для производственных предприятий, функционирующих в портах и близлежащих территориях.

Для развития промышленного комплекса ППК необходима стратегия, задающая ориентиры, дающая импульс к формированию реальных стратегий производственных компаний, работающих в порту или в прилегающей территории, учитывающая местные условия. Межотраслевое положение компаний, функционирующих в рамках ППК, требует учёта отраслевых и территориальных стратегий развития. Это обозначает задачу сочетания отраслевых и территориальных стратегий, программ развития ППК на мезоуровне и определения субъекта решения данной задачи.

Многие компании и стивидорные, и производственные работают, не имея стратегического плана развития (или имеют формальную), что ведёт к нерациональному использованию временно́го ресурса и нестабильному положению предприятия в рыночных условиях или к банкротству. В ППК разработка стратегического планирования на уровне каждого предприятия необходима в целях согласования стратегических действий в рамках ППК, а также – участия в проектах с государственным участием.

Целенаправленная (на развитие производственной подсистемы) активизация использования временно́го ресурса (интеллектуальные возможности) посредством разработанных стратегий развития производственной подсистемы или ППК в целом, с учётом территориально-отраслевых сочетаний, позволит формировать средовую подсистему ППК, в частности производственную инфраструктуру ППК.

Необходимость активности множества участников в формировании и развитии производственной подсистемы в портах актуализирует появление управляющей компании. Это позволит в рамках модели экосистемы интенсивно использовать ресурс пространства (I) (достаточно ограниченного для

большинства портов) для развития бизнес-процессов и активно использовать ресурс времени для развития объектной подсистемы (А). Учитывая, что последняя обладает длительным жизненным циклом, наличие единого управления имеет стратегическое значение. То есть на первый план выходит определение субъекта и системы стратегического управления ППК.

5.1.3. Инновационная подсистема экосистемы (фактически это разновидность проектной подсистемы) – это совокупность возмущающих событий, меняющих условия функционирования экосистемы: резкие конъюнктурные, институциональные, политические или организационные изменения, скачки технологического прогресса, социальные революции и т. п. В рамках данной подсистемы происходит аккумуляция и развитие потенциальных способностей (А, I) экосистемы, использование пространственно-временных ресурсов (Клейнер, 2018 а).

В рамках данной подсистемы стоит обратить внимание на третий (экспертный) сценарий развития портов, изложенный в (Стратегии–2030. С. 23), который основан на выводах анализа макроэкономической ситуации, форсированном росте мирового спроса и активизации мировой торговли, на экспертной оценке возможного развития отечественной грузовой базы и транзитного потенциала России.

Данный сценарий предполагает, наряду с использованием конкурентных преимуществ российской экономики в традиционных и новых наукоемких секторах, в «экономике знаний», прорыв в повышении эффективности человеческого капитала, в развитии высоко- и среднетехнологичных производств и превращение инновационных факторов в основной источник экономического роста (Стратегия–2030. С. 23), что является стратегической задачей предприятий.

Инновационный сценарий развития портов предполагает реализацию согласованных и взаимосвязанных экономических, технических, организационных и правовых решений по ряду задач (Стратегия–2030. С. 69), актуальных и для развития производственной подсистемы ППК:

– «облагораживание» отечественного экспорта, увеличение доли продуктов переработки в общем грузообороте;

– повышение инновационности деятельности морских портов и производственных компаний путем применения новых технологий;

– развитие механизма государственно-частного партнерства с применением концессии, а также внедрение системы контрактов жизненного цикла.

Решение такого комплекса задач требует новой системы управления и инновационного подхода в управлении каждого предприятия.

На данный момент наиболее успешно ППК развиваются в рамках Федеральных целевых программ (то есть, реализуется проектный подход в развитии данного сложного территориально-отраслевого объекта). Но данный подход не может охватить все порты России, что актуализирует системный подход к развитию ППК.

5.1.4. Объектная подсистема экосистемы. Её образуют организации, юридические и физические лица, сфера ведения реального хозяйства, ядром которой выступает совокупность хозяйствующих субъектов (реализуется в совокупности хозяйствующих субъектов) (Клейнер, 2015). Объектную подсистему могут представлять кластеры как совокупность взаимодействующих подразделений (Клейнер, 2018 а).

Современный порт – не единое предприятие: погрузочно-разгрузочные и другие работы в портах выполняют разные стивидорные и прочие самостоятельные компании. Морское портовое хозяйство России – это 882 портовых комплекса, расположенных в 63 морских портах. Это существенно усложняет управление производственным процессом, взаимодействие с железной дорогой и т.д., а также и то, что на территории порта и в прилегающей зоне размещены объекты разной формы собственности и разного уровня подчинения отраслевого и территориального (федерального, регионального, муниципального).

В Стратегии–2030 отмечается, что во многих регионах страны морские порты играют градообразующую роль и являются важным социальным фактором развития приморских субъектов РФ. В связи с этим, на базе морских портов

предлагается формировать так называемые территориальные кластеры как одно из условий повышения конкурентоспособности отечественной экономики и интенсификации механизмов частно-государственного партнерства (Стратегия–2030. С. 67). Решение этой задачи возможно усилиями государственных, региональных, муниципальных участников и предприятий, с учётом интересов каждого из них.

Анализ структуры промышленного комплекса как экосистемы (см. § 2.4) позволил определить, что его объектную подсистему составляют кластеры. Как указывается в Стратегии–2030, основная цель кластерной политики – обеспечение высоких темпов экономического роста и диверсификации экономики за счет повышения конкурентоспособности предприятий, поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных производственных и сервисных услуг, научно-исследовательских и образовательных организаций, образующих территориально-производственные кластеры, а также увеличить высокотехнологическую составляющую в экономике РФ за счет модернизации основных сфер российской экономики (Стратегия–2030. С. 67). Предприятия, работающие в порту, оказываются «на передовой» глобальной экономики – первыми попадают в условия мировой конкуренции, что предъявляет к ним высокие требования по качеству продукции, предоставления услуг, скорости предоставления услуг и товаров. Так, Мурманский транспортно-логистический кластер имеет трансграничный характер, так как использует наукоемкие технологии соседних стран. Он стимулирует развитие судостроительных отраслей, интегрирует в себя образовательные и научные услуги, способствует развитию малого и среднего бизнеса.

Как указывается в (Стратегия–2030. С. 67), решение задачи формирования кластеров способствует решению других, связанных с этим задач – привлечению инвестиций, модернизации производства, выпуску высокотехнологичной продукции, росту экспорта с высокой добавленной стоимостью.

Данные направления, цели и принципы и основные положения государственной политики составят концептуальную основу разработки

стратегических решений по развитию производственной подсистемы ППК, методика разработки которых представлена в следующем параграфе.

5.2 Методика разработки стратегических решений по развитию производственной подсистемы портово-промышленных комплексов

Причины проблемного развития организаций (разных по формам собственности, структуре и видам производств) чаще всего связывают с недостаточностью ресурсов, в первую очередь инвестиционных. Но эта причина скорее является следствием отсутствия стратегических решений по развитию организаций.

Учитывая сложность ППК как территориально-отраслевого образования, к понятию входящей в него производственной подсистемы ППК необходимо подходить не как к «чёрному ящику», а как к сложному, «постоянно развивающемуся в меняющейся среде организму, все части которого образуют вовлеченные в разные технологические процессы подсистемы, а люди и гармонизация их интересов становятся ключевыми задачами системы управления» (Дементьев и др., 2017. С. 10). Исходя из этого необходима адекватная система разработки стратегических решений по развитию производственной подсистемы ППК и системы управления им, направленной на сбалансированное развитие подсистем ППК с учётом интересов всех участников и заинтересованных лиц.

В процессе разработки стратегических решений по сбалансированному развитию ППК и производственной подсистемы будем опираться на представлении их как представителей класса экосистем. Концепция экосистем включает четыре внутренние составные части (тетрада): объектную, бизнес-процессную, средовую, инновационную составляющие. К внешним относятся физические ресурсы – пространство (S) и время (T) и энергетические, которые рассматриваются в терминах интенсивности использования пространства (I) и

активности использования времени (А) (Клейнер, 2018 а. С. 92) (подробнее в § 2.3).

Нормальное функционирование каждой экономической подсистемы возможно при наличии доступа к ресурсам: физическим (S, T) и энергетическим (A, I). Каждая подсистема стремится восполнить недостаток дефицитных для себя ресурсов и вступает в устойчивые альянсы с другими подсистемами (принцип АИСТ–баланса) (Клейнер, 2018 б). С. 9).

Ключевыми в модели экосистемы являются энергетические ресурсы, которые являются генераторами функционирования экосистемы. Для этого ППК как сложному территориально-отраслевому объединению необходима адекватная система управления.

Объектом управления является производственная подсистема ППК как экосистема – его объектная, средовая, процессная и проектная подсистемы, а также физические (S, T) и энергетические ресурсы (I, A), а целью управления – сбалансированное развитие подсистем (рис. 5.2).

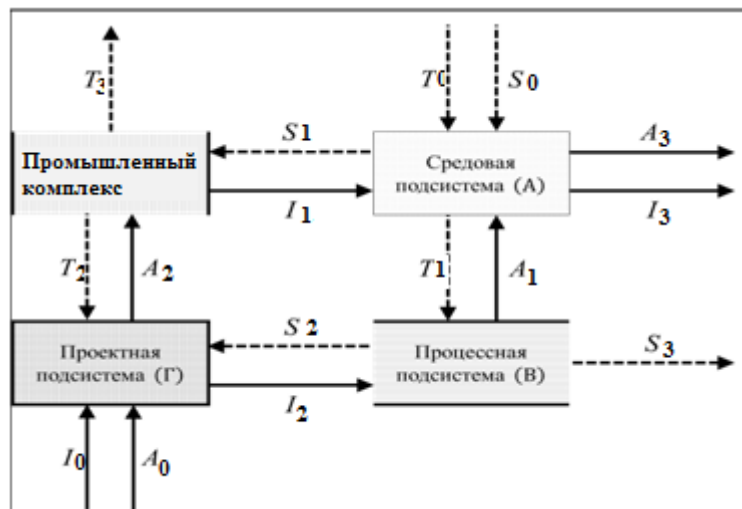


Рис. 5.2. Структурная модель ППК как экосистемы мезоуровня

Разработано на основе (Клейнер, 2018 а)

Для развития промышленного комплекса ППК стратегические решения стоит рассматривать как на уровне ППК в целом, где объектной подсистемой является производственная подсистема (промышленный комплекс) (рис. 5.2), так

и на уровне промышленного комплекса, где объектную подсистему представляют собой кластеры (рис. 5.3).

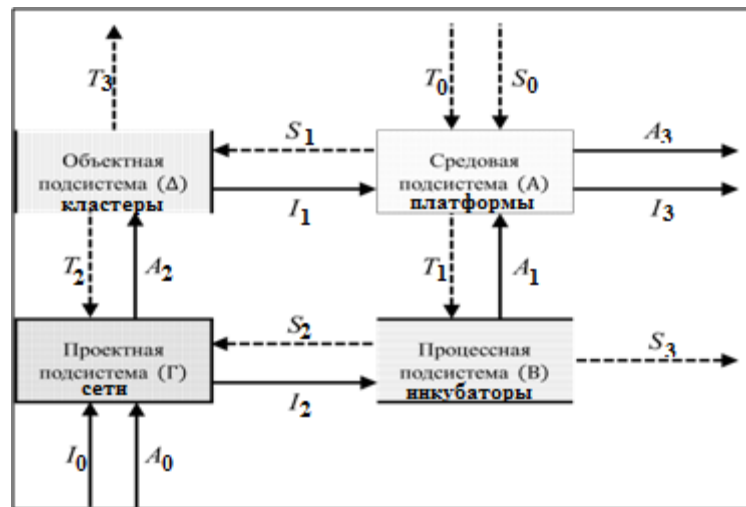


Рис. 5.3. Структурная модель промышленного комплекса как экосистемы мезоуровня

Разработано на основе (Клейнер, 2018 а)

Поскольку «каждая экосистема содержит в своём составе кластеры, платформы, сети и инновационные инкубаторы» (Клейнер, 2018 в. С. 11), в рамках промышленного комплекса они представляют соответственно средовую, процессную и проектную подсистемы (подробнее в § 2.4).

Для более конкретного определения стратегических целей развития промышленного комплекса необходимо в рамках объектной подсистемы определиться с его организационной структурой и субъектом управления, о котором более подробно будет изложено в § 5.3.

Разработка стратегических решений по развитию промышленного комплекса ППК требует реализации функций управления: постановки и обоснования стратегических задач; прогнозирования ожидаемых результатов; планирования процессов последовательности действий; организации и реализации решений, согласно запланированному; мотивации к действию всех участников (стивидорных, производственных компаний, государства), а также

контроль и анализ для корректировки и разработки дальнейших стратегических решений.

Поскольку целью функционирования производственной подсистемы ППК (и ППК в целом) является сбалансированное развитие, разработку стратегических направлений целесообразно проводить по подсистемам модели экосистемы (объектной, средовой, процессной и проектной). Для гармонизации процесса разработки стратегических решений по развитию промышленного комплекса предлагается матричная модель, которая позволит систематизировать решения в координатах функций управления и подсистем модели экосистемы (объектной, средовой, процессной и проектной) (табл. 5.1). В квадрантах (свободные поля) табл. 5.1 предполагается изложение стратегических решений. Применим данную модель для разработки стратегических решений по развитию промышленного комплекса ППК.

1. Разработка стратегических решений в рамках функции целеполагания (квадранты 1.1–1.4 в табл. 5.1).

Учитывая размеры (от нескольких до сотен предприятий) и специфику объекта исследования (межотраслевая), реализация функции целеполагания требует построения системы целей.

Таблица 5.1

**Матричная модель разработки стратегических решений
по развитию производственной подсистемы ППК**

Функции Управления	1. Объектная подсистема (кластеры)	2. Средовая подсистема (платформа)	3. Процессная подсистема (сети)	4. Проектная подсистема (инкубаторы)
1. Целеполагание				
2. Планирование/ Прогнозирование				
3. Организация				
4. Мотивация				
5. Учёт, контроль, анализ				

К внутренним (микроуровень) относятся цели: корпоративные, бизнес-уровня и функциональные, ориентированные на развитие производственных,

маркетинговых, финансовых и т.д. процессов, которые касаются всех подсистем промышленного комплекса (квадранты 1.1–1.4 в табл. 5.1).

Но существуют цели, выходящие за границы предприятия, которые можно назвать внешними: на муниципальном, региональном и макроуровнях (например, инфраструктурные, социально-культурные), которые актуализируются в рамках территориально-отраслевого образования.

Либерализация условий функционирования предприятий в России сопровождалась снижением качества, комплексности и целенаправленности управления; преобладанием краткосрочных целей в ущерб продолжению развития, что привело к торможению воспроизводственных процессов на предприятиях; росту социального напряжения между управляющими, работниками и собственниками; потере квалификации кадров; деконсолидации трудовых коллективов и др. (Дементьев и др., 2017. С. 35). Авторы считают, что в таких условиях переход от одного типа экономики к другому возможен только на основе реформирования самих предприятий, для чего необходимо выращивать ростки новой экономики на базе накопленного интеллектуального и технологического потенциала (энергетических ресурсов I, A).

Несмотря на то, что территории портов находятся в государственной собственности, данная либерализация привела к практической потере влияния государства на стратегически важные припортовые территории. Учитывая многоцелевое использование территории, инфраструктуры (транспортно-логистическое, производственное, туристическое, пассажирское), конфликтность целей, особенно в небольших портах закономерна. К сложности сочетаний целей по использованию территории, инфраструктуры добавляется множественность целей со стороны участников (квадрант 1.2 в табл. 5.1). Каждая стивидорная компания в порту «сам себе режиссёр». Это оборачивается проблемами в достижении государственных и региональных целей развития территории.

Например, в Таганроге здание морского вокзала находится на территории, функционирующей на условиях концессии стивидорной компании. Государство в лице АМП не первый год пытается воспользоваться правами на землю с целью

создания пассажирского порта. Также известны случаи, когда не могут найти реального владельца стивидорной компании для решения стратегических вопросов. Конечно, решение подобных проблем лежит в русле механизмов реализации нормативно-правовой базы, но вопрос целеполагания каждого из участников и согласования целей не является второстепенным.

Стратегические решения по развитию компании зависят от целевой ориентации участников, различающиеся по своим интересам: собственников, генерального директора, работников, предприятия в целом. В России интересы собственников и генерального директора стоят на первом месте (40 % и 43 %), интересы работников – на последнем. По мнению авторов, необходимо создание и укоренение на предприятиях сбалансированной системы принятия и реализации управленческих решений – перейти от системы управления, ориентированной на собственника к системе, ориентированной на учёт интересов и прав владельцев всех видов ресурсов: капитала – собственников, управленческих полномочий – менеджеров, труда – работников, знаний – специалистов (Дементьев, 2017. С. 27).

Производственная подсистема ППК, в силу своей локализованности, может стать, своего рода, платформой для развития новой системы управления, что, безусловно, отразится на протекании бизнес-процессов (в том числе и на формировании целей каждого бизнес-процесса). Средством достижения и результатом поставленных целей становятся внедрение инноваций (в том числе и управленческих) и различного рода проекты (квадрант 1.2–1.4 в табл.5.1).

Кроме того, функционирование этой системы должно проходить под наблюдением и периодическим влиянием общества в виде общественных организаций – самоуправляемых профессиональных организаций, бизнес-ассоциаций, представителей органов государственной власти, профсоюзов, научно-экспертных групп и организаций (Дементьев и др., 2017. С. 25). Подобная модель лежит в основе функционирования развитых ППК Европы.

2. Разработка стратегических решений в рамках функции планирования (квадранты 2.1– 2.4 в табл. 5.1).

Основной задачей в рамках объектной и средовой подсистем является стратегическое планирование развития производственной инфраструктуры всего ППК или промышленного комплекса в отдельности. Это в первую очередь связано с ограниченностью припортовой территории, её многоцелевым использованием и долгосрочной перспективой деятельности компаний. В условиях большого количества хозяйственных субъектов, действующих на территории порта или в прилегающей зоне, это сделать достаточно сложно и требует участия многих структур. Это обуславливает необходимость единой управляющей компании, наделённой соответствующими функциями.

Процессная подсистема ППК включает транспортно-логистические процессы в портах и процессы управления, производства, маркетинга, обмена научно-технологической информацией на обрабатывающих и сборочных заводах в промышленных комплексах, а также в портах (квадрант 2.3 в табл. 5.1). Процессная подсистема обладает способностью к активному использованию временного ресурса (A_1): это касается производительности труда в единицу времени в производственных процессах, в процессе управления – наличие стратегии развития любого уровня – корпоративной (например, роста и развития), бизнес-уровня (конкурентной, инвестиционной, конкурентной борьбы), функциональной (производственной, маркетинговой, финансовой и т.д.).

В условиях глобализации и, учитывая сложность объекта исследования, формируется «многоуровневое и многоаспектное стратегическое планирование» (Дементьев и др., 2017. С. 31). Разработка стратегических решений для развития промышленной подсистемы ППК требует определённой институциональной среды (подробнее в § 3.3). Основу развития производственной подсистемы составляют также планы стратегического развития, разрабатываемые на отраслевом и территориальном уровне (федеральные, региональные, муниципальные), которые создают ориентиры (в том числе и временные (T_1) (рис. 5.3)) разработки стратегий на микроуровне.

Но здесь существует несколько проблем, невнимание к которым чревато ростом неопределённости и возникновением рисков – качество имеющихся

стратегий и отсутствие стратегий на предприятиях, которые влияют на эффективность использования времени и пространства.

Наличие стратегий у участников ППК (касается и стивидорных и производственных компаний) позволяет «не выпадать» из реального времени. Но, как показывает практика, в России на 41 % предприятий отсутствует комплексная стратегия развития (Дементьев и др., 2017. С. 24). Это объясняется непониманием руководителей компаний значения стратегического планирования, недостаточным профессионализмом менеджмента компании для её разработки. Что касается качества стратегий, то кроме профессионализма разработчиков на предприятии, оно зависит от качества отраслевых и территориальных стратегий (качество некоторых региональных стратегий оставляет желать лучшего) и отсутствием их прикладной проработки.

Процесс работы над стратегией развития предприятия должен включать создание, обсуждение и реализацию стратегических планов с учётом интересов всех участников его деятельности: промышленного комплекса в целом и интересов самого хозяйствующего субъекта, что выступает своего рода механизмом консолидации и осуществления сбалансированного управления предприятием (Дементьев и др., 2017. С. 31). Такая система стратегического планирования приемлема и на уровне всей производственной подсистемы и ППК в целом и будет механизмом консолидации и осуществления сбалансированного управления им. В этом случае будет возможен баланс социальных интересов (работников предприятий и населения территории расположения предприятия) и интересов производственных компаний.

Усиление глобальной конкуренции актуализирует маркетинговое управление (высшая стадия развития маркетинга), которое отражается на течении маркетинговых процессов. Некоторые компании не выполняют функцию маркетинга, которую при отсутствии отдела маркетинга может выполнять кто-либо из сотрудников АУП. Такое положение дел чревато отсутствием маркетинговых исследований с целью определения потребительских предпочтений на региональных рынках (в зависимости от географического

расположения порта). То есть компании функционируют «по накатанной» и действуют «по ситуации», упуская возможности расширения рынков сбыта (S_0) и время (T_0) для модернизации продукции, что также ведёт к ситуации неопределенности и рискам (рис. 5.3).

3. Разработка стратегических решений в рамках функции организации (квадранты 3.1– 3.4 в табл. 5.1).

Исходя из проведённого анализа материалов Форума по стратегическому планированию (XIV Форум лидеров, 2015) большинство проблем в управлении, по словам экспертов, сосредоточены в рамках функции «организация» (подробнее в § 4.1). Систематизация проблем в развитии производственной подсистемы ППК свидетельствует об аналогичной ситуации, что требует особого внимания в рамках разработки стратегических решений.

Ситуация в отраслевой структуре характеризуется фактической её ликвидацией (существуют: газовая, нефтяная, электроэнергетическая, железнодорожная, банковская) и распадом координирующих структур у большинства оставшихся, которые превратились в раздробленные совокупности предприятий (Дементьев др., 2017. С. 33). Сложившиеся условия отразились и на развитии производственной подсистемы ППК – сложности в решении проблем, с которыми они сталкиваются, накапливаясь «всплывают» на более высокий уровень (в менеджменте это называется «эффект бутылочного горла»). Это опасно потерянными временами (а, не интенсивным его использованием) и иногда невозможностью спасти ситуацию. В случае с ОАО «ТагАЗ», это касалось проблемы задолженности завода перед поставщиком МУП «Водоканал», которую решал муниципалитет г. Таганрога, а проблемы реструктуризации накопившихся перед банками задолженностей (26 млрд руб.) решал премьер-министр РФ. В итоге, несмотря на попытки (в течение нескольких лет), спасти завод так и не удалось. Данные проблемы лежат в области функции организации (распорядительства) в рамках производственной подсистемы (квадрант 2.3 в табл. 5.1).

Стивидорные компании, работающие в портах, являются самостоятельными частными компаниями, не координирующими свою деятельность как операторов порта. В случае множества операторов порта (в Таганроге – 4, в Новороссийске – 10, в Большом порту Санкт-Петербурга – около 20) возникает проблема единого целенаправленного управления портовым комплексом как объектом государственного и регионального интереса. В результате задачи координации и интеграции деятельности порта перекладываются на плечи бизнеса или же решаются стихийно и нерегулярно.

В фокусе внимания экономической теории находятся основные проблемы: координация экономических агентов и организация экономики. Координация определяет согласованное взаимодействие между относительно самостоятельными подсистемами (агентами, процессами, акторами) экономики; организация – состав (совокупность, популяцию) этих подсистем (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 141). То есть «координация» как одна из функций «организации», применительно к теме нашего исследования, представляет непосредственный интерес, в силу локализованности множества предприятий в портовой и припортовой зоне.

В целом координацию и организацию следует рассматривать как базисные процессы в экономическом пространственно-временном континууме. Особое значение имеет координация как процесс естественного внутреннего согласования поведения различных подсистем (система – есть координация), в то время как организация – это результат действия внешних сил (государства) (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 141). Для развития промышленного комплекса это означает необходимость создания субъекта, способного создать эту систему, при активном участии государства (квадрант 3.1 в табл. 5.1).

Инструментами координации внутрисистемных акторов являются конкуренция и кооперация (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 149), которые обеспечат баланс интересов всех участников производственной и портовой подсистем ППК, в том числе и как субъекта социально-экономического развития региона и страны

в целом, организацию условий для привлечения потенциальных участников в целях инвестиционного обеспечения и получения синергетического эффекта.

4. Разработка стратегических решений в рамках функции мотивации (квадранты 4.1– 4.4 в табл. 5.1).

Во-первых, как уже отмечалось, проблемы развития производственной подсистемы в основном связаны с низким уровнем профессионализма, в первую очередь, управленческого. В этой связи, достаточно сложно представить себе механизм повышения квалификации, так как не все руководители это осознают, или не считают это первичным и срочным. Данная проблема лежит в области мотивации руководства компаний к применению новых управленческих технологий, которые в стратегической перспективе будут «работать» на эффективность и долгосрочность деятельности предприятий (квадрант 4.3 табл. 5.1). Поэтому задачей, имеющей стратегическое значение от микро- до макроуровня является «подтягивание» компаний, заинтересованных работать в рамках промышленного комплекса.

Выполнение данной функции в рамках ППК возможно благодаря доступу к портовому транспортно-логистическому ресурсу (уровень ППК как экосистемы) и к ресурсам платформ, сетей и инкубаторов (в рамках промышленного комплекса), который способствует синергетическому эффекту и для каждого предприятия в частности, и для промышленного комплекса в целом. В настоящее время все порты являются частными и устанавливают свои правила (сроки хранения грузов в порту и т.д.), которые устраивают не все предприятия (за исключением компаний-собственников). Так, например, комплектующие для ТагАЗа, прибывшие в порт, могли храниться в порту не более трёх дней. Решение данной проблемы связано с решениями в области функции координации и требует стратегических решений в процессной подсистеме (логистические процессы).

Таким образом, наличие управляющей компании актуально и для предприятий, расположенных не на территории порта («ТагАЗ» на территории города, недалеко от порта).

5. Разработка стратегических решений в рамках функции планирования (квадранты 5.1– 5.4 в табл. 5.1).

Данные функции выполняются администрацией морских портов и Росморпортом в технической сфере функционирования портов. В свете актуальных стратегических решений данные функции должны выполняться применительно к функционированию промышленного комплекса на каждом этапе функций управления (целеполагание, планирование и т.д.).

В связи с переходом ФЦП с процессной на проектную основу актуализируется контроль по реализации проектов в портах в рамках ФЦП, в части стратегических решений по этапам реализации, чтобы не оказаться перед фактом – «финансирование окончено ввиду нереализации запланированного этапа проекта». Данное обстоятельство аргументирует целесообразность включения в функции управляющей компании работы по организации проектной деятельности, программ реконструкции, в первую очередь в области промышленного производства.

5.3 Функции управляющей компании производственной подсистемы портово-промышленных комплексов

5.3.1. Российской экономике критически не хватает системности. Несистемное управление приводит к дезорганизации, несистемная координация агентов – к неэффективности, несистемная экономическая политика – к дезориентации участников экономической деятельности. В связи с этим основная задача совершенствования регулирования экономики видится нам как преодоление дефицита системности во всех направлениях и на всех уровнях, а также в межуровневом и межпериодном взаимодействии (Клейнер, Рыбачук, 2017. С. 140). Данная ситуация проецируется и на развитие, и управление производственной подсистемой и ППК в целом, что актуализирует проблему управления ППК и, в первую очередь, субъектов управления данным сложным территориально-отраслевым объектом.

Ранее (§ 5.1) были определены задачи развития производственной подсистемы и ППК в целом, причины которых кроются в системе их управления. В данной части работы, исходя из комплекса стратегических решений, разработанных в § 5.2, обратимся к концепции создания и функционирования управляющей компании, так как «о стратегии развития определенной социально-экономической системы целесообразно говорить, когда существует орган управления данной системой, способный сформулировать цели ее развития и имеющий возможности управлять достижением этих целей» (Агафонов, 2010. С. 86).

Для решения данного вопроса обратимся к системе управления ППК, успешно развивающихся за рубежом. Управляющей компанией порта Роттердам является Закрытое акционерное общество (Unlisted public limited company)⁵⁹ Port of Rotterdam Authority (PRA), акции которой принадлежат: муниципалитету Роттердама (70 %) и государству (30 %). В 2005 г. подобную модель управления применила Управляющая компания порта Гамбург – одного из основных конкурентов порта Роттердам, имеющая аналогичную форму собственности.

Компания PRA управляет и развивает порт и промышленную зону, разрабатывает стратегию развития порта, согласовывая ее с профильными комитетами городского сената и федеральными структурами. В функции Управляющей компании входит решение инвестиционных вопросов. Например, в результате переговоров с Европейским банком развития (ЕБР), BNG, Rabobank, Fortis и ING для возведения в море 1000 га портовой зоны Maasvlakte-2 (специализация: контейнеры и нефтехимия), которую называют крупнейшей портовой стройкой Евросоюза в XXI веке, были получены инвестиции на общую сумму 2 млрд евро⁶⁰.

Поскольку муниципальные порты находятся под пристальным наблюдением государства, их можно отнести к портам, находящимся в централизованном управлении. Муниципальные порты управляются Советом,

⁵⁹ Эл. ресурс. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/about-the-port-authority>

⁶⁰ Эл. ресурс. – URL: http://transport.ru/1/4/i31_8463p0.htm

входящим в состав муниципалитета, или управляются муниципальной корпорацией⁶¹. На любое важное решение относительно покупок, найма, тарифов, инвестиций и т. д. они должны получить разрешение центрального органа (национального или регионального), что создаёт узкие места в работе порта. Иногда существует определенное противоречие между официальным статусом таких портов (в соответствии с которым им предоставляются полномочия, необходимые для децентрализованного управления) и практическими средствами, доступными для решения вопросов, что приводит к их неэффективности (UNCTAD, 1993).

Порты централизованного управления эффективно функционируют, если между портом (муниципальным или региональным) и центральной властью существует тесная связь и достаточно гибкие условия контроля (UNCTAD, 1993). Положительным в таких портах является сотрудничество с частными предприятиями, которые являются концессионерами государственных сооружений или поставщиками услуг по операциям в порту.

Европейские порты любой формы собственности (государственной, муниципальной, государственно-муниципальной, частной, смешанной) управляются единой компанией, чаще – акционерным обществом. Советы директоров этих корпораций состоят из двух уровней: Наблюдательного совета (Совет директоров, определяющий стратегию и коммерческую политику организации) и Исполнительного совета⁶². Высшим руководством порта Роттердам является Исполнительный совет, который определяется Наблюдательным советом.

Исполнительный совет (3 чел.) Управляющей компании порта Роттердам (PRA) несёт ответственность за управление, общее состояние дел компании. В его функции (рис. 5.4) входит⁶³:

⁶¹ Эл. ресурс. – URL: <http://seaspirit.ru/morskie-konvencii/morskoe-pravo/regulirovanie-deyatelnosti-morskixportov.html>

⁶² Энциклопедия менеджмента. – URL: <http://www.pragmatist.ru/upravlencheskaya-struktura/vysshie-organy-upravleniya-sovremennymi-organizacijami.html>

⁶³ Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/organisation>

- 1) развитие, строительство, управление и эксплуатация порта и промышленной зоны Роттердама и содействие эффективному, безопасному и эффективному обращению с морским транспортом в порту Роттердам;
- 2) разработка стратегии и планирование политики;
- 3) общее состояние дел компании и результаты деятельности компании;
- 4) оценка и управление рисками, связанными с бизнес-операциями;
- 5) обеспечение эффективных внутренних систем управления рисками и контроля, о которых сообщается в годовом отчете;
- 6) организация процесса финансовой отчетности;
- 7) обеспечение соблюдения законодательства и нормативных актов;
- 8) соблюдение структуры корпоративного управления PRA;
- 9) публикация структуры управления компании и другой информации, содержащейся в годовом отчете на веб-сайте компании;
- 10) подготовка годовых отчетов и представление информации о капитальных вложениях компании.

Исполнительный совет составляет бизнес-план на срок до 4-х лет, который утверждается собранием акционеров. В бизнес-план включены, в частности, стратегическая политика, касающаяся распределения территории, инвестиций, дивидендов и политики участия PRA (например, в развитии сети портов).

Организационная структура Управляющих компаний портами Роттердам и Антверпен отражает широту охвата полномочий, которыми они обладают. Примечательно, что в структуре Управляющей компании порта Роттердам существуют два подразделения: 1) контейнерно-логистическое и 2) промышленности и навалочных грузов, которые подчиняются непосредственно Президенту и главному исполнительному директору Управляющей компании PRA (рис. 5.4). То есть в оргструктуру Управляющей компании порта включены управление портовой и промышленной подсистемой, что свидетельствует о полномочиях PRA управлять развитием промышленной подсистемой ППК.



Рис. 5.4. Организационная структура управляющей компании порта Роттердам⁶⁴

В структуре порта Антверпен указанием на развитие портово-промышленного комплекса является наличие в подразделении «маркетинга, продвижения и коммерческих отношений» одной из функций – развитие бизнеса.

Цели деятельности Управляющих компаний и Роттердама (PRA) и Антверпена (APA) идентичны⁶⁵: повышение конкурентоспособности порта как центра логистики и промышленного комплекса мирового класса не только с точки зрения количественной, но и качественной, для обеспечения последовательного долгосрочного увеличения добавленной стоимости в районе порта и города. Достижение цели обеспечивается стратегическими и эффективными действиями управляющих компаний PRA и APA по развитию промышленных зон и объектов для хранения и перегрузки на основе концессионных соглашений. При этом PRA и APA⁶⁶ следят за эффективностью использования земель и соответствием новых инвестиций стратегическому видению порта: внимание к устойчивому развитию,

⁶⁴ Составлено по материалам сайта порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/organisation/supervisory-board>; <https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/organisation>

⁶⁵ Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/>; Официальный сайт порта Антверпен: – URL: <http://www.portofantwerp.com/en/organisation-chart>

⁶⁶ Официальный сайт порта Антверпен. – URL: <http://www.portofantwerp.com/en/concession-tariffs>

созданию добавленной стоимости, стремлению к конкурентоспособной позиции и заботе об окружающей среде.

Необходимо отметить, что с целью повышения конкурентоспособности порта была изменена форма управления портом Антверпен: до 1997 г. портом управляли мэр и местный совет города Антверпена, затем была создана Управляющая компания как независимое, муниципальное агентство. Данная правовая форма позволила Управлению портом иметь свои собственные полномочия по принятию решений и политике в области трудовых ресурсов независимо от города. Управление порта также имеет право участвовать в совместных предприятиях с другими компаниями или государственными ведомствами. Единственным акционером порта является город Антверпен⁶⁷. С 1 января 2016 г. компания, управляющая портом Антверпен (АРА)⁶⁸ является Открытым акционерным обществом, которая предоставляет территории коммерческим организациям для развития промышленных зон.

5.3.2. Взаимодействие управляющей компании с предприятиями.

В работе порта Роттердам с предприятиями (более 120 промышленных предприятий)⁶⁹ на его территории существует отработанная система управления предприятиями на основе арендных отношений. Нацеленность управляющей компании на привлечение видов деятельности с добавленной стоимостью выражается в создании конкретных условий (период, тарифы). В терминах модели ППК как экосистемы это означает: созданная институциональная среда посредством временного регламента (Т) позволяет развиваться производственным процессам; система управления создаёт возможности интенсивно использовать время (А) для развития объектной подсистемы (компаний) на основе организованной системы арендных отношений.

Как уже упоминалось, компании в этих ППК работают на условиях концессии 30–40 лет. Средовая система, решая вопрос полномочий субъекта

⁶⁷ Официальный сайт порта Антверпен. – URL: <http://www.portofantwerp.com/en/antwerp-port-authority>

⁶⁸ Российское судоходство (отраслевой портал). – URL: <http://www.rus-shipping.ru/ru/flag/news/?id=27264> (дата публикации 26.01.2016).

⁶⁹ Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/files/sohar-business-reception-film-2016>

управления, создаёт предпосылки для развития объектов, проектов и процессов ППК. Так, Управляющая компания порта имеет право первого выбора. Это означает, что любое имущество, не принадлежащее Управлению порта и находящееся в районе порта, в случае покупки или продажи, должно быть сначала предложено Управлению. Это позволяет Управляющей компании разумно расширять инвестиционное пространство и делать его доступным для концессионного рынка.

В принятии концессионных решений относительно территории, удалённой от порта, главным является инвестиционный критерий. Управляющая компания подходит к этому стратегически: в первую очередь это касается инвестиций в недвижимость, которые приводят к новым инвестициям, и вложений, приносящих долгосрочную добавленную стоимость.

Все заявки потенциальных держателей концессий тщательно анализируются. При принятии решения о предоставлении концессии, помимо финансового положения компании и объёма планируемого инвестирования, во внимание принимается цель и характер деятельности для оценки необходимости в дополнительном морском транспорте; перспективы прямой и косвенной занятости; соблюдение стратегии и видения концессионной политики в целях сохранить направленность порта как промышленной зоны.

Организационная структура порта Антверпен отражает заложенную институциональную основу для механизма взаимодействия Управляющей компании с предприятиями: отдел по управлению имуществом через свое инвестиционное подразделение предлагает ряд услуг по консультированию и руководству компаниями, желающими инвестировать в порт, по размещению бизнеса (как внутри, так и за пределами порта), по налогам, субсидиям, сборам и вычетам⁷⁰. Задачей данного подразделения является развитие порта в рамках трех стратегических направлений – деятельности портов, промышленности (в первую

⁷⁰ Российское судоходство (отраслевой портал). – URL: <http://www.rus-shipping.ru/ru/flag/news/?id=27264> (дата публикации 26.01.2016).

очередь химической) и логистики. Эта задача решается на основе соглашений со всеми соответствующими организациями.

В целях максимальной реализации инвестиционного потенциала данным подразделением совместно с инвесторами вырабатываются индивидуальные решения. Кроме того, подразделение выступает в качестве единственного контактного лица, что упрощает поиск доступных площадей для потенциальных инвесторов. Также инвестиционное подразделение оказывает консультации⁷¹. Таким образом, о развитости институциональной системы можно судить по развитию проектной системы.

Помимо ППК, расположенных на территории порта (где размещены и порт и промзона), существуют такие, чьи промышленные зоны размещены за пределами порта. Промышленная зона ППК может располагаться на значительной, не всегда целостной территории (на которой могут располагаться несколько индустриальных парков, технопарков, агропромышленных парков). В связи с этим актуализируется совершенствование процесса управления (процессная система), в первую очередь организационной функции для координации объектов, процессов и проектов с точки зрения пространственной (географической) и временной. Базисом процесса управления является институциональная среда, которая в соответствии с СЭТ, не имея пространственно-временных ограничений, задает правила «игры» хозяйствующим субъектам (объектная система) в ППК.

За рубежом для управления индустриальным парком (вне порта) создается специализированная структура, выполняющая функции планирования, строительства инфраструктуры, сдачи в аренду или продажи земельных участков и координации с морским портом. В большинстве случаев такие компании или агентства подконтрольны государству или муниципалитету. Но существуют и частные управляющие компании, например, в зоне китайского Шеньчжэня, но более распространено в Европе и США. Иногда система управления промышленной зоной распадается на 2–3 независимые компании, каждая из

⁷¹ Официальный сайт порта Антверпен. – URL: <http://www.portofantwerp.com/en/concession-policy>

которых управляет отдельным индустриальным парком, примыкающим к одному и тому же морскому порту. Например, в Марселе существует три таких территории: Lavera Industrial Park (40 га), Port-Saint-Louis Industrial Zone (16 га) и Fos Industrial Park (16 га) (Фурщик, 2017).

PRA активно работает в двух портах: порт Sohar и Freezone – быстрорастущий порт на Ближнем Востоке и Porto Central – порт нового поколения в Бразилии, которые также развиваются как ППК.

Porto Central является частным портом, владельцами которого являются Управление порта Роттердам и бразильская компания ТРК Logistica⁷². Развитие Porto Central нацелено на создание порта нового типа с привлекательной средой для промышленности, торговли и услуг.

5.3.3. Особенности и отличия функций Управляющих организаций в российских портах

Как показывает наше исследование, а также исследование (Фурщик, 2017. №4), сейчас практически вблизи почти любого морского порта существует некоторая промышленная зона, но такой бессистемный набор отдельных и неэффективно используемых участков очень далёк от современного подхода к организации производственных площадок. Исходя из указанной проблемы, определим причину такого положения дел с точки зрения функций управления.

Регулирование деятельности всех морских портов России, согласно ст. 8 ФЗ «О морских портах», осуществляется государством в целях обеспечения (ФЗ «О Морских портах» №261-ФЗ, 2007):

- 1) безопасности мореплавания, жизни и здоровья граждан;
- 2) обороны и безопасности государства;
- 3) транспортной безопасности;
- 4) безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта;
- 5) комплексного развития морского порта;

⁷² Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/portauthority/organisation/participations>

- б) эффективного использования объектов инфраструктуры морского порта, находящихся в государственной собственности;
- 7) равных условий для осуществления деятельности в морском порту;
- 8) равного доступа к услугам в морском порту;
- 9) предотвращения загрязнения окружающей среды, соблюдения требований к использованию и охране водных объектов;
- 10) конкурентоспособности морского порта.

Примечательно, что последняя цель является экономической (управленческой), а остальные цели являются скорее задачами обеспечения деятельности порта. Данная цель аналогична цели Управляющих компаний портов Роттердам (PRA), Антверпен (ARA) и т.п., но звучит она несколько шире: повышение конкурентоспособности порта как центра логистики и промышленного комплекса для обеспечения последовательного долгосрочного увеличения добавленной стоимости в районе порта и города⁷³. Подобная цель не ставится, ни в Законе «О морских портах РФ», ни в «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.» (Стратегия-2030). В числе основных задач развития морских портов России указываются: создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов и совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства, что является актуальным и для портов, и для ППК в целом.

Обеспечить конкурентоспособность и комплексное развитие порта можно, лишь имея разработанную стратегию развития порта и территориальные органы управления портом, наделенные достаточными полномочиями для реализации стратегии. Управляющая компания порта Роттердам разрабатывает стратегию развития порта, согласовывая ее с профильными комитетами городского сената и федеральными структурами. С 2005 г. подобную модель управления реализует и порт Гамбург.

Российские и зарубежные морские порты различаются по своей организационно-правовой форме и по функциям (полномочиям) управляющей

⁷³ Официальный сайт порта Роттердам. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/>

организации. В первую очередь это касается форм собственности: большинство зарубежных портов (преобразовавшихся в ППК) находились и находятся в государственной либо в муниципальной (или в смешанной) собственности и управляются компанией, акционерами которой является государство и/или муниципалитет. Это позволяет реализовать интересы государства в развитии производственной подсистемы ППК в целях повышения конкурентоспособности портов.

Независимо от формы собственности (государственной, частной, смешанной), регулирование деятельности всех морских портов России, согласно ст. 8 ФЗ «О морских портах», осуществляется государством, чьи интересы представляют ФГБУ «Администрация морских портов» и ФГУП «Росморпорт».

Целью создания ФГУП «Росморпорт» является выполнение хозяйственных функций в морских портах с закреплением за ним на праве хозяйственного ведения федерального имущества морских портов, не закрепленного за администрациями морских портов. Основной целью деятельности Росморпорта является управление находящимся в федеральной собственности имуществом морских портов России, обеспечивающее эффективное функционирование существующих, а также создание новых объектов и технических систем портовой инфраструктуры (Постановление от 25.09.2002 г. № 705).

Основными задачами Росморпорта в достижении поставленной цели являются содержание, эксплуатация, развитие и эффективное использование закрепленного за ним федерального имущества, в том числе имущественного комплекса, обеспечивающего безопасность мореплавания; координация создания и развития общепортовых инфраструктур и эффективное взаимодействие с инвесторами; совершенствование арендных отношений; нормативно-правовая работа.

Регулирование АМП и Росморпорта не касается финансово-хозяйственной деятельности, которую ведут частные компании на территории морских портов, что объясняется ограниченными полномочиями управляющих организаций. Деятельность Росморпорта по привлечению инвестиций в основном сводится к

вопросам аренды и развитию портовой инфраструктуры, а именно: содержание и развитие объектов, обеспечивающих безопасность мореплавания, и осуществление другой портовой деятельности.

Таким образом, между экономико-управленческой целью (повышение конкурентоспособности порта) и функциями, которыми наделены государством управляющие организаций в порту (АМП и Росморпорт), существует противоречие. Согласно ст. 8 ч. 1., уполномоченными федеральными органами исполнительной власти и капитанами морских портов, органы государственного контроля (надзора) осуществляется государственный контроль (надзор) согласно их компетенции в соответствии с законодательством РФ. То есть по существу АМП не является субъектом управления портовым комплексом, так как не выполняют управленческих функций целеполагания, прогнозирования и планирования, организации выполнения разработанных планов, мотивации участников портовой деятельности на достижение поставленных целей, а уполномочены выполнять лишь функцию контроля.

Проблемы формирования и развития промышленных предприятий в припортовой зоне демонстрируют актуальность новой системы управления и целевых ориентиров. В связи с большим количеством участников всех процессов производства в ППК актуализируется концепция солидарного управления предприятиями или «эффективного предприятия» (Дементьев и др., 2017. С. 27). А также создание единого органа управления предприятием, обеспечивающего учет интересов всех участников деятельности предприятия в сочетании с интересами его развития как хозяйствующего субъекта. Но это непростая задача, требующая институциональных и стратегических решений.

Одним из инструментов формирования институциональной среды является государственно-частное партнёрство (ГЧП). При этом, использование инструмента ГЧП возможно и отдельными операторами портов, но это не решит проблему отсутствия системного развития порта. Необходимым условием такого управления является наличие единого органа управления портовыми комплексами, обладающего достаточными полномочиями для сбора актуальной

информации о деятельности операторов порта, а также статистической, маркетинговой и другой, что является основой для разработки управленческих решений в рамках государственной, региональной и городской стратегий развития, контроля реализации этих решений.

Объектной подсистемой в рамках ППК является производственный (промышленный) комплекс, представляющий собой разные по форме собственности, структуре и видам предприятия, создающие добавленную стоимость. По организационно-правовой форме в портах и связанных с ним предприятиях преобладают ОАО, ООО, ЗАО.

Свойства и структура промышленного комплекса как территориально-отраслевого объекта позволяют идентифицировать его с предприятием дивизиональной структуры, что актуализирует необходимость органа управления.

Исследование функционирования передовых зарубежных ППК показало наличие в их оргструктуре управляющей компании, в ведении которой находится и порт, и производственный комплекс. Как уже отмечалось ранее, за рубежом в большинстве случаев Управляющие компании производственной подсистемой ППК подконтрольны государству или муниципалитету, но также могут быть и частными – в Китае, Европе, США. Опыт развития нового порта в Усть-Луге демонстрирует наличие управляющей компании и в порту (ГЧП), и в промышленной зоне (частной по форме собственности). Поскольку ППК в России находятся в стадии формирования, достаточно сложно аргументировать выбор организационно-правовой формы Управляющей компании производственной подсистемой ППК в пользу какой-либо из них: частной, ГЧП, муниципальной, государственной, государственно-муниципальной и т.д.

В остальных портах России оргструктура (объектная подсистема ППК как экосистемы) представляет собой «коллектив независимых государств». В своей основе это стивидорные компании, часть из которых имеет и производственные мощности; есть и обратный процесс: производственная компания приобретает портовые мощности для перевалки своих грузов (например, в руках одного владельца находятся Новолипецкий металлургический комбинат и транспортно-

логистический холдинг Universal Cargo Logistics Holding). Каждая компания (объектная подсистема промышленного комплекса как экосистемы) имеет свою оргструктуру – от линейно-функциональной до дивизиональной. Многие компании являются частью вертикально-интегрированных холдингов, в том числе и ТНК.

К развитию этих дивизиональных структур головное руководство зачастую подходит не стратегически, а по принципу «пусть пока работают...», что чревато для региона расположения социальными проблемами: проблемы с поставщиками, потери стратегических партнёров выливаются в снижение объемов производства, приводящие к сокращению рабочего времени или численности сотрудников.

Например, стивидорная компания «ТМТП», действующая в таганрогском порту, наряду с туапсинским портом, крупной стивидорной компанией в порту Санкт-Петербург и др., входит в холдинг UCL Holding. По словам экспертов, самая крупная стивидорная компания таганрогского порта не представляет стратегический интерес для головного руководства, что отражается (наиболее сильно это проявилось в 2014 г.) на его развитии (технологическом, в области маркетинга и т. д.), а следовательно на грузообороте (на загрузенности производственных мощностей) и социальной стабильности (сокращение и неполный рабочий день).

Ярким примером нестратегического подхода к развитию компании явился ТагАЗ, владелец которого, проживал за границей и слабо интересовался делами завода. К этому (или как следствие) добавились проблемы, связанные с забастовкой на предприятии «Daewoo», являвшимся единственным поставщиком комплектующих. В итоге решениями всех последующих проблем, связанных в первую очередь с социальной стороной дела занимались власти на муниципальном, мезо- и макроуровнях.

Таким образом, актуализируется вопрос снижения рисков как одна из функций Управляющей компании (см. рис. 5.4).

Ввиду того, что многие производственные предприятия припортовой зоны испытывают трудности функционирования, в первую очередь связанные с

управлением, предложенная автором концепция актуальна для их развития и региона в целом. Актуальность создания управляющей компании объясняется её потенциалом в решении системы задач на микро-, мезо- и макроуровнях. Ввиду того, что производственная подсистема ППК представлена предприятиями разных отраслей промышленности, актуальна разработка стратегии развития на предприятиях с учётом стратегических отраслевых и территориальных ориентиров федерального и регионального уровней. Это требует от Управляющей компании разработки стратегических планов предприятий в рамках ориентиров, заданных отраслевыми и территориальными стратегиями развития. Поэтому для разработки планов стратегического развития производственной подсистемы ППК и предприятий в частности, необходима прикладная проработка отраслевых и территориальных стратегий. Данная функция может выполняться отделом стратегического планирования Управляющей компании (при участии специалистов НИИ и вузов).

Проведённое исследование даёт основание полагать, что появление управляющей компании, наделённой функциями консалтинга («научного руководителя»), имеет шанс стать органом управления, способным привести предприятия промышленного комплекса из прошлого в будущее. В свою очередь, это позволит ППК стать центрами функционального и институционального роста.

В современных условиях институт предприятия служит несущей функциональной конструкцией индустриальной экономики. Предприятия играют роль локомотива социально-экономической деятельности для широкого круга социальных, экономических и административных субъектов. Локомотив выполняет не только *тягловую* функцию, но и *направляющую* и *стабилизирующую* функцию (по «рельсам»), *аккумулирующую* – накопление в процессе движения, *интегрирующую* – географическое перемещение грузов (Дементьев и др., 2017. С. 36). Далеко не все предприятия выполняют перечисленные, актуальные для современного этапа функции. В этой связи на управляющую компанию ложится важная миссия – способствовать становлению

производственных предприятий «локомотивами». Для этого стратегические решения управляющей компании должны быть нацелены на реализацию:

– аккумулярующей функции, которая в промышленном комплексе припортовой зоны относится не только к опыту и средствам, но и к мировым технологиям и инновациям более чем где либо;

– интегрирующей функции, которая благодаря близости порта и ускорению обменных процессов, в промышленном комплексе ускоряется и становится международной (интенсивное использование времени и пространства – I и A). Международная интеграция способствует выходу на новые рынки сбыта, поиску новых партнёров, поиску конкурентных преимуществ;

– предприятия, нацеленные на реализацию перечисленных функций, имеют шанс реализовать направляющую и стабилизирующую функции.

Новый мирохозяйственный уклад, в отличие от современного имперского мирохозяйственного уклада, основывается на согласовании (гармонизации) интересов владельцев капитала, знаний и рабочей силы, что становится главной функцией управления (а не выколачивание прибыли). За счёт этой интеграции достигается синергетический эффект, который обеспечивает предприятиям коллективных форм собственности (АО и кооперативы) огромные конкурентные преимущества. Эти формы требуют от участников обширных и высокоспециализированных знаний и творческого подхода к делу (Дементьев и др., 2017. С. 10). Последнее является основой энергетических ресурсов (A, I).

Как уже было сказано в предыдущем параграфе, функция контроля в российских портах касается лишь инфраструктурной составляющей средовой подсистемы ППК, а именно портовой инфраструктуры (берегоукрепления, пожарной безопасности и т.п.) и выполняется АМП и Росморпортом. Но представленные задачи развития производственной подсистемы требуют адекватной системы управления и субъекта управления, способного реализовать управленческие функции (целеполагания, прогнозирования, планирования и т.д.).

5.4 Методика формирования стратегии развития производственной подсистемы портово-промышленных комплексов

По мнению специалистов консультационного агентства PwC, принимавшего участие в реализации проектов сухих портов, транспортных хабов и индустриальных зон, содействующего в вопросах стратегического развития, структурирования коммерческой бизнес-модели, развитие индустриальных зон имеет широкие перспективы, так как приносит выгоды их резидентам, резидентам порта и всему региону. Среди выгод резидентов индустриальных зон специалисты выделяют: сокращение затрат на доставку от и до порта, синергию от кластерного размещения групп взаимосвязанных предприятий, готовую инфраструктуру для размещения производства и в части случаев – налоговые льготы (Баженов, Ветрова, 2019). Также, специалисты агентства PwC отмечают, что создание припортовой индустриальной зоны требует тщательной предварительной проработки проекта и выбора формата зоны с учётом региональных особенностей и выделяют факторы её успешного развития (рис. 5.5).

Это актуализирует разработку методики формирования стратегии развития производственной подсистемы ППК, с учётом указанных на рис. 5.5 факторов развития, чему и посвящена данная часть исследования.

ППК и его производственная и портовая подсистемы, относятся к кластерным структурам. Из четырех типов агломераций – город, индустриальный район и креативный регион, кластеры – последний представляет собой наиболее развитый тип агломерации, поэтому должны включать характеристики всех предыдущих агломераций (Sölvell, 2009). Кроме того, креативные регионы и кластеры отличаются тем, что в них можно выделить центры создания знаний и инноваций (Сомова, 2011. С. 19) и об этом было сказано на примере ППК Роттердама в § 2.4. Здесь, хочется напомнить, что ППК по своим характеристикам соотносятся с портами третьего и четвёртого поколений. Таким образом, анализ ППК с точки зрения стадии агломерации (производственная и портовая подсистем

как кластерные структуры), а также с точки зрения поколения портов доказывает сложность ППК и его подсистем как территориально-отраслевых образований.



Рис. 5.5. Основные факторы успешного развития припортовой индустриальной зоны

Источник: (Баженов, Ветрова, 2019)

Это требует адекватной системы управления, реализация которой нуждается в соответствующей методике формирования стратегии развития объекта исследования – производственной подсистемы ППК.

Для этого обратимся к концепциям кластерного развития, предложенным крупным исследователем в данной области, а также в сфере транснациональных компаний, директором Центра стратегии и конкурентоспособности Стокгольмской школы экономики О. Солвеллом.

О. Солвелл, исследуя проблемы кластерного развития, определил две концепции их развития. Во-первых, кластеры представляют собой среду для инноваций. Во-вторых, развиваются за счет «эволюционных» и «конструктивных» сил, которые связаны с историческими и географическими особенностями территории и наделяют каждый кластер уникальными характеристиками. «Эволюционные силы» промышленных агломераций приводят к образованию, росту, затуханию кластеров. К «конструктивным силам» автор относит политические действия и кластерные инициативы, в рамках которых социально-политические и бизнес-лидеры содействуют развитию кластеров и регионального бизнес-климата (Sölvell, 2009. С. 7).

О. Солвелл, характеризуя динамизм развития кластера как очень сложный процесс, считает «эволюционные» и «конструктивные» силы двумя сторонами одной медали, за счёт которых и происходит управление кластерным развитием. Лица, инициирующие создание кластеров, должны понимать, что эволюционные процессы очень сильны, и если их не учитывать при разработке кластерной политики, то политическое видение может так и остаться концепцией (Sölvell, 2009. С. 7, 29). В ходе данного исследования приводились примеры функционирования производственной подсистемы ППК, когда из-за отсутствия или недостаточности «конструктивных» сил наблюдалось превалирование «эволюционных», что выражалось в высокой скорости смены этапов или их пропуске (ППК в Таганроге).

Применительно к объекту данного исследования реализацией «конструктивных» сил в развитии производственной подсистемы ППК должна заниматься Управляющая компания, в функции которой входит разработка стратегии развития.

Для разработки методики формирования стратегии их развития применим методологические принципы и этапы разработки и реализации кластерной стратегии, предложенные В.А. Агафоновым, которые соответствуют уровню сложности ППК и его производственной подсистемы как кластерной промышленной системы. Кластерные системы отличаются от кластеров

системной организованностью и представляют собой «территориально-локализованную социально-экономическую систему, образованную группой экономических субъектов, стабильно взаимодействующих друг с другом...» (Агафонов, 2010).

Разработанная методология формирования стратегии развития кластерных промышленных систем (КПС), основана на декомпозиционном анализе проблем и стратегических направлений их решения, выделении частных стратегий развития подсистем КПС и иерархической структуризации основных функциональных подсистем и организаций, её образующих (Агафонов, 2011).

Основными участниками и субъектами управления процессами формирования и развития кластерной системы (к которой относится и производственная подсистема ППК) являются: государство (в лице региональных, федеральных органов управления), частный бизнес (регионального и межрегионального уровней), население региона локализации потенциальной кластерной системы, которые имеют свои цели, ожидания и требования к её функционированию. Стратегия формирования кластерной системы должна базироваться на достижении баланса интересов между всеми участниками, поэтому эффективность развития необходимо рассматривать с целевой точки зрения: социальной, общеэкономической, бюджетной, коммерческой (Агафонов, 2010. С. 68–88).

По мнению (Агафонова, 2010. С. 88) стратегия развития кластерных систем, к каковым относится производственная подсистема ППК должна включать:

1) общую оценку потенциала региона, включая анализ проблем и приоритетных целей социально-экономического развития региона локализации кластерной системы, формирование её «образа будущего»;

2) анализ проблем и оценка конкурентоспособности основных производств экономики региона;

3) анализ предпосылок формирования и развития потенциальных кластерных систем;

4) формулирование значений параметров, характеризующих желательное состояние кластерной системы в регионе;

5) формирование стратегических направлений формирования и развития кластерной системы как идеальной траектории;

6) формулирование проблем реализации отдельных стратегических направлений;

7) декомпозиционный анализ стратегических направлений, их структуризация и формирование укрупненных проектов развития кластерной системы в соответствии с методологией, разработанной в (Агафонов, 1990);

8) обоснование форм, механизмов и объемов поддержки проектов развития кластерной системы: государственной поддержки и стимулирования проектов её формирования, которые должны определяться вкладом и ролью кластерной системы в достижении целей и решении проблем социально-экономического развития регионального и федерального уровня (Агафонов, 2006, 2010. С. 88).

Предложенный порядок и содержание этапов разработки стратегических решений по развитию кластерных систем позволит сохранить баланс «эволюционных» и «конструктивных» сил, а также учитывать их различную роль в определенных географических и временных рамках, на что указывал (Sölvell, 2009). Этапы реализации функций Управляющей компании отражаются в этапах разработки стратегии развития производственной подсистемы и ППК в целом. На основе предложенных этапов сформулируем комплекс действий, необходимых на каждом этапе разработки стратегии производственной подсистемы и ППК в целом.

1 этап. Общая оценка потенциала региона: анализ проблем и приоритетных целей социально-экономического развития региона локализации производственной подсистемы ППК как кластерной системы, формирование его «образа будущего». Результаты данной работы будут положены в основу 4-го этапа – формулирование значений параметров, характеризующих желательное состояние производственной системы ППК в регионе.

Для определения приоритетных целей необходимо на основе стратегии социально-экономического развития муниципального образования / региона провести анализ указанных целей на предмет соответствия им формирования производственной подсистемы ППК. Если в развитии портового города указаны цели туристско-рекреационного характера, то формирование производственной подсистемы порта может иметь определённые сложности.

Управляющей компании производственной подсистемы ППК на основе стратегий развития предприятий портовой и производственных подсистем необходимо провести анализ целей (миссий) основных производств на предмет их корреляции с целями муниципальной/региональной стратегии, что также имеет значение для сохранения принципа баланса целей. Систематизацию целей упростит применение матричной модели (в рамках объектной, средовой, процессной и проектной подсистем) (табл. 5.1). На этой основе в дальнейшем станет возможным построение дерева целей развития производственной подсистемы и ППК в целом.

Анализ указанных в стратегиях (мезо- и микроуровней) целей, а также исследование социально-экономического развития муниципального образования / региона на основе матричной модели (в рамках объектной, средовой, процессной и проектной подсистем) (табл. 5.1) позволит идентифицировать и систематизировать проблемы, которые являются отражением степени достижения указанных целей и задач (функция контроль, анализ). Это позволит определить в перспективе роль и место ППК в решении выявленных проблем.

Проделанная работа позволит Управляющей компании сформировать видение территории / региона, т. е. его «образ будущего», а, следовательно, место и роль ППК в его развитии, что позволит разработать план развития территории.

2 этап. Анализ проблем и оценка конкурентоспособности основных производств экономики региона, где формируется производственная подсистема ППК. Решение данных задач в рамках реализации маркетинговых функций Управляющей компании касается определения конкурентоспособности

предприятий металлообработки, зернопереработки, химического производства, по производству автомобилей, нефтепродуктов и др., и их продукции.

Поскольку практически все морские порты России являются международными, круг конкурирующих предприятий значительно расширяется. Оценка конкурентоспособности и анализ проблем в функционировании основных производств имеет стратегическое значение на предмет определения предприятий – потенциальных участников производственной подсистемы ППК, а также, для определения возможных (недостающих) производств. Так, например, во многих портах производится экспортная перегрузка зерна. Учитывая зарубежный спрос не только на зерно, но и на продукты его переработки (в частности, муку), актуализируется проведение маркетингового исследования, в результате которого было бы выявлено недостающее звено в цепочке производства в припортовой зоне. Ввиду отсутствия подобного анализа была упущена возможность открытия мукомольного завода, который в итоге открылся на территории турецкого порта для переработки российского зерна.

Одним из универсальных методов является метод «радара» или многомерного рейтингового анализа. Данный метод позволяет достаточно быстро провести анализ конкурентоспособности товара компании в сравнении с конкурентами и разработать эффективные мероприятия по повышению уровня конкурентоспособности продукции. Суть данного метода заключается в сравнительной оценке ключевых свойств товара компании и товаров конкурентов (ассортимент, цена, дистрибуция, внешний вид, уникальность и т.д.), и в последующей визуализации результатов сравнения в форме многоугольника.⁷⁴ В качестве параметров оценки конкурентоспособности продукции могут выступать инструменты комплекса маркетинга «4P» (или более широкой модели – «7P», «8P» и т.д.), например: товар (качество товара, постпродажного обслуживания по сравнению конкурентами, в том числе и зарубежными, стратегическое видение его модификаций); цена; место (дистрибуция) (есть ли место порту в

⁷⁴ Электронный ресурс. – URL: <http://powerbranding.ru/competition/mnogougolnik-konkurentosposobnosti/>

логистической цепочке по каналам распространения продукции); продвижение (маркетинговые исследования, мониторинг, применение комплекса маркетинговых инструментов).

Сравнительная оценка конкурентоспособности предприятий должна учитывать все важные характеристики значимых аспектов его деятельности, к которым следует относить показатели оценки прибыльности и эффективности хозяйственной деятельности, эффективности управления, деловой активности, ликвидности и рыночной устойчивости, платежеспособности. Эталоном сравнения является самый удачливый конкурент, достигший в данном аспекте деятельности наилучших результатов в процессе реально сложившейся рыночной конкуренции. (Шитов, Цымбалист, 2014).

3 этап. Анализ предпосылок формирования и развития производственной подсистемы ППК.

В качестве системы оценки потенциала развития производственного комплекса как кластерной системы целесообразно применить модель тетрады, включающей анализ средовой, процессной, проектной и объектной подсистем социально-экономической системы города/региона. Для этого на основании стратегии социально-экономического развития территории и других материалов (нормативно-правовых, статистики предприятий) необходимо определить возможности формирования и развития производственной подсистемы ППК (подробнее см. § 4.3).

4 этап. Формулирование значений параметров, характеризующих желательное состояние производственной подсистемы ППК в регионе (ожидаемые целевые результаты, включая оценки вклада в достижение целей и решение актуальных проблем социального и экономического развития). Автор методологии указывает, что именно данный этап является исходным в разработке стратегии (Агафонов, 2010).

С точки зрения управления данный этап соответствует функции целеполагания в развитии производственной подсистемы ППК. Управляющей компании для реализации данной функции необходимо воспользоваться системой

целей (на основе социально-экономической стратегии территории и основных производств), сформированной на 1-м этапе и сформулировать цели развития производственной подсистемы ППК в матричной модели (1 строка табл. 5.1).

В процессе целеполагания необходимо руководствоваться принципом сохранения баланса интересов всех участников ППК: государства (муниципального, регионального и федерального уровней), бизнеса и населения территории расположения, поэтому в процессе формирования концепции ППК необходимо участие представителей от бизнеса, как хозяйствующих субъектов.

Учитывая размеры и межотраслевую специфику производственной подсистемы ППК, реализация функции целеполагания требует построения системы целей. На микроуровне формулируются цели: корпоративные, бизнес-уровня и функциональные, ориентированные на развитие производственных, маркетинговых, финансовых и т.д. процессов, которые касаются всех подсистем промышленного комплекса (квадранты 1.1–1.4 в табл. 5.1). Также существуют так называемые внешние цели, выходящие за границы предприятия: на муниципальном, региональном и макроуровнях (например, инфраструктурные, социально-культурные), которые актуализируются в рамках территориально-отраслевого образования.

В связи с многоцелевым использованием территории порта, его инфраструктуры, необходимо учитывать столкновение целей, особенно в небольших портах. К этому добавляется множественность целей со стороны участников – и стивидорных, и производственных компаний, что чревато проблемами в достижении государственных и региональных целей развития территории.

5 этап. Формирование стратегических направлений развития производственной подсистемы ППК как идеальной траектории (переход в идеальное состояние для данного региона (Агафонов, 2010)). С точки зрения управления данный этап соответствует функциям прогнозирования и планирования в развитии производственной подсистемы ППК. Управляющей компании, в рамках функции прогнозирования направлений развития производств

ППК, стоит руководствоваться традиционными для данной территории видами производства, имевшими (имеющими) связь с портом; существующими, функционирующими на основе поставок сырья / комплектующих через порт; определить актуальные и стратегические направления с учётом рыночной конъюнктуры.

Основу развития производственной подсистемы составляют также планы стратегического развития, которые разрабатываются на отраслевом и территориальном уровне (федеральные, региональные, муниципальные).

Учитывая сложность объекта исследования, актуализируется «многоуровневое и многоаспектное стратегическое планирование» (Дементьев и др., 2017. С. 31). Это возможно при наличии и определённом качестве стратегий развития предприятий промышленного комплекса ППК. В этой связи, важной задачей Управляющей компании является работа по разработке механизма организации и системы рычагов воздействия на хозяйствующих субъектов производственной подсистемы ППК, а также по выполнению консалтинговых функций по стратегическому планированию.

Процесс работы над стратегией развития предприятия должен включать создание, обсуждение и реализацию стратегических планов с учётом интересов всех участников промышленного комплекса, что является механизмом консолидации и осуществления сбалансированного управления предприятием (Дементьев и др., 2017. С. 31). Подобная система стратегического планирования приемлема и на уровне производственного комплекса, и ППК в целом, что позволит соблюсти баланс интересов производственных компаний и социальных интересов (работников предприятий и населения территории расположения предприятия).

Руководствуясь методикой классического менеджмента, по выбранным направлениям необходимо определить порядок действий в рамках каждой подсистемы матричной модели (2 строка табл. 5.1). Это позволит согласовать стратегии разных уровней и хозяйствующих субъектов, определить проблемы в развитии производственной подсистемы.

6 этап. Формулирование проблем реализации отдельных стратегических направлений (анализ проблемных ситуаций (препятствий) в реализации желательного сценария развития производственной подсистемы ППК). Проблемными В.А. Агафонов называет характеристики тех стратегических параметров кластерной промышленной системы, значения которых субъектами целеполагания признаются неудовлетворительными (Агафонов, 2011. С. 25).

Процесс планирования развития направлений производственной подсистемы ППК по каждой из четырёх подсистем (средовой, процессной, проектной, объектной) в матричной модели позволит определить проблемы в их реализации (2 строка табл. 5.1). По мнению В. А. Агафопова, в исследовании проблемных ситуаций важнейшее место занимает анализ факторов (причин), обуславливающих возникновение проблемных ситуаций. Это позволит Управляющей компании сформулировать систему стратегических решений по их устранению.

Основной задачей разработки стратегии формирования кластерной промышленной системы является обеспечение органами государственного управления совместно с частным бизнесом необходимой среды, благоприятной для её развития (Агафонов, 2011. С. 27). Данное диссертационное исследование показало справедливость этого заключения – основная группа проблем сосредоточена в средовой подсистеме производственной подсистемы и ППК в целом (подробнее см. § 5.1). Также, одной из причин проблемного развития производственной подсистемы является отсутствие маркетинговых исследований с целью определения потребительских предпочтений на региональных рынках (квадрант 1.3 «целеполагание–процессная подсистема» в табл. 5.1), что требует особого внимания со стороны Управляющей компании.

Не меньшего внимания Управляющей компании требует решение проблем по всем подсистемам развития производственной подсистемы ППК в рамках функции «организация» (координация, распорядительство) (строка 3 в табл. 5.1), что вызвано локализацией множества предприятий разных отраслей в портовой и припортовой зоне.

Основной проблемой в области мотивации является неготовность руководства компаний к применению новых управленческих технологий, которые в стратегической перспективе будут «работать» на эффективность и долгосрочность деятельности предприятий (квадрант 4.3 табл. 5.1). В этой связи, стратегической задачей Управляющей компании является «подтягивание» руководства предприятий, заинтересованных работать в рамках промышленного комплекса, к применению управленческих инноваций.

7 этап. Декомпозиционный анализ стратегических направлений, их структуризация и формирование укрупненных проектов развития кластерной системы. Декомпозиционный анализ включает определение целей, задач, решений (действий) стратегических направлений (сценариев) развития производственной подсистемы ППК, которые целесообразно сформулировать в рамках средовой, процессной и объектной составляющих матричной модели. На основании данных декомпозиционного анализа Управляющая компания сможет формировать укрупнённые проекты (в рамках проектной подсистемы).

Реализация стратегии развития производственной подсистемы ППК требует активного государственного участия. На основе рекомендуемых в (Агафонов, 2010. С. 89) направлений государственной поддержки процессов формирования кластерных систем, для развития производственной подсистемы ППК целесообразно:

- формулирование желательного состояния формируемой кластерной системы на основе баланса интересов;
- осуществление функций эффективного коммуникатора, лидера производственной подсистемы: создавать площадки и условия для организации процессов согласования интересов всех участников;
- участие в формировании институциональной среды, обеспечивающее свободный обмен информацией, людьми, капиталами и услугами между участниками производственной подсистемы ППК;
- содействие в продвижении продукции, предприятий производственной подсистемы ППК на внешних рынках (программы поддержки экспорта,

сертификация продукции по международным стандартам, проведение маркетинговых исследований, поддержка участия (или организацию) в выставках;

– формирование информационно-коммуникационной инфраструктуры, создание системы консультирования и информационно-аналитического обслуживания предприятий производственной подсистемы ППК (прогнозирование, мониторинг, обеспечение технологической информацией и т.п.);

– создание государственных инвестиционных компаний, принимающих долевое участие в реконверсии кризисных и создании новых предприятий; стимулирование малых высокотехнологичных фирм, улучшение их инфраструктурного обеспечения и т.п.;

– создание социальной, инновационной, инженерной, транспортной инфраструктуры, необходимой для развития производственной подсистемы ППК;

– разработка и реализация программ развития малого и среднего бизнеса, который должен создавать экономическую обеспечивающую среду для основных предприятий производственной подсистемы ППК;

– формирование необходимой системы образования, адекватной требованиям, предъявляемым к качеству персонала со стороны предприятий производственной подсистемы ППК;

– развитие инновационного потенциала производственной подсистемы ППК: финансовая поддержка НИОКР, создание технопарков как центров генерации идей, НИОКР, консалтингового центра содействия коммерциализации НИОКР, технопарков как интеграции науки, образования, интересов бизнеса, создание бизнес-инкубаторов.

Данные направления государственной поддержки в значительной степени согласуются с функциями управляющей компании производственной подсистемы ППК, предложенными ранее в данном параграфе, что актуализирует их применение.

Вывод главы 5

1. В результате проведённого исследования на основе положений Стратегии–2030 сформулированы основные направления развития производственной подсистемы ППК, с позиций теории экосистем. Данные направления, цели, принципы и основные положения государственной политики составят концептуальную основу разработки стратегических решений по развитию производственной подсистемы ППК, методика разработки которых представлена в следующем параграфе.

1) Средовая подсистема промышленного комплекса:

а) в интеллектуальной среде со стороны государства актуализируется задача стимулирования исследований в данной сфере (конкурсы разработок, проектов);

б) в сфере социально-экономических институтов определены следующие задачи:

– анализ основных положений ФЗ «О морских портах в РФ» от 2007 г. (с изменениями в последующие годы), позволил определить, что отсутствие полномочий хозяйственного управления (кроме контроля) у администрации морских портов (АМП) и Росморпорта препятствует развитию производственной подсистемы и обуславливает наличие субъекта, уполномоченного реализовывать функции управления (целеполагания, планирования, прогнозирования и т.д.);

– анализ положений ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства» показал, что государство имеет право решать стратегически значимые вопросы в рамках земельно-имущественных положений, но механизмов для реализации недостаточно;

– показано, что инвестиционное сотрудничество между ФГУП «Росморпорт» и частным инвестором требует доработки отраслевого законодательства в части создания благоприятных нормативных правовых и финансово-экономических условий для деятельности хозяйствующих субъектов в портах РФ;

в) задачи в инфраструктурной сфере:

– новые реалии мировой экономики предъявляют более высокие требования к инфраструктуре морских портов, требуют более рационального подхода к планированию их деятельности с учётом развития производственной подсистемы, что является стратегической задачей;

– стивидорным и другим транспортно-логистическим компаниям в планировании своей деятельности целесообразно ориентироваться на долгосрочную перспективу и придерживаться единых приоритетов развития, с учётом взаимных интересов со своими «соседями» по портовой зоне;

– стратегическая задача развития производственной инфраструктуры – развивать то, что лежит в основе производства: производственные здания, производственные коммуникации и т.п.

2) Для развития процессной подсистемы промышленного комплекса ППК требуется:

– система стратегического управления развитием ППК, от которой зависит функционирование производственных, маркетинговых и др. процессов;

– субъект управления, обладающий комплексом функций (решение задачи сочетания отраслевых и территориальных стратегий, программ развития ППК на мезоуровне); координация активности множества участников в формировании и развитии производственной подсистемы в портах;

– стратегия развития производственной подсистемы ППК, задающая ориентиры для формирования реальных стратегий производственных компаний, работающих в порту или в прилегающей территории, учитывающая местные условия;

3) задачи развития инновационной подсистемы: стратегической задачей предприятий производственной подсистемы определен поиск конкурентных преимуществ в развитии высоко- и среднетехнологичных производств и превращение инновационных факторов в основной источник экономического роста;

4) задача развития объектной подсистемы ППК – формирование кластеров – способствует решению других, связанных с этим задач – привлечению

инвестиций, модернизации производства, выпуску высокотехнологичной продукции, росту экспорта с высокой добавленной стоимостью.

2. Для разработки стратегических решений по развитию производственной подсистемы ППК разработана матричная модель, позволяющая систематизировать решения в координатах функций управления (целеполагание, планирование, прогнозирование, организация, мотивация, контроль) и подсистем модели экосистемы (объектной, средовой, процессной и проектной). На основе данной методики разработаны стратегические решения по сбалансированному развитию ППК и его производственной подсистемы.

1) Целеполагание в рамках объектной подсистемы: решение конфликтности целей (из-за многоцелевого использования приморской территории) лежит в русле механизмов реализации нормативно-правовой базы, необходим учёт целеполагания каждого из участников и согласование целей.

Целеполагание в рамках проектной подсистемы: промышленная подсистема в силу своей локализованности должна стать платформой для развития новой системы управления, учитывающей интересы и права владельцев всех видов ресурсов.

2) Планирование в рамках объектной и средовой подсистем: необходимо стратегическое планирование развития производственной инфраструктуры ППК и его производственной подсистемы. В условиях многочисленности хозяйственных субъектов, действующих на территории порта или в прилегающей зоне, это сделать достаточно сложно и требует участия многих структур. В этой связи необходимо наличие единой управляющей компании, наделённой соответствующими функциями.

Планирование в рамках процессной подсистемы: необходимо наличие стратегий у участников ППК (касается и стивидорных, и производственных компаний). Процесс работы над стратегией развития предприятия должен включать создание, обсуждения и реализацию стратегических планов с учётом интересов всех участников его деятельности.

3) Организация. Определение проблем в развитии ППК и его производственной подсистемы в частности, лежащих в области организации, координации, распорядительства, доказывает невозможность стратегических решений предприятиями автономно. Это означает необходимость создания субъекта, способного создать эту систему, при активном участии государства.

4) Мотивация. Определена необходимость мотивации руководства компаний к применению новых управленческих технологий, нацеленных на эффективность и долгосрочность деятельности предприятий. Поэтому стратегической задачей является «подтягивание» компаний, заинтересованных работать в рамках производственной подсистемы, решение которой имеет значение от микро- до макроуровня.

3. В ходе проведённого исследования выявлено, что причиной проблемного развития промышленных подсистем ППК является недостаточное государственное участие (институциональное и стратегическое), а также проблемы в системе управления предприятий, что ведёт к изменению состава производственных предприятий или их исчезновению.

В результате исследования управления развитыми зарубежными ППК показано, что ключевым фактором успеха является государственное участие, выражающееся в форме собственности портов и их управляющих компаний. Также определены цели, функции, полномочия, организационная структура управляющих компаний.

В процессе исследования особенностей развития производственной подсистемы ППК в России определены проблемы и их причины, связанные с отсутствием Управляющей компании: российские и зарубежные морские порты различаются по своей организационно-правовой форме и по функциям (полномочиям); существует противоречие между целями и задачами развития российских портов и полномочиями институтов портовой деятельности.

В ходе работы аргументировано создание единого органа управления портово-промышленными комплексами, способного принимать стратегические решения с учётом интересов всех участников, в том числе и государства, что

позволит преодолеть фрагментированность и диспропорциональность их развития.

На основании проведённого исследования предложена концепция управляющей компании, основанной на ГЧП, выполняющей роль «локомотива». Ввиду того, что промышленная подсистема представлена предприятиями разных отраслей, необходима разработка стратегии развития на предприятиях с учётом стратегических отраслевых и территориальных ориентиров федерального и регионального уровней. Наделение функциями консалтинга («научного руководителя»), даст возможность управляющей компании провести предприятия промышленной подсистемы из прошлого в будущее.

4. Ввиду того, что ППК и его портовая и производственная подсистемы относятся к кластерным структурам, в основу разработки методики формирования стратегии их развития положены методологические принципы и этапы разработки и реализации кластерной стратегии, предложенные в (Агафонов, 2010). На этой основе сформулирован комплекс методов, инструментов и действий, необходимых на каждом этапе разработки стратегии производственной подсистемы и ППК в целом. Действия, указанные на этапах разработки стратегии отражают этапы реализации функций Управляющей компании.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования, посвященного методам разработки и обоснования стратегии развития производственной подсистемы российских портово-промышленных комплексов достигнуты следующие результаты.

1. Исследование современных крупных мировых портов, позволило констатировать, что с 60-х гг. XX в. появляются характеристики, свидетельствующие о формировании портово-промышленных комплексов (ППК) в мире. В условиях глобализации развитие портово-промышленных комплексов является мировой тенденцией и охватывает значительное число крупных портов мира: Роттердам, Гамбург, Антверпен, Марсель, Иокогама, Нью-Йорк, Бостон и большинство портов Китая.

В настоящее время многие порты являются уже не только транспортно-логистическими узлами. Образовавшиеся в настоящее время ППК отличаются от портов не только развитой портовой инфраструктурой, тесной связью с припортовой территорией, взаимодействием предприятий разных отраслей промышленности.

Анализ статистической информации о деятельности европейских портово-промышленных комплексов позволил сделать вывод об их положительном воздействии на социально-экономическое развитие прилегающих территорий – рост добавленной стоимости и численности занятых в порту, промышленном комплексе и связанных с ними предприятиях.

Установлено, что определяющим в функционировании портово-промышленных комплексов и их положительном воздействии на социально-экономическое развитие прилегающих территорий является целенаправленная деятельность Управляющих компаний портов, способствующая размещению предприятий промышленности и логистики для обеспечения последовательного долгосрочного увеличения добавленной стоимости в районе порта и города.

2. В процессе исследования зарождения и формирования ППК в мире были обозначены этапы и специфика их становления. Зарождение некоторых характеристик ППК началось в 1950-е гг. (порты второго поколения) в Европе,

когда наметилась тенденция к перемещению в приморские районы промышленных производств, работающих на импортном сырье и ориентирующихся на экспорт своей продукции.

Установлено, что порты третьего и четвёртого поколений (1980–1990-е гг.) в значительной степени обладают характеристиками ППК. Сложность состоит в определении принадлежности порта к определённому поколению на практике, так как элементы предыдущих поколений могут оставаться в более поздних стадиях, в то время как переход к следующему этапу происходит с появления новых черт.

В связи с этим, обосновано, что при определении порта как портово-промышленного комплекса требуется идентификация элементов, свойств, которые свидетельствуют о развитии (возможности развития) производственной составляющей ППК. Это важно с точки зрения разработки стратегии развития производственной подсистемы и ППК в целом.

3. Исследование формирования ППК в России позволило выяснить причины их отставания относительно многих зарубежных. Первой и значимой причиной явилась потеря нескольких западных и южных портов результате распада Советского Союза. Этим объясняется специфика развития российских портов и формирования их производственной подсистемы по скорости и синхронности этапов развития, относительно мировых ППК. Следующей причиной, повлекшей за собой усиление различий в развитии портов и их производственных подсистем – несистемный характер развития.

Определены субъекты производственной подсистемы – первыми и основными стейкхолдерами выступили крупные стивидорные компании, чаще являющиеся структурами вертикально-интегрированных холдингов, которые помимо своей деятельности в сфере портовых услуг, на рубеже XX–XXI вв. стали создателями производственных предприятий в портах: нефтеперерабатывающих, химических и т. д. В припортовых территориях появились предприятия, работающие на импортных материалах и комплектующих, что послужило широкому распространению автосборочных заводов и связанных с ними предприятий.

Исследование показало, что российские порты достаточно быстро приобрели характеристики портов второго и третьего поколений (по классификации UNCTAD), что положило начало формированию производственной подсистемы ППК. Формирование портово-промышленных комплексов в России активно продолжается. В частности, это касается портов Находка, Тамань.

Место ППК в России определяется интересом со стороны государства и бизнеса. Пример компаний ОАО «Компания Усть-Луга», ООО «ММК «Усть-Луга» (развитие припортовой территории), ЗАО «Азово-Донское пароходство» доказывает, что инициаторами развития производственной подсистемы ППК в России явились частные компании.

4. Определена тенденция усложнения функций портов как транспортных объектов (середина XX в.) до многофункциональных объектов (конец XX в.), где развиваются логистические, маркетинговые, управленческие процессы. Среди основных причин усложнения функций портов выявлены: появление технологий, изменений организационной структуры, форм собственности. Указанные причины и следствия свидетельствуют о возможности формирования портово-промышленных комплексов. Но практика показывает, что не все порты реализуют функции ППК, позволяющие им выполнять регионоформирующую роль, а выполняют лишь роль одного из звеньев транспортной цепи.

Исходя из возрастающей многоплановости приморских территорий, обозначена актуальность проблемы сочетания разных аспектов ППК, как сложного территориально-отраслевого образования, а следовательно, актуализируется стратегическое управление, чему посвящена значительная часть зарубежных исследований.

Обоснована специфика ППК как объекта, выходящего за рамки отраслевого, что актуализирует вопрос о структурировании его как территориально-отраслевого образования, решение которого видится в применении кластерного подхода.

Определено, что междисциплинарный и кластерный подходы роднит возможность рассматривать сложные территориально-отраслевые объекты, к которым относится ППК. Междисциплинарный подход в исследовании и применение кластерного подхода в структурировании данного объекта сочетаются по принципу взаимодополнения: первый – помогает рассмотреть ППК в развитии, второй – позволяет структурировать его в пространстве.

Показано на примере зарубежных ППК как территориально-отраслевых объектов, ставших центрами социально-экономического развития прилегающих территорий, целесообразность применения кластерного подхода к их развитию.

Установлено, что зарубежные и отечественных исследования, посвященные формированию и развитию ППК, демонстрируют с одной стороны, междисциплинарность: помимо географов, экологов, биологов, физиков, химиков, логистов, ими всё больше интересуются экономисты и управленцы, а с другой – бессистемность и отсутствие комплексности. Это приводит к отсутствию методологической базы проектирования ППК и разработки стратегий их развития.

5. На основе системного анализа портово-промышленного комплекса как территориально-производственной системы выявлены следующие специфические черты таких структур:

– ППК относится к смешанным иерархическим системам с вертикальными (управление, координация) и горизонтальными связями между элементами (подсистемами) одного уровня;

– структура ППК как сложной системы, включает две подсистемы: портовую (транспортно-логистическую) и производственную (промышленный комплекс), предприятия и организации которых подчинены территориальным и отраслевым органам управления, а также взаимодействуют между собой горизонтально;

– целью функционирования ППК как открытой системы является социально-экономическое развитие приморской территории;

– ППК как открытая и сложная система обладают свойствами: целостности, коммуникативности, иерархичности, потенциальной эффективности, историчности, самоорганизации.

Исследование ППК с системных позиций позволило сформировать его структурный «портрет», проанализировать элементы и связи, что станет основой для разработки эффективных управленческих решений по его развитию.

6. Применение системного подхода позволило провести декомпозицию и проанализировать элементы и связи, не упуская составляющих комплекса, но разработка стратегических решений по сбалансированному развитию ППК требует учёта многоаспектности, что в рамках системного подхода сделать не представляется возможным. В качестве методологии исследования обосновано применение системной экономической теории, которая позволяет анализировать многоаспектные объекты к которым относятся и ППК.

На основе системной экономической теории установлено, что на макроуровне ППК, является подсистемой хозяйственной практики, которая, находится в тесной взаимосвязи с другими подсистемами экономики (экономической наукой, экономической политикой, управлением экономикой). Портово-промышленный комплекс как подсистема хозяйственной практики находится во взаимодействии с указанными подсистемами. Подобное выделение позволило с системных позиций структурировать проблемы, препятствующие становлению сбалансированного типа развития производственной подсистемы.

7. Применение концепции экосистемы мезоуровня к исследованию ППК (как региональной подсистемы) позволило структурировать ППК как сложный территориально-отраслевой объект и детализировать процесс его функционирования в разрезе объектной, средовой, процессной и инновационной (проектной) подсистем. Структуризация ППК показала возможность применения модели тетрады в качестве системы оценивания состояния развития ППК, что позволит выявить и систематизировать проблемы и определить задачи развития в рамках каждой составляющей и, в перспективе, разработать систему управления сбалансированным развитием производственной подсистемой ППК.

На основе детализации ресурсных потоков: экзистенциальных (физических) – времени (Т) и пространства (S) и витальных (энергетических) – активности использования времени (А) и интенсивности использования пространства (I) – раскрыты и систематизированы возможности каждой подсистемы ППК к трансформации ресурсов и их роль во взаимосвязях между подсистемами. Так, в условиях территориальной ограниченности большинства портов, обоснована значимость энергетических ресурсов (I, А): I – способствует увеличению добавленной стоимости; А (за счёт интеллектуальных и физических способностей участников деятельности промышленного комплекса) – обладает потенциалом расширения спроса на произведённую в нём продукцию (за счёт реализации маркетинговой функции).

Детализация ресурсных потоков является основанием для определения возникновения упущенных возможностей, а следовательно, и появления рисков. На примере ППК Таганрога показано, чем опасны сбои в трансформации ресурсов времени и пространства: неполным использованием производственных мощностей и невозможностью использования рыночной конъюнктуры.

8. Для разработки стратегии сбалансированного развития производственной подсистемы ППК, сочетающей территориально-отраслевые аспекты проведена структуризация производственного комплекса ППК как экосистемы. Для этого в рамках модели тетрады была применена система координации, состоящая из кластеров, платформ, сетей и инкубаторов как неотъемлемых составляющих экосистем, что позволило структурировать производственную подсистему ППК.

В рамках каждой подсистемы промышленного комплекса систематизирован и представлен опыт развития производственной подсистемы российских и передовых европейских ППК. Определяющим успешного развития промышленного комплекса порта Роттердам является стратегический подход и отношение к инновациям управляющих структур. Управление порта нацелено на развитие инновационной платформы, инновационных процессов (сети), инкубаторов, инновационных предприятий и организаций (кластеры) – создана инновационная подсистема, которая является основой развития производственной

составляющей ППК, что является показателем реализации стратегического инновационного управления.

9. В целях адаптации положительного зарубежного опыта к российским ППК с позиций системной экономической теории исследованы институциональные условия образования и функционирования мировых ППК.

Функции управления в крупных европейски портах любой формы собственности выполняет Управляющая компания (чаще в форме АО).

Анализ организационной структуры Управляющих компаний портов Роттердам и Антверпен позволил сделать вывод о наличии функций управления по развитию портовой и промышленной подсистемой, что демонстрирует широкие полномочия. В частности, относительно развития новых производств Управляющая компания имеет полномочия по проведению операций с имуществом на территории ППК, что позволяет расширять инвестиционное пространство, а также принимать решения по отбору потенциальных инвесторов. При этом, в зону ответственности Управляющих компаний входит эффективность использования земель ППК и соответствие новых инвестиций стратегии развития, а основным критерием в процессе принятия решений по инвестиционным проектам и вложениям является перспектива получения долгосрочной добавленной стоимости.

10. Развитию институциональных условий стратегических направлений формирования и функционирования ППК в России препятствовало несоответствие особенностей хозяйственной деятельности портов и нормативно-правовой базы. В результате проведенных исследований выявлены и систематизированы институциональные и нормативно-правовые проблемы развития ППК в России.

Определено, что достижение цели повышения конкурентоспособности морских портов (как подсистем ППК), указанной в Законе «О морских портах», с точки зрения институциональной осложнено следующими обстоятельствами. Регулирование деятельности в морских портах России, осуществляется государственными организациями ФГБУ «Администрация морских портов» и

ФГУП «Росморпорт». Но это регулирование не касается финансово-хозяйственной деятельности, которую ведут частные компании на территории морских портов, а также вопросов привлечения инвестиций и развития производственной подсистемы ППК.

В содержании Закона «О морских портах в РФ» выделены положения, существенные для перспектив развития ППК: статьи, регулирующие земельно-имущественные отношения, открывающие возможности ГЧП и позволяющие государству инициировать и участвовать в стратегических проектах по развитию производственной подсистемы ППК.

11. На основе выявленных проблем институциональной среды развития производственной подсистемы ППК, определены перспективные направления её совершенствования по следующим элементам: регулятивным, когнитивным, регламентирующим сотрудничество субъектов экономической деятельности и ценностно-личностным.

А) В рамках регулятивных элементов институциональной среды (элементы государства (нормативный уровень)) выделены перспективные направления деятельности государства по её совершенствованию относительно ППК и выдвинуты следующие предложения:

– учитывая дополнение в ФЗ «О морских портах» одного из отраслевых направлений (рыболовства), целесообразна доработка аналогичного порядка, относительно производственной подсистемы по другим отраслям промышленности;

– выявлена высокая активность в сфере морского законодательства: в 2017 г. принято более 100 нормативных правовых актов, в первую очередь это существенные поправки в ФЗ «О морских портах» и сопряжённые с ним акты регулирования имущественных и земельных отношений в портах;

– большой вклад в подготовку и принятие важных для отрасли законодательных актов вносит Ассоциация морских торговых портов (АСОП), при участии которой был принят ФЗ «О морских портах», внесены изменения в

налоговый кодекс и др. Некоторые изменения создают возможности развития предпринимательства в портах, в том числе и производственного назначения;

– совместное законотворчество Министерства транспорта с Ассоциацией морских торговых портов и другими отраслевыми ассоциациями, благодаря чему создаются возможности развития предпринимательства в портах, в том числе и производственного назначения;

– формирование производственной подсистемы в портах требует системной институциональной базы, что требует постановки цели – формирование промышленного комплекса в портах;

– целесообразно применение положений проекта ФЗ «О свободных портах», расширяющих возможности развития промышленного комплекса в порту. В частности, касающиеся развития транспортно-логистической инфраструктуры порта и прилегающей территории, предпринимательской деятельности (с расширением видов деятельности), структуры управления.

Б) В рамках когнитивных элементов (институты распространения знаний о сформированных законодательных нормах) обосновано:

– институтами распространения знаний о сформированных регулятивных (законодательных) нормах могут выступать отраслевые форумы, в том числе, и международные, инициатором и активным участником которых является структура АСОП, которая является полноценным институтом распространения знаний и охватывает различные сферы портовой деятельности;

– учитывая актуальность развития производственной подсистемы, целесообразно в рамках функций Комитета по производственным вопросам под «производственными» понимать не только производство транспортно-логистических услуг, но и деятельность обрабатывающих производств.

В) для институционального обеспечения сотрудничества субъектов экономической деятельности рекомендуется:

– ввиду усложнения функций портов и развитию в них производственной подсистемы, АСОП тесно взаимодействовать с Минэкономразвития, с

Минпромторгом и Комитетом Государственной думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству;

– для развития производственной подсистемы ППК как кластерной структуры, опираться на положения Постановления «О промышленных кластерах...»: развивать промышленные кластеры с учетом стратегии пространственного развития РФ и отдельных ее субъектов; организационные участники кластера, производящие промышленную продукцию, находятся в функциональной зависимости между собой и др.;

– перспективным для развития производственной подсистемы ППК является закрепление понятия специализированной организации промышленного кластера, указанные функции которой соответствуют характеристикам и полномочиям Управляющей компании мировых ППК.

12. В результате анализа экспертных мнений по стратегическому планированию и материалов XIV-го общероссийского Форума лидеров стратегического планирования, посвященного анализу ФЗ-172, который проводится Леонтьевским центром, обобщены и систематизированы существующие проблемы по содержанию и функциям управления.

Узкими местами стратегического территориального управления по частоте упоминания следует признать: организационные и методологические аспекты процессов планирования (функции организации и планирования); недостаточную и/или разнонаправленную мотивацию субъектов планирования; коммуникационные проблемы оперативной и непротиворечивой обработки разнообразной информации; непродуманность системы контроля. Подобные негативные проявления стратегического территориального управления объясняют сложности в развитии производственной подсистемы ППК и требуют особого внимания в процессе стратегического планирования на макро-, мезо- и микроуровнях

С целью учёта в стратегическом планировании развитием производственной подсистемой ППК по функциям управления систематизированы рекомендации

экспертов-участников Форума лидеров по совершенствованию стратегического планирования и обоснован выбор наиболее актуальных для ППК:

– в рамках функции организации: необходима разработка процедуры формирования стратегических целей; унификация методологического подхода и методической базы к разработке стратегий производственной подсистемы ППК; применение системного анализа в процессе принятия управленческих решений; распределение полномочий между участниками стратегического планирования производственной подсистемы;

– в рамках функции мотивации: организация подсистемы проектного управления с участием локального бизнес-сообщества по каждому из стратегических направлений развития производственной подсистемы ППК (нефтепереработки, химического производства и т. д.); совместное принятие управленческих решений и решение других задач представителями бизнес-сообщества производственной подсистемы (предприятий разных кластеров); распространение успешного опыта развития предприятий ППК других регионов, в том числе и зарубежных;

– в коммуникациях: необходимо единое методологическое, информационное обеспечение проектов национальными стандартами. Ввиду го возможной территориальной удалённости элементов ППК актуальны современные информационные методы управления, в частности, внедрение автоматизированных систем стратегирования.

13. В результате исследования стратегического управления развитием производственной подсистемы ППК как мезоэкономическим объектом определены его особенности и сделаны следующие выводы.

Основной особенностью и проблемой стратегического управления и планирования развитием производственной подсистемы ППК является переплетение в его деятельности корпоративных, отраслевых и территориальных интересов, участие различных по уровню, полномочиям и целям субъектов управления (органы федеральной, региональной, муниципальной властей, корпоративный менеджмент, компании ГЧП).

Необходимость стратегического управления в целях развития производственной подсистемы ППК обоснована следующими реалиями: численностью предприятий их принадлежностью к разным отраслям; усилением тенденции диверсификации в деятельности компаний: многие стивидорные компании стремятся, помимо транспортно-логистической деятельности, заниматься производственной деятельностью; усилением тенденции диверсификации производственных компаний, стремящихся иметь собственные портовые мощности для хранения и перевалки грузов.

На основе исследования реального положения дел в стратегическом управлении развитием портовых подсистем ППК выявлены следующие его особенности: существуют единые стратегии развития портового комплекса в разрезе регионального масштаба (например, порт Таллинн, объединяющий пять эстонских портов); существуют единые стратегии ППК в целом (Роттердам, Антверпен и др.); существует единая стратегия морских операторов, объединенных в группу компаний (например, ГК «Новороссийский морской торговый порт» включает 10 стивидорных компаний); в российских портах, где функционируют различные операторы, не входящие в какую-либо группу компаний, единая стратегия развития портового комплекса отсутствует.

На основании проведенного исследования обосновано применение методологии системной экономической теории в процессе разработки стратегии развития производственной подсистемы ППК. Это позволит преодолеть иерархические барьеры на макро-, мезо-, микроуровнях; сочетать территориальные, отраслевые и корпоративные стратегические положения на основе информации, систематизированной по четырём подсистемам: средовой, процессной, проектной и объектной.

Применение данной методологии к исследованию и систематизации возможных рисков, которые необходимо учитывать в процессе стратегического управления производственной подсистемой ППК, позволило классифицировать риски по подсистемам тетрады, определить их причинно-следственную связь, прогнозировать возникновение.

14. Опираясь на положения и цели в Стратегии–2030, определен потенциал развития производственной подсистемы ППК как представителя класса социально-экономических экосистем. В процессе анализа целей и задач развития портов, указанных в Стратегии–2030 выделены значимые для развития производственной подсистемы ППК: привлечение инвестиций в портовую инфраструктуру; применение различных форм ГЧП; создание технологических платформ и кластеров; развитие инновационного производства и т.д.

В результате анализа производственной подсистемы (промышленного комплекса) ППК в модели экосистемы выявлены следующие возможности для её развития.

1) В рамках средовой подсистемы как элемента модели экосистемы анализ потенциала развития промышленного комплекса ППК проводился по следующим составляющим:

а) социально-экономические институты:

– *регулятивные элементы средовой подсистемы*: на основании содержания законов, составивших законодательную базу Стратегии–2030 («О портах в РФ», «О концессионных соглашениях», «О внесении изменений в ФЗ «Об ОЭЗ» (в части создания ОЭПЗ), «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства»)) определён потенциал развития производственной подсистемы ППК;

– *когнитивные элементы средовой подсистемы*: информация, подготовленная на основе стратегических документов грузообразующих отраслей (в Стратегии–2030), определена базовой для разработки стратегии производственной подсистемы ППК и решения вопроса сочетания территориальных и отраслевых стратегий и программ развития;

б) инфраструктура. На основе анализа изложенных в документе положений в данной сфере установлена приоритетность инноваций в её развитии. Учитывая специфику ППК, это играет определяющую роль в формировании и развитии производственной подсистемы: доступ к высококачественной инфраструктуре

морских портов способствует развитию промышленности, бизнеса и социальной сферы.

2) Процессная подсистема. В результате анализа целей, указанных в Стратегии–2030 (привлечение инвестиций в портовую инфраструктуру; применение различных форм ГЧП; создание технологических платформ и кластеров; развитие инновационного производства и т. д.) установлено, что они отражают комплекс управленческих, производственных, инвестиционных, инновационных процессов. Данная комплексность является основой развития и портовой и производственной подсистем ППК.

В результате исследования Стратегии–2030 относительно процесса управления определена перспективная направленность на эффективно функционирующую систему государственного стратегического управления как важнейшего фактора регулирования деятельности морских портов в современных условиях.

3) Инновационная подсистема (проектная). В процессе исследования эмпирических данных установлено, что наиболее сильное влияние на развитие портов и производственной подсистемы оказывают проекты в рамках Федеральных целевых программ. На основании указанной цели – развитие собственного инновационного производства – обоснована актуальность реализации инновационного сценария развития портовой инфраструктуры, который создаст ориентиры для развития не только портовой, но и производственной подсистемы ППК

4) Объектная подсистема. В ходе анализа указанных в Стратегии–2030 целей, выявлена цель-задача – формирование на базе морских портов региональных территориальных кластеров, что является условием повышения конкурентоспособности отечественной экономики. В качестве основной задачи (миссии) формирования кластеров в Стратегия–2030 указывается внедрение в работу порта комплексных инновационных решений, которая, как было определено, имеет стратегическое значение для развития не только портовой, но и производственной подсистемы ППК.

Таким образом, на современном этапе Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. содержит положения, в определенной степени составляющие потенциал развития производственной подсистемы ППК и перспективные для развития экономики припортовых территорий.

15. В результате проведенного исследования положений Стратегии–2030 и других нормативных правовых документов сформулированы стратегические направления, цели, принципы и положения государственной политики в области развития производственной подсистемы ППК, с позиций теории экосистем.

1) Средовая подсистема промышленного комплекса:

а) в интеллектуальной среде сформулирована задача идентификации ППК как объекта социально-экономического развития, как самостоятельного сложного территориально-отраслевого объекта. Для стимулирования исследований в данной сфере рекомендовано проведение конкурсов разработок, проектов и т. п.;

б) в сфере социально-экономических институтов определены следующие задачи:

– на основе анализа основных положений Закона «О морских портах в РФ» от 2007 г. (с изменениями в последующие годы), определено, что в отличие от управляющих компаний зарубежных портов АМП и ФГУП «Росморпорт» не наделены полномочиями хозяйственного управления (кроме контроля), что препятствует развитию производственной подсистемы и актуализирует наличие субъекта, уполномоченного реализовывать функции управления (целеполагания, планирования, прогнозирования и т.д.);

– в процессе исследования положений ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства» (ФЗ от 7.11.2011 г. №305) показана необходимость совершенствования механизма его реализации, что связано, в первую очередь, с приватизацией в 90-е гг. Государство имеет право решать стратегически значимые вопросы в рамках земельно-имущественных положений, но механизмы для реализации требуют доработки;

– обосновано, что инвестиционное сотрудничество между ФГУП «Росморпорт» и частным инвестором требует совершенствования отраслевого законодательства по созданию благоприятных нормативных правовых и финансово-экономических условий для деятельности хозяйствующих субъектов в портах РФ;

в) задачи в инфраструктурной сфере:

– современные тенденции мировой экономики предъявляют более высокие требования к инфраструктуре морских портов, в связи с этим показана необходимость более рационального подхода к планированию их деятельности с учётом развития производственной подсистемы, что составляет стратегическую задачу;

– обосновано, что стивидорным и другим транспортно-логистическим компаниям в планировании своей деятельности целесообразно ориентироваться на долгосрочную перспективу и придерживаться единых приоритетов развития, с учётом взаимных интересов со своими «соседями» по портовой зоне;

– стратегическая задача развития производственной инфраструктуры – развивать то, что лежит в основе производства: производственные здания, производственные коммуникации и т.п.

2) Установлено, что для развития процессной подсистемы промышленного комплекса ППК необходимы:

– система стратегического управления развитием ППК, от которой зависит функционирование производственных, маркетинговых и т.д. процессов, а также процессов реализации продукции, обмена научно-технологической информацией, потребления, обмена;

– субъект управления, обладающий комплексом функций, в том числе: решение задачи сочетания отраслевых и территориальных стратегий, программ развития ППК на мезоуровне; координация активности множества участников в формировании и развитии производственной подсистемы в портах.

– стратегия развития производственной подсистемы ППК, задающая ориентиры для формирования реальных стратегий производственных компаний,

работающих в порту или в прилегающей территории, учитывающая местные условия.

3) Стратегическим направлением развития инновационной подсистемы предприятий производственной подсистемы определен поиск конкурентных преимуществ в развитии высоко- и среднетехнологичных производств и превращение инновационных факторов в основной источник экономического роста.

4) Задача развития объектной подсистемы ППК – формирование кластеров – как показано в исследовании, способствует решению многих, связанных с этим задач – привлечению инвестиций, модернизации производства, выпуску высокотехнологичной продукции, росту экспорта с высокой добавленной стоимостью.

16. В качестве методики формирования стратегических решений по развитию производственной подсистемы ППК разработана матричная модель, позволяющая систематизировать решения в координатах функций управления (целеполагание, планирование, прогнозирование, организация, мотивация, контроль) и подсистем модели экосистемы (объектной, средовой, процессной и проектной). На основе данной методики разработаны и обоснованы следующие стратегические решения по сбалансированному развитию ППК и его производственной подсистемы.

1) Целеполагание в рамках объектной подсистемы: в связи с многоцелевым использованием территории портов происходит конфликтность целей, решение подобных проблем лежит в русле механизмов реализации нормативно-правовой базы, но вопрос целеполагания каждого из участников и согласования целей не является второстепенным.

Целеполагание в рамках проектной подсистемы: промышленная подсистема в силу своей локализованности должна выступить платформой для развития новой системы управления – переходом от системы управления, ориентированной на собственника к системе управления, учитывающей интересы и права владельцев всех видов ресурсов.

2) Планирование в рамках объектной и средовой подсистем: необходимо стратегическое планирование развития производственной инфраструктуры ППК и его производственной подсистемы. В условиях многочисленности хозяйственных субъектов, действующих на территории порта или в прилегающей зоне, это сделать достаточно сложно и требует участия многих структур. В этой связи необходимо наличие единой управляющей компании, наделённая соответствующими функциями.

Планирование в рамках процессной подсистемы: необходимо наличие стратегий у участников ППК (касается и стивидорных, и производственных компаний). Процесс работы над стратегией развития предприятия должен включать создание, обсуждения и реализацию стратегических планов с учётом интересов всех участников его деятельности.

3) Организация. В результате определения проблем в развитии ППК и его производственной подсистемы в частности, лежащих в области организации, координации, распорядительства, показана необходимость создания субъекта, способного создать эту систему, при активном участии государства.

4) Мотивация. Определена необходимость мотивации руководства компаний к применению новых управленческих технологий, которые в стратегической перспективе будут «работать» на эффективность и долгосрочность деятельности предприятий. В этой связи, в качестве стратегической задачей выступает «подтягивание» компаний, заинтересованных работать в рамках производственной подсистемы, решение которой имеет значение от микро- до макроуровня.

17. В ходе проведённого исследования определены причины проблемного развития промышленных подсистем ППК, в первую очередь это недостаточное государственное участие (институциональное и стратегическое), а также проблемы в системе управления предприятий, что приводит к изменению состава производственных предприятий в ППК или их исчезновению.

На основе исследования процесса управления развитыми мировыми ППК определены ключевые факторы успеха, в первую очередь – государственное

участие, выражающееся в форме собственности портов и их управляющих компаний. Также определены цели, функции, полномочия, организационная структура управляющих компаний, ориентированные на развитие производственной подсистемы.

В процессе исследования специфики развития производственной подсистемы ППК в России определены проблемы и их причины, связанные с отсутствием Управляющей компании: российские и зарубежные морские порты различаются по своей организационно-правовой форме и по функциям (полномочиям); существует противоречие между целями и задачами развития российских портов и полномочиями институтов портовой деятельности.

Аргументировано создание единого органа управления портово-промышленными комплексами, способного принимать стратегические решения с учётом интересов всех участников, в том числе и государства, что позволит преодолеть фрагментированность и диспропорциональность в их развитии.

Предложена концепция управляющей компании, основанной на ГЧП, выполняющей роль «локомотива». Ввиду того, что промышленная подсистема представлена предприятиями разных отраслей, актуальна разработка стратегии развития на предприятиях с учётом стратегических отраслевых и территориальных ориентиров федерального и регионального уровней. Наделение функциями консалтинга («научного руководителя»), даст возможность управляющей компании провести предприятия промышленной подсистемы из прошлого в будущее.

В качестве функций управляющей компании как единого органа управления производственной подсистемой ППК необходимы следующие:

- 1) решение проблем формирования и развития промышленных предприятий в припортовой зоне требуют новой системы управления и целевых ориентиров;
- 2) потенциал решений Управляющей компании в системе задач на микро-, мезо- и макроуровнях;
- 3) учет интересов всех участников деятельности в сочетании с интересами его развития как хозяйствующего субъекта;

4) предоставление консалтинговых услуг (по аналогии с функциями «научного руководителя», ведущего из прошлого в будущее);

5) разработка стратегии развития производственной подсистемы ППК с учётом стратегических отраслевых и территориальных ориентиров федерального и регионального уровней;

6) стратегическое планирование промышленного комплекса и ППК в целом нуждается в прикладной проработке отраслевых и территориальных стратегий (может выполняться отделом стратегического планирования управляющей компании (при участии специалистов НИИ и ВУЗов);

7) адаптировать статус компании задачам конкретного порта – управляющая промышленным комплексом или ППК в целом, будет зависеть от размеров порта, промышленной зоны и их специфики;

8) миссия управляющей компании – оказывать содействие производственным предприятиям становиться «локомотивами», стратегические решения которых должны быть нацелены на реализацию:

– *аккумулирующей* функции: опыт, средства, мировые технологии и инновации;

– *интегрирующей* функции, которая, благодаря близости порта и ускорению обменных процессов, в промышленном комплексе ускоряется (A_1) и становится международной (I_1), способствует выходу на новые рынки сбыта, поиску новых партнёров, конкурентных преимуществ;

– *предприятия*, нацеленные на реализацию перечисленных функций, имеют шанс реализовать направляющую и стабилизирующую функции.

18. Поскольку ППК и его портовая и производственная подсистемы относятся к кластерным структурам, в основу разработки методики формирования стратегии их развития положены методологические принципы и этапы разработки и реализации кластерной стратегии, предложенные в (Агафонов, 2010). На этой основе сформулирован комплекс действий, необходимых на каждом этапе разработки стратегии производственной

подсистемы и ППК в целом. Действия, указанные на этапах разработки стратегии отражают этапы реализации функций Управляющей компании.

В процессе разработки стратегии развития производственной подсистемы и ППК в целом разработана следующая последовательность действий:

1 этап включает общую оценку потенциала региона: анализ проблем и приоритетных целей социально-экономического развития региона локализации производственной подсистемы ППК как кластерной системы, формирование его «образа будущего». В рамках данного этапа Управляющей компании рекомендовано: проводить анализ целей (миссий) основных производств на предмет их корреляции с целями муниципальной/региональной стратегии; для систематизации целей применение матричной модели (в рамках объектной, средовой, процессной и проектной подсистем). Это позволит построить дерево целей развития производственной подсистемы и ППК в целом.

2 этап. Анализ проблем и оценка конкурентоспособности основных производств экономики региона формирования производственной системы ППК. Управляющей компании в рамках реализации маркетинговых функций рекомендовано для определения конкурентоспособности предприятий (например, металлообработки, зернопереработки, химического производства, по производству автомобилей, нефтепродуктов) применять метод «радара» или многомерного рейтингового анализа. В качестве параметров оценки конкурентоспособности продукции могут выступать инструменты комплекса маркетинга «4Р».

3 этап. Анализ предпосылок формирования и развития производственной подсистемы ППК. В качестве системы оценки потенциала развития производственного комплекса как кластерной системы целесообразно применение модель тетрады, включающей анализ средовой, процессной, проектной и объектной подсистем социально-экономической системы города/региона. Для этого, на основании стратегии социально-экономического развития территории и других материалов (нормативно-правовых, статистики предприятий) необходимо

определить возможности формирования и развития производственной подсистемы ППК.

4 этап. Формулирование значений параметров, характеризующих желательное состояние производственной подсистемы ППК в регионе (ожидаемые целевые результаты, включая оценки вклада в достижение целей и решение актуальных проблем социального и экономического развития) – исходный этап в разработке стратегии. С точки зрения управления данный этап соответствует функции целеполагания в развитии производственной подсистемы ППК. Управляющей компании для реализации данной функции необходимо воспользоваться системой целей матричной модели (1 строка табл. 5.1).

5 этап. Формирование стратегических направлений развития производственной подсистемы ППК как идеальной траектории. Определено, с точки зрения управления данный этап соответствует функциям прогнозирования и планирования в развитии производственной подсистемы ППК. Руководствуясь методикой классического менеджмента, по выбранным направлениям необходимо установить порядок действий в рамках каждой подсистемы матричной модели. Это позволит согласовать стратегии разных уровней и хозяйствующих субъектов, определить проблемы в развитии производственной подсистемы.

6 этап. Формулирование проблем реализации отдельных стратегических направлений (анализ проблемных ситуаций (препятствий) в реализации желательного сценария развития производственной подсистемы ППК). Процесс планирования развития направлений производственной подсистемы ППК по каждой из четырёх подсистем (средовой, процессной, проектной, объектной) в матричной модели позволит определить проблемы в их реализации, а Управляющей компании – сформулировать систему стратегических решений по их устранению.

7 этап. Декомпозиционный анализ стратегических направлений, их структуризация и формирование укрупненных проектов развития кластерной системы. Декомпозиционный анализ включает определение целей, задач, решений (действий) стратегических направлений (сценариев) развития

производственной подсистемы ППК, которые целесообразно сформулировать в рамках средовой, процессной и объектной составляющих матричной модели. На основании данных декомпозиционного анализа Управляющая компания сможет формировать укрупнённые проекты (в рамках проектной подсистемы).

8 этап. Обоснование форм, механизмов и объемов поддержки проектов развития производственной подсистемы ППК: государственной поддержки и стимулирования проектов её формирования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Агафонов В.А. Анализ стратегий и разработка комплексных программ / В.А. Агафонов. – М.: Наука, 1990. – 216 с.
2. Агафонов В.А. Инновационные кластеры и технологические платформы / В.А. Агафонов // Материалы Пятнадцатого всероссийского симпозиума «Стратегическое планирование и развитие предприятий». Под ред. Г.Б. Клейнера, – 2014. – С. 10-13.
3. Агафонов В.А. Кластерная стратегия и принцип необходимого разнообразия / В.А. Агафонов // Экономическая наука современной России. Издательство: Региональная общественная организация содействия развитию институтов Отделения экономики РАН (Москва). – 2015. – № 1 (68). – С. 28-42.
4. Агафонов В.А. Кластерная стратегия инновационного развития / В.А. Агафонов // Региональная экономика: теория и практика. – 2014. – № 23(350). – С. 2-14.
5. Агафонов В.А. Кластерная стратегия: системный подход / В.А. Агафонов // Экономическая наука современной России. – 2010. – № 3 (50). – С. 77-91.
6. Агафонов В.А. Методология стратегического планирования развития кластерных промышленных систем: автореф. дис... д-ра. экон. наук / В.А. Агафонов. – Москва, 2011. – 44 с.
7. Агафонов В.А. Региональные инновационные кластеры / В.А. Агафонов // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. Издательство: Международный центр научно-исследовательских проектов (Киров). – 2015. – № 3 (43). – С. 2-16.
8. Агафонов В.А. Современные задачи государственного управления на региональном уровне / В.А. Агафонов // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2011. – № 1. – С. 2-14.
9. Агафонов В.А. Стратегическое планирование на региональном уровне: системный подход / В.А. Агафонов. – М.: ЦЭМИ РАН, 2013.

10. Агафонов В.А. Стратегическое планирование регионального развития. Системный подход. Монография / В.А. Агафонов. – М.: Финуниверситет, 2014.– 228 с.

11. Агафонов В.А. Стратегическое управление и экономическая безопасность / В.А. Агафонов. – М.: Академия экономической безопасности, 2006.– 307 с.

12. Агафонов В.А. Стратегия инновационного развития региона / В.А. Агафонов // Финансы и кредит. – 2016. – № 45 (717). – С. 42-60.

13. Агафонов В.А. Стратегия формирования инновационно-ориентированных кластерных систем / В.А. Агафонов // Экономическая наука современной России. – 2016. – № 1 (72). – С. 39-54.

14. Агафонов В.А. Целевой аспект разработки комплексных программ регионального развития и эффективность государственного управления / В.А. Агафонов // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2014. – № 10. – С. 3-16.

15. Агафонов В.А., Проблемология как научное направление /А.В. Агафонов // Материалы XVII межд. конф. «Системная экономика, экономическая кибернетика, мягкие измерения». Под ред. Г.Б. Клейнера, С.В. Прокопчиной. – 2014. – С. 64-70.

16. Агентство инвестиционного развития Ростовской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ipa-don.ru/offers/projects/uniport/> (дата обращения 29.07.2017).

17. Анализ факторов реализации документов стратегического планирования верхнего уровня [Электронный ресурс]/ под науч. ред. М. Э. Дмитриева. – М.: Фонд «ЦСР», 2016. – Режим доступа: <https://csr.ru/wp-content/uploads/2016/12/Report-on-strategy.pdf>.

18. Афолина И.А. О конференции «Стратегическое планирование в условиях нарастания внешних угроз: необходимость мобилизации внутренних ресурсов для развития России» / И.А. Афолина, О.Д. Иванова, О.Е. Панасевич. – М.: Микроэкономика, 2014. – № 6. – С. 138-144.

19. Бабкин А.В. Инновационные территориальные кластеры России: факторы и политика устойчивого развития / А.В. Бабкин, Е.Д. Жеребов, А.О. Новиков // Инновации и импортозамещение в промышленности: экономика, теория и практика: монография. Под ред. А.В. Бабкина. – Изд-во: Санкт-Петербург, «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого», 2015. – 439 с. – С. 47-73.

20. Бабкин А.В. Инструменты устойчивого развития в системе стратегического планирования / А.В. Бабкин, Е.М. Бухвальд и др. // В кн.: Теория устойчивого развития экономики и промышленности. – Санкт-Петербург: ФГАОУ ВО СПбПУ, 2016. – 756 с. – С. 718-744.

21. Бабкин А.В. Проблемы стратегического планирования в региональном и муниципальном звене управления Российской Федерации / А.В.Бабкин, Е. М. Бухвальд // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2015. – № 4 (223). – С. 25-37.

22. Бабкин А.В. Системообразующий инновационно-активный промышленный кластер: генезис развития / А.В. Бабкин, Л.В. Ташенова // Труды научно-практической конференции с международным участием «Цифровая трансформация экономики и промышленности».– 2019. – С. 180-191.

23. Бабкин А.В. Современное состояние и инструментарий формирования промышленных кластеров в экономике России / А.В. Бабкин, А.О. Новиков // В кн.: Кластерная экономика и промышленная политика: теория и инструментарий / А.В. Бабкин [и др.] / под ред. А.В. Бабкина. – СПб, 2015. – С. 440-479.

24. Бабкин А.В. Стратегическое планирование выхода предприятий на зарубежные рынки в условиях новой экономической реальности / А.В. Бабкин, Е.А. Байков // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки.– 2017. – Т. 10. – № 4. – С. 19-30.

25. Бабкин А.В. Стратегическое планирование развития диверсифицированных компаний в условиях нестабильности: понятие, сущность,

особенности / А.В. Бабкин, Е.А. Байков // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2016. – № 4 (246). – С. 123-134.

26. Бабкин И.А. Государственно-частное партнерство как инструмент инновационного развития научно-промышленно-образовательного комплекса / И.А. Бабкин, А.В. Бабкин // Труды межд. науч. – практ. конф. «Инновационная экономика и промышленная политика региона (ЭКОПРОМ-2015)» / Под ред. А. В. Бабкина. – 2015. – С. 385-388.

27. Бабкин И.А. Развитие механизма государственно-частного партнерства в России: концептуальные особенности и препятствия / И.А. Бабкин, С.Н. Кузьмина, А.В. Бабкин // Новая экономическая реальность, кластерные инициативы и развитие промышленности (ИНПРОМ-2016): труды межд. науч. – практ. конф. Под ред. А.В. Бабкина. – 2016. – С. 28-32.

28. Бабкин И.А., Новиков А.О. Кластер как субъект экономики: сущность, современное состояние, развитие / И.А. Бабкин, А.О. Новиков // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2016. – № 1 (235). – С. 9-29.

29. Багратуни К. Ю. Модель «Новой промышленной политики» взаимодействия региона и бизнес-структур / Багратуни К. Ю., Т.Е.Ситохова / Устойчивое развитие горных территорий. – 2014. – Т. 6. – № 4. – С. 124-128.

30. Баженов М. Логистические и индустриальные зоны – факторы успешной реализации проектов / М. Баженов, А. Ветрова // Морские порты. – 2019. – № 1 (72). – С. 60-62.

31. Батурова Г.В. Инновационные технологии в государственном управлении и пространственном развитии морской деятельности России / Г.В. Батурова, Ю.С. Дерябин, В.С. Загашвили, А.М. Коновалов, В.С. Циренщиков // Теория и практика морской деятельности: сб. науч. публикаций: под ред. Войтоловского Г.К. – Вып. 17. – М.: СОПС. – 2010. – 258 с.

32. Батунова Г.В. Подходы к стратегическому прогнозированию / Г.В. Батунова, А.М. Коновалов [и др.] // Теория и практика морской деятельности: сборник науч. публикаций / под ред. Г. К. Войтоловского. Вып. 16. – М. – 2008. – 21 с.

33. Батунова Г.В. Подходы к стратегическому прогнозированию [Электронный ресурс] / Г.В. Батунова, А.М. Коновалов (рук-ль авт. колл.), Н.А. Косолапов, И.В. Крояло, С.С. Кудрявцева, Д.В. Полетаев, Н.М. Федоренко // Теория и практика морской деятельности: сб. науч. публикаций / под ред. Войтоловского Г.К. – Вып. 16. – М.: СОПС. – 2008. – 262 с. – Режим доступа: http://ocean.mstu.edu.ru/theory/files/20120202_1442-3.pdf

34. Батунова Г.В. Региональные морехозяйственные кластеры как основа социально-экономического развития приморских территорий / Г.В. Батунова // Транспортное дело России. – 2012. – №6. часть 2 (103). – С. 40-42.

35. Батунова Г.В. Эффективность управления природными ресурсами при развитии морехозяйственных комплексов и приморских территорий / Г.В. Батунова // Транспортное дело России. – 2012. – №6. часть 2 (103). – С.42-44.

36. Бегиева А. Ш. Формирование и развитие территориально-производственных комплексов в регионе / А. Ш. Бегиева / Монография. – Владикавказ.: Изд-во СОГУ им. К.Л. Хетагурова, 2014.–135 с.

37. Белокрылова О.С. Новое индустриальное или постиндустриальное общество: куда идем? / О.С. Белокрылова //Материалы XXXII межд. науч. – практ. конф. «Экономико-правовые аспекты реализации стратегии модернизации России: поиск модели эффективного социохозяйственного развития» г. Сочи 4 - 8 октября 2017 г.

38. Бергаланфи Л. Фон. История и статус общей теории систем / Людвиг Фон Бергаланфи // Системные исследования: Ежегодник, 1972. – М.: Наука, – 1973. – С. 20-37.

39. Бергаланфи Л. Фон. Общая теория систем: критический обзор / Л. Фон Бергаланфи // Исследования по общей теории систем: Сборник переводов / Общ.

ред. и вст. ст. В. Н. Садовского и Э. Г. Юдина. – Москва: Прогресс, 1969. – С. 23-82.

40. Беспрецедентный рост торговой отрасли // Морские порты. – 2017. – №4 (155) – С. 8-12.

41. Блохин А. Экономика ненужной продукции (Институциональные особенности кругооборота потерь) / А. Блохин // Экономическая политика. – 2015. – № 1.

42. Болдырева С.Б. Кластерный подход в стратегии инновационного развития региона в условиях модернизации экономики / С.Б. Болдырева // Финансы и кредит. – 2013. – № 6 (534). – С. 58-63.

43. Борисов В.Н. Повышение эффективности машиностроительного фактора в регионах РФ / В.Н. Борисов, Д.Б. Кувалин, О.В. Почукаева // Проблемы прогнозирования. – 2018. – № 4 (169). – С. 52–64.

44. Боулдинг К. Общая теория систем – скелет науки / К. Боулдинг. Исследования по общей теории систем. – Москва: Прогресс, 1969. – С. 106-124.

45. Бочарова Л.К. Проблемы оценки пространственного развития морехозяйственного комплекса России / Л.К. Бочарова // Региональная экономика: теория и практика. – 2009. – №37 (130). – С. 59-64.

46. Быдтаева Э.Е. Анализ существующих подходов к проведению комплексной оценки промышленного развития региона // Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 10-1 (75). – С. 205-208.

47. Быдтаева Э.Е. К вопросу о механизме реализации стратегии регионального промышленного развития и его организационной поддержке / Э. Е. Быдтаева // Финансовая экономика. – 2018. – № 4. – С. 286-289.

48. Быдтаева Э.Е. К вопросу о повышении эффективности комплексной оценки моделей регионального промышленного развития / Э. Е. Быдтаева // Экономика и менеджмент систем управления. – 2016. – Т. 19. – № 1-2. – С. 215-222.

49. Быдтаева Э.Е. К вопросу о формировании модели пространственного развития промышленного хозяйства Российской Федерации / Э. Е. Быдтаева // Экономика и менеджмент систем управления. – 2018. – Т. 30. – № 4. – С. 15-21.

50. Быдтаева Э.Е. Макрорегион как объект и субъект управления экономикой / Э. Е. Быдтаева // Финансовая экономика. – 2018. – № 7. – С. 787-788.

51. Быдтаева Э.Е. Системные характеристики механизма госрегулирующего регионального промышленного развития / Э. Е. Быдтаева // Вестник СОГУ имени К. Л. Хетагурова. – 2016. – № 4. – С. 111-115.

52. Быдтаева Э.Е. Формирование стратегических императивов развития региональной промышленной системы на основе учета экономических интересов субъектов развития / Э.Е. Быдтаева // Экономика и менеджмент систем управления. – 2016. – Т. 3.1. – № 2-1. – С. 118-126.

53. В Усть-Луге появится еще одна промышленно-логистическая зона // РБК [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rbc.ru/spb_sz/17/04/2015/5592b0619a794719538d4137 (дата публикации 17.04.2015).

54. В фарватере большой политики // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2017. – №7 (158). – С. 16–20.

55. Валев Э.Б. Проблемы развития и взаимодействия приморских территорий в Европе / Э. Б. Валев // Региональные исследования. – 2009. – № 1 (22). – С. 11-23.

56. Валеров А. Порты третьего поколения – инновационный шаг в развитии морских портов на примере развития морского порта Усть-Луга и его припортовых территорий / А. Валеров // Вести морского Петербурга. – 2016. – № 3. – С. 14-20.

57. Войтоловский Г.К. Стратегия: импульсы к разработке / Г.К. Войтоловский, Н.А.Косолапов, В.П. Синецкий // Теория и практика морской деятельности: сб. науч. публикаций. Вып. 9. – М., 2006. – С.137.

58. Войтоловский Г.К. Эволюция государственного управления морской деятельностью / Г.К. Войтоловский // Морской сборник. – 2008. – № 4 (Т.1934). – С. 57-64.

59. Волков В.И. Кластер как инструмент повышения конкурентоспособности и инновационной активности регионов / В.И. Волков, Е.А. Малицкая // Самоуправление. – 2012. – № 10. – С. 10-14.

60. Волкова В.Н. Основы теории систем и системного анализа: учебник / В.Н. Волкова, А.А. Денисов. – 3-е изд., перераб. и доп. – СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2005 г. – 520 с.

61. Галямов Ю.Ю. Развитие институционального механизма управления региональным промышленным комплексом [Электронный ресурс] / Ю.Ю. Галямов // Вестник российской академии естественных наук. Серия экономическая. – 2012. – №2. – С. 144. – Режим доступа: <http://www.raen.info/files/141-144.pdf>

62. ГАРАНТ.РУ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.garant.ru/12157006/3/#block_300

63. ГАРАНТ.РУ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/news/641043/#ixzz5wJzGrk90> (дата публикации 03.08.2015 г.)

64. Гогоберидзе Г.Г. Балтийское море: приморские регионы и их морехозяйственный потенциал / Г.Г. Гогоберидзе // Экономические стратегии. – 2009. – № 8. – С. 150-155.

65. Гогоберидзе Г.Г. Морские портово-промышленные комплексы как ключевые экономические субъекты приморских территориальных узлов / Г.Г. Гогоберидзе, М.А. Мамаева // Проблемы современной экономики. – 2011. – № 4 (40). – С. 291-294.

66. Гогоберидзе Г.Г. Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий / Г.Г. Гогоберидзе // Проблемы современной экономики. – 2008. – № 2. – С. 266-270.

67. Гогоберидзе Г.Г. Стратегические возможности экономического развития российских прибрежных зон и морских портово-промышленных комплексов Балтийского моря / Г.Г. Гогоберидзе, М.А. Мамаева // Балтийский регион. – 2012. – №1. – С. 98-108.

68. Гогоберидзе Г.Г. Структура и свойства морехозяйственного потенциала приморской территории / Г.Г. Гогоберидзе // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. – 2008. – Вып. 3. – С. 75-81.

69. Города России. Новороссийск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://prorossiu.ru/?page_id=229

70. Гуриева Л. К. Система мер государственной инвестиционной поддержки российских производственных предприятий /Л. К. Гуриева, О. А.Таугазова // Гуманитарные и социально-экономические науки. – 2019. – № 1 (104). – С. 75-78.

71. Гуриева Л. К. Теоретические подходы к формированию институциональных структур устойчивого развития экономики региона /Л. К. Гуриева // Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 12-3 (77). – С. 316-321.

72. Гуськова И. В. Инновационное развитие России: состояние, международные сравнения, проблемы и пути решения / И.В. Гуськова, А.П. Егоршин, С.А. Масютин // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2018. – № 12 (118). – С. 97.

73. Дементьев В.Е. Коллективные формы управления в современной экономике / В.Е. Дементьев, Р.М. Качалов, Г.Б. Клейнер [и др.]. Под ред. Г.Б. Клейнера. – М.: «Научная библиотека», 2017. – С. 24.

74. Дементьев В.Е. Коллективные формы хозяйствования в современной экономике: монография / В. Е. Дементьев, Р. М. Качалов, Г. Б. Клейнер [и др.]. Под ред. Г. Б. Клейнера. ФГБУ ЦЭМИ РАН. – Москва: Научная библиотека, 2017. – 356 с.

75. Дергачев В.А. Портово-промышленные комплексы: теория и практика формирования / В.А. Дергачев. – Киев: Наукова думка, 1988. – 127 с.

76. Дзодзикова Ф. В. Понятие, формы и противоречия институционализации интересов экономических субъектов / Ф. В. Дзодзикова, К. С. Золоева // Национальные экономики в условиях глобальных и локальных трансформаций: сборник статей межд. науч. – практ. конференции / под ред. Г. Б. Клейнера, Э. В. Соболева, В. В. Сорокожердьева. – 2015. – С.127-134.

77. Дзокаева З.М. Асимметричность рыночной институционализации российского экономического пространства / З.М. Дзокаева // В сборнике: Стратегические направления современных социально-экономических преобразований: теория и практика Владикавказ.– 2015. – С. 16-29.

78. Дзокаева З.М. Институциональные предпосылки взаимодействия государства и частного капитала в экономической системе / З. М. Дзокаева // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2018. – Т. 5. – № 11. – С. 14-19.

79. Дзокаева З.М. Стратегические направления модернизации институциональной среды функционирования общественно-государственного партнерства / З.М. Дзокаева, Э.Д. Гогичаева // Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 11-4 (76). – С. 363-366.

80. Дрегваль А. Новые функции и растущая эффективность /А. Дрегваль // Морские порты. – 2018. – № 5(166) – С. 38.

81. Егорова Н.Е. Методы согласования экономических интересов субъектов государственно-частного партнерства / Н.Е. Егорова, Б.А. Ерзнкян // Теория и практика институциональных преобразований в России: сб. науч. трудов. – Москва, 2016. – С. 7-15.

82. Ерзнкян Б.А. Институциональная экономика: риторика и мифы / Б.А. Ерзнкян // Управление. – 2016. – Т. 4. – № 3. – С. 19-25.

83. Ерзнкян Б.А. Институциональные особенности экономических систем и перспективы их развития в России / Б.А. Ерзнкян // Экономические системы. – 2014. – № 1. – С. 28-32.

84. Ерзнкян Б.А. Институциональные проблемы развития крупномасштабных социально-экономических систем / Б.А. Ерзнкян // Материалы межд. конф. «Управление развитием крупномасштабных систем MLSD'2016» 3-5 окт. 2016 г. Москва: в 2-х т. / ИПУ РАН; под общ. ред. С.Н.Васильева, А.Д.Цвиркуна. – Т.1: Пленарные доклады, секции 1–4. – М.: ИПУ РАН, 2016. – С.169-172.

85. Ерзнкян Б.А. Компоненты институциональной динамики и ее характеристики / Б.А. Ерзнкян // Проблемы теории и практики управления. – 2016. – № 6. – С. 72-79.

86. Ерзнкян Б.А. О логических основах институциональной экономики / Б.А. Ерзнкян // Вестник университета (Государственный университет управления). Серия «Институциональная экономика». – 2001. – №1. – С.60-74.

87. Ерзнкян Б.А. Пространственно-временные характеристики институтов инновационного развития / Б.А. Ерзнкян // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2016. – № 9. – С. 165-170.

88. Ерзнкян Б.А. Сетевая природа кластерной системы и основные направления формирования кластерной стратегии мезоэкономического развития России / Б.А. Ерзнкян, В.А.Агафонов // Экономическая наука современной России. – 2011. – № 1 (52). – С. 39-48.

89. Ерзнкян Б.А. Эволюция институтов, социальных структур и кодов / Б.А. Ерзнкян // Эволюционная и институциональная экономика: вопросы теории и практики лекции IV Всероссийской летней школы молодых исследователей эволюционной и институциональной экономики. Институт социально-экономического развития территорий РАН МРОО центр эволюционной экономики. – 2015. – С. 110-119.

90. Ерофеев М. – Ген. дир. МК «Усть-Луга» [Электронный ресурс] / М. Ерофеев // Эксперт №45-46 (1007). – Режим доступа: <http://expert.ru/expert/2016/45/zachem-rossii-port-tretego-pokoleniya/>

91. Жеребов Е.Д. Методика формирования производственной программы при стратегическом планировании развития промышленного предприятия / Е.Д. Жеребов, А.В. Бабкин // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2009. – № 4 (81). – С. 145-150.

92. Жихаревич Б.С. Анализ согласованности стратегий субъекта федерации и его административного центра: апробация подхода / Б.С. Жихаревич,

Т.К. Прибышин // Проблемы теории и практики управления. – 2016. – № 2. – С. 36-44.

93. Жихаревич Б.С. Заметки по итогам XV форума стратегов (2016 г.) / Б.С. Жихаревич // Региональная экономика. Юг России. – 2017. – № 1 (15). – С. 13-24.

94. Жихаревич Б.С. Конкурс стратегий как экспертная процедура / Б.С. Жихаревич, Т.К. Прибышин // Регион: Экономика и Социология. – 2016. – № 2 (90). – С. 181-200.

95. Жихаревич Б.С. Мировой опыт стратегического планирования городов и его использование при разработке стратегического плана Санкт-Петербурга [Электронный ресурс]/ Б.С. Жихаревич // Особенности стратегического планирования развития городов в постсоветских странах. - СПб.: МЦСЭИ «Леонтьевский центр», 2000. – 124 с. – Режим доступа: <http://www.city-strategy.ru/UserFiles/File/1.zip>

96. Жихаревич Б.С. О результативности стратегического планирования / Б.С. Жихаревич // Региональная экономика. Юг России. – 2018. – № 1 (19). – С. 16-22.

97. Жихаревич Б.С. Трансляция идей трансформации регионального пространства в документы стратегического планирования / Б.С. Жихаревич, Н.А. Лебедева // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. – 2015. – № 4 (49). – С. 58-74.

98. Заенчковский А.Э. Механизм устойчивого развития региональных промышленных комплексов / А. Э. Заенчковский, Т. А. Шиндина, С. А. Масютин. – Смоленск: Универсум, 2018. – 172.

99. Заенчковский А. Э. Инструменты оценки экономической эффективности территориальных промышленных комплексов / А.Э. Заенчковский, В.А. Епифанов, С.А. Масютин // Глобальный научный потенциал. – 2018. – № 7 (88). – С. 57-60.

100. Заенчковский А. Э. Организационно-экономический механизм управления промышленными комплексами на основе контроллинга / А.Э.

Заенчковский, В.А. Епифанов, С.А. Масютин // Перспективы науки. 2018. – № 7 (106). – С. 100-104.

101. Здольникова С.В. Методика оценки инновационного потенциала интегрированных промышленных структур / С.В. Здольникова, А.В. Бабкин // Российский научных журнал. Экономика и управление. – 2017. – № 8 (152). – С. 45-54.

102. Зотов В. В. Институциональная оболочка и транзакционная конфигурация хозяйствующих субъектов / В.В. Зотов, В.Ф. Пресняков // Экономическая наука современной России. – 2015. – №2. – С.35-46.

103. Зубов Г. ФСБ заходит в порт [Электронный ресурс] / Г. Зубов, Е. Платонова. – Режим доступа: <https://www.gazeta.ru/social/2016/12/29/10455257.shtml#page4>

104. Ивченко В. В. Инновационный аспект развития экономики пригранично-приморского региона в условиях ВТО / В.В. Ивченко, Я.В. Деменюк // Балтийский экономический журнал. – 2014. – № 2(12). – С. 54-60.

105. Ивченко В.В. Морехозяйственный комплекс как резерв в преодолении кризиса экономики приморского региона / В.В. Ивченко // Вестник Российского государственного университета им И. Канта. – 2009. – Вып. 3. – С. 26–33.

106. Ивченко В.В. Программно-стратегическое развитие приморского региона России: теория, методология, практика: Монография /В.В. Ивченко. – Калининград: Изд-во Калининградского государственного университета, 2003. – 208 с.

107. Ивченко В.В. Программно-стратегическое развитие приморского региона России / В.В. Ивченко // Стратегии развития калининградской области. – Изд-во: Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта (Калининград). – Калининград, 2007. – С. 129-147.

108. Ивченко В.В. Свободные экономические зоны в зарубежных странах и России: учебное пособие / В.В. Ивченко, Л.Б. Самойлова : под ред. проф. В.В. Ивченко. – Калининград: Янтарный сказ, 1999. – 168 с.

109. Ивченко В.В. Сетевое программирование развития приморских регионов России. Теория, методология, практика: монография /В.В. Ивченко. – Изд-во: Российский государственный университет им. Иммануила Канта. – Калининград, 2008.– 178 с.

110. Израйлит В. Стабильный рост [Электронный ресурс] / В. Израйлит // «Эксперт». – 2016. – №45–46 (1007). – Режим доступа: <http://expert.ru/expert/2016/45/stabilnyij-rost/>

111. Иншаков О.В. Кластерное развитие российской наноиндустрии как стратегический компонент «умной специализации» регионов / О.В. Иншаков, Е.И. Иншакова // Региональная экономика. Юг России. – 2017. – № 4 (18). – С. 4-15.

112. Иншаков О.В. Междисциплинарный подход в современных исторических, социокультурных и экономических исследованиях: о научной конференции «Тысячелетие русской правды - обретение новых смыслов», г. Волгоград, 21-22 апреля 2016 г. / О.В. Иншаков, О.Ю. Редькина // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. – 2016. – Т. 21. – № 3. – С. 150-161.

113. Иншаков О.В. Особые экономические зоны как институт развития наноиндустрии: провалы, проблемы и перспективы / О.В. Иншаков, Е.В. Крюкова // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 3: Экономика. Экология. – 2015. – № 1 (30). – С. 6-17.

114. Иншаков О.В. Политика инновационной кластеризации на основе государственно-частного партнерства в современной России / О.В. Иншаков, Е.И. Иншакова // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 3: Экономика. Экология. – 2016. – № 3 (36). – С. 79-93.

115. Иншаков О.В. Стратегирование социально-экономического развития региона: научное обоснование и актуализация модели / О.В. Иншаков // Региональная экономика. Юг России. – 2018. – № 1 (19). – С. 23-43.

116. Калашников Д.В. Кластеризация как инструмент повышения конкурентоспособности экономики региона / Д.В. Калашников, С.А. Савина, С.А.

Высочкина // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. – 2012. – № 2. – С. 112-117.

117. Карлина Е.П. Развитие базовых компетенций судостроительных предприятий как основа стратегического управления кластером / Е.П. Карлина, Я.Г. Левина // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – 2015. – № 1. – С. 38-46.

118. Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура / М. Кастельс: пер. с англ. – М.: ГУ ВШЭ, 2000.

119. Катуков Д.Д. Институциональная среда глобализированной экономики: развитие сетевых взаимодействий. Научный доклад / Д.Д. Катуков, В.Е. Малыгин, Н.В. Смородинская. Под ред. Н. В. Смородинской. – М.: Институт экономики РАН, 2012. – 45 с.

120. Качалов Р.М. Анализ и оценка степени конкурентоспособности предприятия / Р.М. Качалов, П.И. Косюк // Вестник РАЕН. – 2013. – № 7. – С. 77-81.

121. Качалов Р.М. Структурирование системно-экономического пространства предприятия в задачах управления уровнем риска / Р.М. Качалов, Ю.А. Слепцова // Российский журнал менеджмента. Том 13. – №4. – 2015. – С. 69-84. <https://cyberleninka.ru/article/n/strukturirovanie-sistemno-ekonomicheskogo-prostranstva-predpriyatiya-v-zadachah-upravleniya-urovнем-riska>

122. Качкин Д. ГЧП как оптимальный механизм развития портовой инфраструктуры / Д. Качкин // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2018. – № 3 (164). – С. 34.

123. Кильдеев Р.Х. Функционирование и развитие территориальных кластеров в России / Р.Х. Кильдеев // Модели, системы, сети в экономике, технике, природе и обществе. – 2011. – № 1. – С. 62-67.

124. Кирдина С. Российская модель институциональных изменений: опыт эмпирико-статистического исследования / С. Кирдина, И. Кирилук, А. Рубинштейн // Вопросы экономики. – 2010. – № 11. – С. 97-114.

125. Кирдина С.Г. Институциональная организация воспроизводственных процессов в X- и Y-экономиках / С.Г. Кирдина // *Journal of Institutional Studies*. – 2016. – Т. 8. – № 4. – С. 72-91.

126. Кирдина С.Г. Институциональные матрицы и развитие России. Введение в X–Y-теорию / С.Г. Кирдина. 3-е издание, переработанное, расширенное и иллюстрированное.– Санкт-Петербург, 2014. – 468 с.

127. Кирдина С.Г. Междисциплинарные исследования в экономике и социологии: проблемы методологии / Кирдина С.Г. // *Общественные науки и современность*. – 2014. – № 5. – С. 60-75.

128. Кирдина С.Г. Роль институтов и географии в экономическом развитии: актуальная полемика в гетеродоксной экономике / С.Г. Кирдина // *Пространственная экономика*. – 2016. – № 3. – С. 132-149.

129. Кирдина-Чэндлер С.Г. Западные и незападные институциональные модели во времени и пространстве / С.Г. Кирдина-Чэндлер // *Вопросы теоретической экономики*. – 2018. – № 1 (2). – С. 73-88.

130. Клейнер Г.Б. От теории предприятия к теории стратегического управления / Г.Б. Клейнер // *Российский журнал менеджмента*. – 2003. – Т. 1. – № 1. – С. 31-56.

131. Клейнер Г.Б. Агенты и институты: К проблеме институционального выбора / Г.Б. Клейнер // *Homo institutus – Человек институциональный: монография* / под ред. д-ра экон. наук О.В. Иншакова. – Волгоград: изд-во ВолГУ, 2005. – С. 87-112.

132. Клейнер Г.Б. Формирование стратегии функционирования инновационно-промышленных кластеров / Г.Б. Клейнер, Р.М. Качалов, Н.Б. Нагрудная. – М.: ЦЭМИ РАН, 2007. – (Препринт # WP/2007/216). – 61 с.

133. Клейнер Г.Б. Синтез стратегии кластера на основе системно-интеграционной теории / Г.Б. Клейнер, Р.М. Качалов, Н.Б. Нагрудная // *Наука. Инновации. Образование*. – 2008. – №7. – С. 9-39.

134. Клейнер Г.Б. Проблемы стратегического государственного планирования и управления в современной России [Электронный ресурс] / Г.Б.

Клейнер // «Стратегическое планирование и управление»: материалы круглого стола. – М.: Научный эксперт, 2011. – 20 с. – Режим доступа: <http://kleiner.ru/pubs/problemyi-strategicheskogo-gosudarstvennogo-planirovaniya-i-upravleniya-v-sovremennoy-rossii/>

135. Клейнер Г.Б. Системная экономика как платформа развития современной экономической теории / Г.Б. Клейнер // Вопросы экономики. – 2013. – № 6. – С. 4-28.

136. Клейнер Г. Б. Устойчивость российской экономики в зеркале системной экономической теории / Г. Б. Клейнер. Ч. 1 // Вопросы экономики. – 2015. – № 12. – С. 107–123.

137. Клейнер Г.Б. Устойчивость российской экономики в зеркале системной экономической теории / Г. Б. Клейнер. Ч. 2 // Вопросы экономики. – 2016. – № 1. – С. 117-138. – (а).

138. Клейнер Г.Б. Системная интеграция евразийского экономического пространства / Г.Б. Клейнер // Научные труды Вольного экономического общества России. – 2016. – Т. 202. – № 5. – С. 169-176. – (b)

139. Клейнер Г. Б. В круге света системной парадигмы / Г. Б. Клейнер, С. Е. Щепетова, Р. М. Качалов // Экономическая наука современной России. – 2017. – № 3 (78). – С. 159-162.

140. Клейнер Г.Б. От «экономики физических лиц» к системной экономике / Г.Б. Клейнер // Вопросы экономики. – 2017. – № 8. – С. 56-74.

141. Клейнер Г.Б. Системная модернизация отечественных предприятий: теоретическое обоснование, мотивы, принципы / Г.Б.Клейнер // Экономика региона. – 2017. – Т. 13. – № 1. – С. 13-24.

142. Клейнер Г.Б. Системная сбалансированность экономики: монография / Г. Б. Клейнер, М. А. Рыбачук. ФГБУ ЦЭМИ РАН. – Москва: Изд. дом «Научная библиотека», 2017. – 320. – С. 63.

143. Клейнер Г.Б. Системная трансформация промышленности как «твердого ядра» отечественной экономики / Г.Б. Клейнер // Научные труды Вольного экономического общества России. – 2017. – Т. 207. – № 5. – С. 210-223.

144. Клейнер Г. Б. Экосистема предприятия в свете системной экономической теории / Б. Г. Клейнер // Стратегическое планирование и развитие предприятий: материалы XIX Всероссийского симпозиума (Москва, 10–11 апреля 2018 г.). – Москва: ЦЭМИ РАН, 2018. – С. 88-97. – (а)

145. Клейнер Г. Б. Социально-экономические экосистемы в свете системной парадигмы / Б. Г. Клейнер // Системный анализ в экономике – 2018: сб. трудов V Международной науч.-практ. конф. – биеннале (21–23 ноября 2018 г.) / под общ. ред. Г. Б. Клейнера, С. Е. Щепетовой. – Москва: Прометей, 2018. – С. 5-14. – (b)

146. Клейнер Г. Б. Социально-экономические экосистемы в контексте дуального пространственно-временного анализа / Г.Б. Клейнер // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2018. – Т. 5. – № 5. – С. 5-13.

147. Клейнер Г.Б. Главная задача – совершенствование организационно-экономического механизма развития российских предприятий / Г.Б. Клейнер, Н.Л. Пирогов // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). – 2018. – Т. 9. – № 2. – С. 248-259.

148. Клейнер Г.Б. Промышленные экосистемы: взгляд в будущее / Г.Б. Клейнер // Экономическое возрождение России. – 2018. – № 2 (56). – С. 53-62.

149. Клейнер Г.Б. Экономика экосистем: шаг в будущее / Г.Б. Клейнер // Экономическое возрождение России. – 2019. – № 1 (59). – С. 40-45.

150. Клейнер Г.Б. Проблемы реформирования отечественных предприятий / Г.Б. Клейнер // Экономическое возрождение России. – 2019. – № 2 (60). – С. 38-46.

151. Колошин А. Анализ зарубежного опыта повышения отраслевой, региональной и национальной конкурентоспособности на основе развития кластеров [Электронный ресурс] / А. Колошин, К. Разгуляев, Ю. Тимофеева, В. Русинов // Политанализ. Ру. – Режим доступа: http://www.politanaliz.ru/articles_695.html (дата публикации: 16.01.2009).

152. Коновалова М.Е. Кластерный подход и его роль в структурной сбалансированности общественного воспроизводства / М.Е. Коновалова // Успехи современного естествознания. – 2011. – № 12 – С. 93-96. URL: <http://www.natural-sciences.ru/ru/article/view?id=29034> (дата обращения: 28.08.2019).

153. Конференция ООН по торговле и развитию: Port marketing and the challenge of the third generation port. Report by the UNCTAD secretarial, 1992. (TD/B/C.4/AC.7/14) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?-publicationid=1165>

154. Конфисахор А. Dega Group покупает 200 га земли возле порта Усть-Луга для строительства индустриального парка [Электронный ресурс] / А. Конфисахор, Н. Ковтун. – Режим доступа: https://www.dp.ru/a/2015/09/14/Alpijskaja_UstLuga/ (дата публикации 14.09.2015).

155. Костенко О.В. Анализ научных публикаций по экономическим кластерам / О.В. Костенко // Актуальные научные исследования: экономика, управление, образование и финансы : сборник науч. трудов межд. науч.-практ. конф. – 2017. – С. 78-82.

156. Костенко О.В. Анализ подходов к разработке стратегии развития кластера по версии минэкономразвития России / О.В. Костенко // Вопросы современной экономики и менеджмента: свежий взгляд и новые решения: сборник материалов конференции. Вып. 3. – Нижний Новгород: Инновационный центр развития образования и науки, 2016. – 242 с. – С. 211-213.

157. Костенко О.В. Жизненный цикл экономического кластера: критерии развития [Электронный ресурс] / О.В. Костенко, О.А. Оленин // Фундаментальные исследования. – 2018. – № 4. – С. 92-97. – Режим доступа: <http://www.fundamental-research.ru/ru/article/view?id=42124>

158. Костенко О.В. Кластер как объект управления и социально-экономическая система / О.В. Костенко // Аграрная наука евро-северо-востока. – 2015. – №6. – С.75-80.

159. Костенко О.В. Методологические подходы к построению стратегии развития кластера / О.В. Костенко // Российское предпринимательство. – 2016. – Т. 17. – № 16. – С. 1945-1958.

160. Костенко О.В. Методологические подходы к построению стратегии развития кластера / О.В. Костенко // Российское предпринимательство. – 2016. – Т. 17. – № 16. – С. 1945-1958.

161. Костенко О.В. Мировой опыт развития кластеров: приоритет на формирование кластерных сетей / О.В. Костенко // Материалы межд. науч. – практ. конф. «Экономика, управление, образование: история, исследования, перспективы». – 2018. – С. 71-75.

162. Костенко О.В. Опыт и проблемы разработки стратегий развития кластеров / О.В. Костенко // Материалы конф. «Стратегии устойчивого развития национальной и мировой экономики». Ч. 2. – Уфа: Аэтерна, 2016. – 204 с. – С. 18-24.

163. Костенко О.В. Региональная кластерная политика: монография / О.В. Костенко. – Киров: Вятская государственная сельскохозяйственная академия, 2016. – 162 с.

164. Костенко О.В. Стратегии участия предприятий в кластере: поиск направлений кооперации и сотрудничества / О.В. Костенко // Фундаментальные исследования. – 2016. – №9. – Ч.3. – С.601–606.

165. Костенко О.В. Стратегия развития кластера: монография / О.В. Костенко. – Киров. Издательство: Вятская государственная сельскохозяйственная академия, 2017. – 164 с.

166. Костенко О.В. Стратегия развития кластеров: формирование терминологии / О.В. Костенко // Крымский научный вестник. – 2016. – № 3. – С. 102-115.

167. Костенко О.В. Управляющие компании кластеров: российский и зарубежный опыт / О.В. Костенко // Фундаментальные исследования. – 2017. – № 10-3. – С. 594-599.

168. Костенко О.В. Этапы жизненного цикла экономического кластера: состояние, движущие силы и процессы / О.В. Костенко // Аграрная наука Евро-Северо-Востока. – 2016. – № 2. – С. 74-79.

169. Кошевой В.С. Реформирование институтов управления инфраструктурой производства портовых услуг как фактор рыночной трансформации портовых городов [Электронный ресурс]/ В.С. Кошевой // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2010. –

№ 1 (21). – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/reformirova-nie-institutov-upravleniya-infrastrukturoy-proizvodstva-portovyh-uslug-kak-faktor-rynochnoy-transformatsii-portovyh>

170. Кувалин Д.Б. Российские предприятия в конце 2015 г.: антикризисная деятельность и оценка последствий взаимных экономических санкций запада и России // Проблемы прогнозирования. – 2016. – № 3 (156). – С. 144-161.

171. Кувалин Д.Б. Российские предприятия в конце 2017 г.: отсутствие значимых общеэкономических изменений и прогресс в машиностроении/ Д.Б. Кувалин, А.К.Моисеев, П.А. Лавриненко // Проблемы прогнозирования. – 2018. – № 3 (168). – С. 105–121.

172. Кувалин Д.Б. Российские предприятия весной 2016 г.: взаимоотношения со структурами государственной власти в условиях экономической депрессии /Д.Б. Кувалин, А.К. Моисеев, П.А. Лавриненко // Проблемы прогнозирования. – 2016. – № 6 (159). – С. 119-128.

173. Кузнецов А.Л. Синергетика как методологическая основа развития базовой инфраструктуры портоориентированной логистики / А.Л. Кузнецов, А.В. Галин, А.В. Кириченко // Вестник государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. – 2016. – № 6 (40). – С. 19-34.

174. Лаврикова Ю.Г. Кластеры как рыночный институт пространственного развития экономики региона: автореф. дис. на соискание уч. степени докт. экон. наук. – Екатеринбург, 2009. – 47 с.

175. Лавров С.Б. Промышленный «сдвиг» к морю и формирование портово-промышленных комплексов / С. Б. Лавров, С. С. Сальников // География океанов: Материалы VI съезда Географического общества СССР. – Ленинград, 1975. – С. 12–22.

176. Лавров С.Б. Размещение материального производства и непродовольственной сферы на берегах океана / С. Б. Лавров // Экономическая география Мирового океана. – Москва: Наука, Ленингр. отделение, 1979. – С. 84–103.

177. Ламбен Ж.-Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок / Ж.-Ж. Ламбен. – СПб.: Питер, 2007. – 800 с.

178. Лебедева Н.А. Стратеги о стратегическом планировании / Н.А. Лебедева, Б.С. Жихаревич // Региональная экономика. Юг России. – 2018. – № 1 (19). – С. 6-15.

179. Либман А. Модели корпоративной интеграции: региональные особенности / А. Либман // Мировая экономика и международные отношения. – 2008. – № 5. – С. 47-53.

180. Линев И.В. Эмерджентность и мультипликативный эффект в кластере / И.В. Линев // Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий. – 2016. – № 2. – С. 378-383.

181. Лобанов М.М. Формирование комплексов и кластеров в промышленности в условиях рыночных отношений / М.М. Лобанов // Журнал Новой экономической ассоциации. – 2011. – № 10. – С. 178-182.

182. Львов Д. С. Стратегическое управление: регион, город, предприятие. / Под ред. Д.С. Львова, А.Г. Гранберга, А.П. Егоршина. – М.: Экономика, 2005. – 608 с.

183. Львов Д.С. К теории институтов и институциональных преобразований / Д.С. Львов, В.В. Зотов, Б.А. Ерзнкян // Теория и практика институциональных преобразований в России: сборник науч. трудов под ред. Б.А. Ерзнкяна. Вып. 8. – М: ЦЭМИ РАН, 2007. – С. 5-17.

184. Макарова И. М. Экономический механизм повышения эффективности инфраструктуры промышленных предприятий / И. М. Макарова, С. А. Масютин, В.А. Епифанов // Транспортное дело России. – 2018. – № 4. – С. 24-28.

185. Макашина Е.В. Сравнительный анализ современного состояния морских портов в разных странах [Электронный ресурс] / Е.В. Макашина // Менеджмент в России и за рубежом. – 2010. – №2. – Режим доступа: <http://finpress.ru/library/658/30456/>

186. Максаковский В. П. Географическая картина мира [Электронный ресурс] / В. П. Максаковский. – 3-е изд., испр. – Москва: Дрофа, Кн. 2: Региональная характеристика мира. – 2007. – 480 с. URL: <https://librolife.ru/g4432066>

187. Манукян М.М. Теоретические вопросы развития кластерных структур в промышленности / М.М. Манукян // Основы экономики, управления и права. – 2014. – № 2 (14). – С. 65-68.

188. Марченко М.А. Кластерный подход как метод повышения конкурентоспособности экономической системы государства / М.А. Марченко, Н.Н. Пронина // Модели, системы, сети в экономике, технике, природе и обществе. – 2014. – № 3. – С. 50-55.

189. Маршалл А. Принципы экономической теории / А. Маршалл. – М.: Прогресс, 1993. – 594 с.

190. Масютин С. А. Промышленность России в цифровой экономике: тенденции и возможности / С. А. Масютин, И. В. Гуськова // Экономика и предпринимательство. – 2018. – № 11 (100). – С. 238-242.

191. Масютин С. А. Организационный механизм управления мультипроектами в промышленности / С. А. Масютин, Ю. В. Селявский, Р. П. Куксин // Транспортное дело России. – 2017. – № 6. – С. 18-20.

192. Масютин С. А. Политика импортозамещения и реиндустриализации в условиях санкций / С. А. Масютин, А. Г. Животовская // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2019. – № 2. – С. 116-123.

193. Масютин С. А. Стратегии импортозамещения и импортобезопасности в машиностроении России в условиях экономических санкций // Материалы междунауч.-практ. конф. «Энергетика, информатика, инновации-2016». В 3 томах. Национальный исследовательский университет «МЭИ», филиал в г. Смоленске, 2016. – С. 150-153.

194. Мезоэкономика: состояние и перспективы / Коллективная монография Волынский А.И., Гареев Т.Р., Дементьев В.Е., Дерябина М.А., Камко Е.В., Кирдина-Чэндлер С.Г., Кирилук И.Л., Клейнер Г.Б., Круглова М.С., [и др.]. – Москва, 2018. – Институт экономики Российской академии наук (Москва). – 314 с.

195. Мечников Л. И. Цивилизация и великие исторические реки / Л. И. Мечников. – Москва: Айрис-пресс, 2013. – 320 с.

196. Мигранян А.И. Теоретические аспекты формирования конкурентоспособных кластеров в странах с переходной экономикой // Вестник КРСУ. – 2002. – № 3.

197. Михайлов В. Юбилейный отчёт АСОП / В. Михайлов // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2017. – № 3 (155). – С. 22-26.

198. Михайлов С. В. Экономика Мирового океана / С. В. Михайлов. – Москва: Экономика, 1966. – 272 с.

199. Мишин Ю.В. Организационно-экономические проблемы создания нормативной базы стратегического планирования в России // Мир. – 2015. – Т. 6, № 2. – часть 2. – 27-31 с.

200. Мокий В.С. Междисциплинарные взаимодействия в современной науке: подходы и перспективы / В.С. Мойкий, Т.А. Лукьянова // Экономическая наука современной России. – 2017. – № 3 (78). – С. 7-21.

201. Мулдерс ванн В. Порт Антверпен. 28. 06. 2013. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.traceca-org.org/uploads/media/161_TRACECAROLE_APA_ru.pdf;

202. Новиков А.О. От промышленной политики к кластерному подходу развития экономики // А.О. Новиков, А.В. Бабкин, С.В. Здольникова. Под ред. А. В. Бабкина./ Труды межд. науч. – прак. конф. «Инновационная экономика и промышленная политика региона (ЭКОПРОМ-2015)». – Изд-во: Санкт-Петербург, «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого», 2015. – С. 293-300.

203. Новороссийский морской торговый порт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nmtp.info> (дата обращения 15.11.2018).

204. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики /Д. Норт. – М. Фонд «Начала», 1997. – 180 с.

205. Норт Д. Насилие и социальные порядки. Институциональные исследования как будущее социальных наук [Электронный ресурс] / Д. Норт, Дж. Уоллис, Б. Вайнгаст. – Режим доступа: <https://klex.ru/phk>

206. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства: федер. закон от 07 ноября 2011 № 305-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121269/

207. О внесении изменений в ФЗ «О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ: федер. закон от 18 июля 2017 № 177-ФЗ [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.garant.ru/hotlaw/federal/1123826/> (дата обращения 12.06.2018).

208. О внесении изменений в ФЗ «О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» и отдельные законодательные акты РФ»: федер. закон от 18 июля 2017 № 177-ФЗ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/hotlaw/federal/1123826/> (дата обращения 22.06.2018).

209. О внесении изменений в ФЗ О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ: федер. закон от 18 июля 2017 № 177-ФЗ. Гл. 1, – Ст. 9: [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/compare/12115482/57427858/tab/0/paragraph/1850778:1> (дата обращения 24.08.2018).

210. О внесении изменений в ФЗ О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ: федер. закон от 18 июля 2017 № 177-ФЗ. Гл.7, – Ст.35: [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/compare/12157006/57427856/tab/0/paragraph/342:4> (дата обращения 18.06.2018).

211. О внесении изменений в ФЗ О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ: федер. закон от 18 июля 2017 № 177-ФЗ. Гл. 6 – Ст. 31. п. 14. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/compare/12157006/57427856/tab/0/paragraph/341:0> (дата обращения 22.06.2017).

212. О внесении изменений в ФЗ О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ: федер. закон от 18 июля 2017

№ 177-ФЗ. Гл. 6, – Ст. 29, п. 3.1. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/compare/12157006/57427856/tab/0/paragraph/14951:4> (дата обращения 12.06.2017).

213. О зонах территориального развития в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон от 03 декабря 2011 № 392-ФЗ (ред. от 28.12.2013). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122563/ (дата обращения 12.06.2017).

214. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями: федер. закон от 8 ноября 2007 № 261-ФЗ. Гл. 6. Земельные и имущественные отношения в морском порту. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/document /12157006/paragraph/1073890170:0> (дата обращения 12.06.2017).

215. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями: федер. закон от 8 ноября 2007 № 261-ФЗ. (изменения от 18 июля 177-ФЗ): Гл. 1, – Ст. 9: [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/compare/12115482/57427858/tab /0/ paragraph/18507 78:1>.

216. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (с изменениями и дополнениями) : федер. закон от 8 ноября 2007 № 261-ФЗ (изменения от 3 июля 2018 № 324-ФЗ). гл. 6, – Ст. 29, п. 3.1: [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/compare/12157006/57427856/tab/0/paragraph/14951 :4>

217. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (с изменениями и дополнениями): федер. закон от 8 ноября 2007 № 261-ФЗ (изменения от 18 июля 2017 № 177-ФЗ). гл. 7, Ст. 35: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/compare/12157006/57 427856/ tab/0/paragraph/342:4>

218. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (с изменениями и дополнениями): федер. закон от 8 ноября 2007 № 261-ФЗ (изменения от 3 июля 2018 № 324-ФЗ). гл. 6, – Ст. 31, п. 14: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/compare/12157006/57427856/tab/0/paragraph/341:0>

219. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (с изменениями и дополнениями): федер. закон от 8 ноября 2007 № 261-ФЗ. – Ст. 12.1, ч. 3. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_docLAW_72390/

220. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (с изменениями и дополнениями): федер. закон от 8 ноября 2007 № 261-ФЗ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.garant.ru/12157006/3/#block_300

221. О морских портах РФ (с изменениями и дополнениями): федер. закон от 8 ноября 2007 № 261-ФЗ. Гл. 6. Земельные и имущественные отношения в морском порту. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/document/12157006/paragraph/1073890170:0>

222. О промышленной политике в Российской Федерации: федер. закон РФ от 31 декабря 2014 №483-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102365303>

223. О промышленных кластерах и специализированных организациях промышленных кластеров: постановление Правительства РФ от 31 июля 2015 №779 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.bstpress.ru/>

224. О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами: постановление Правительства РФ от 25.09.2002 № 705 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.szrf.ru/szrf/doc.phtml?nb=100&issid=1002002039000&docid=145> (дата обращения 20.04.2019).

225. О свободных портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ: проект федер. закона 2015 [Электронный ресурс]– Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=PRJ&n=133996#020333825607096379> (дата обращения 2.05.2019)

226. О стратегическом планировании в Российской Федерации: федер. закон от 28 июня 2014 № 172-ФЗ [Электронный ресурс] // Система ГАРАНТ. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/70684pcwr0>.

227. Обзор промышленных кластеров России. Ассоциация кластеров и технопарков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russiaindustrialpark.ru/> (дата обращения 04.05.2018 г.).

228. Обзор событий // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2018. – №5 (166). – С. 8.

229. Олерский В. Беспрецедентный рост портовой отрасли / В. Олерский // Морские порты. – 2017. – №3 (154). – 22 с.

230. Олерский В. Беспрецедентный рост портовой отрасли / В. Олерский // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2017. – № 4 (155). – С. 8–12.

231. Олерский В. Итоги положительные. Тренд на конкуренцию / В. Олерский // Морские порты. – 2018. – №2 (163). – 14 с.

232. Орлова В.Г. Анализ управленческих решений ОАО «ТагАЗ» в контексте этапов жизненного цикла организации / В. Г. Орлова, Д. В. Арутюнова // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 3 (44). – С. 200.

233. Орлова В.Г. Банкротство ОАО «ТагАЗ»: причины, факторы, возможности / В. Г. Орлова, Д. В. Арутюнова // Материалы V межд. науч – практ. конф. «Глобальный мир: многополярность, антикризисные императивы, институты» / под ред. М. А. Боровской, Ю. М. Осипова, А. Ю. Архипова. – Ростов-на-Дону: ЮФУ, 2014, – Т. 2. – 570 с. – С. 303-307.

234. Орлова В.Г. Институциональные проблемы формирования портово-промышленных комплексов в России [Электронный ресурс]/ В. Г. Орлова, Р. М. Качалов // Материалы XII межд. науч. конф. по институциональной экономике

«Новые институты для новой России» (NINR – 2018). – Казань: Познание. – С. 280–285. – Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=34878807>

235. Орлова В.Г. О проблемах формирования институциональных условий развития портовых комплексов. Институциональная экономика: развитие, преподавание, приложения / В. Г. Орлова, Т. В. Алесинская // Материалы IV межд. науч. конф. Гос. ун-т управления; под. ред. Г. Б. Клейнера. – Москва: ГУУ, 2015. – 332 с. – С. 229-233.

236. Орлова В.Г. ОАО «ТагАЗ»: стратегический анализ в условиях глобализации: монография [Электронный ресурс] / В. Г. Орлова, Д. В. Арутюнова. – Изд. LAP LAMBERT Academic Publishing is a trademark of: Omni Scriptum GmbH & Co. KG. – 2014. – 52 с.

237. Орлова В.Г. Портово-промышленные зоны: условия и источники развития / В. Г. Орлова // Известия ЮФУ. Технические науки. – 2012. – № 8 – С. 115-120.

238. Орлова В.Г. Промышленное развитие приморских территорий: условия, проблемы, тенденции / В. Г. Орлова // Известия ЮФУ. Технические науки. – 2013. – № 6 (143). – С. 75.

239. Орлова В.Г. Система портово-промышленного комплексобразования: специфика формирования в г. Таганроге / В. Г. Орлова // Материалы III науч. – практ. конф. «Системный анализ в экономике – 2012». – Финансовый университет при Правительстве РФ; под ред. Г. Б. Клейнера. – Москва: Фин. ун-т, 2012. – С. 98.

240. Орлова В.Г. Стратегический анализ российского автопрома в условиях глобализации (региональный аспект) / В.Г. Орлова, Д. В. Арутюнова // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 5. Ч. 1 – С. 175.

241. Орлова В.Г. Применение системы сбалансированных показателей в процессе реализации инвестиционного потенциала портово-промышленных комплексов / В.Г. Орлова, Т.В. Алесинская, Д.В. Арутюнова // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 8-2 (61-2). – С. 530-539.

242. Официальный портал Правительства Ростовской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://special.donland.ru/default.aspx?pageid=84672> (дата публикации: 18.09.2010).

243. Официальный сайт «Компании Усть-Луга» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.ust-luga.ru/activity/> (дата обращения 07.07.2018).

244. Официальный сайт ММК «Усть-Луга» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ust-lugammc.ru/Industrialnie_parki/Industrialniy_park_Ust_Luga_YUg (дата обращения 07.07.2018).

245. Официальный сайт ОАО «Компания “Усть-Луга”». – Режим доступа: <http://www.ust-luga.ru/info/> (дата обращения 07.07.2018).

246. Официальный сайт ОАО «Компания “Усть-Луга”». – URL: <http://www.ust-luga.ru/pr/news/1379/> (дата обращения 10.02.2017).

247. Официальный сайт ООО «Ростовский универсальный порт» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rup-port.ru/#about> (дата обращения 29.07.2017).

248. Официальный сайт порта Антверпен [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.portofantwerp.com/en> (дата обращения 07.07.2017)

249. Официальный сайт порта Антверпен [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/POA-2071Jaarverslag2017_UK_WEB%20FIN.pdf (дата обращения 10.08.2017)

250. Официальный сайт порта Антверпен. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://chemicalparks.eu/parks/port-of-antwerp> (дата обращения 13.07.2017).

251. Официальный сайт порта Антверпен. [Электронный ресурс]. –Режим доступа: <http://www.portofantwerp.com/en/organisation-chart> (дата обращения 07.07.2018)

252. Официальный сайт порта Антверпен. [Электронный ресурс]. –Режим доступа: <http://www.portofantwerp.com/en/international-port> (дата обращения 07.07.2017)

253. Официальный сайт порта Антверпен. [Электронный ресурс]. –Режим доступа: <https://chemical-parks.eu/parks/port-of-antwerp> (дата обращения 10.08.2017).

254. Официальный сайт порта Антверпен. [Электронный ресурс]. –Режим доступа: <https://www.portofantwerp.com/en/biggest-petrochemical-cluster-europe> (дата обращения 13.07.2017).

255. Официальный сайт порта Гамбург. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.hafen-hamburg.de> (дата обращения 02.02.2017).

256. Официальный сайт порта Гамбург. Port of Hamburg Magazine (Focus on industry). – 2017. – № 2. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.hafenhamburg.de/en/press/media/brochure/port-of-hamburg-2-2017---37958>

257. Официальный сайт порта Гамбург. Port of Hamburg Magazine (Focus on industry). – 2017. – № 1. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.hafenhamburg.de/en/press/media/brochure/port-of-hamburg-magazine-1-2017---37935>

258. Официальный сайт порта Роттердам [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/> (дата обращения 10.09.2018)

259. Официальный сайт порта Роттердам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.portofrotterdam.com/> (дата обращения 11.10.2018)

260. Официальный сайт порта Роттердам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.portofantwerp.com/en/concession-tariffs> (дата обращения 10.09.2018)

261. Официальный сайт порта Роттердам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/organisation> (дата обращения 10.09.2018)

262. Официальный сайт порта Роттердам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.portofrotterdam.com/en/files/sohar-businessreception-film-2016> (дата обращения 10.09.2018)

263. Официальный сайт порта Роттердам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.portofrotterdam.com/en/portauthority/organisation/participations> (дата обращения 10.09.2018)

264. Официальный сайт порта Роттердам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.portofantwerp.com/en/antwerp-port-authority> (дата обращения 10.09.2018)

265. Официальный сайт порта Роттердам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/about-the-port-authority> (дата обращения 11.07.2018)

266. Официальный сайт порта Роттердам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.portofrotterdam.com/en/shipping/sea-shipping> (дата обращения 18.03.2019)

267. Официальный сайт порта Роттердам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.portofrotterdam.com/nl/zaken-doen/waarom-rotterdam> (дата обращения 18.07.2018)

268. Официальный сайт порта Роттердам. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-pressreleases/rdm-rotterdam> (дата обращения 07.07.2018)

269. Официальный сайт порта Роттердам. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-enpersberichten/merwe-vierhaves-enrdm-vormeninnovation-district> (дата обращения 07.07.2018)

270. Официальный сайт порта Усть-Луга [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ust-luga.ru/info/> (дата обращения 20.03.2019)

271. Официальный сайт РБК. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/596c7dcd9a79470855911c87?from=newsfeed> (дата публикации 17.07.2017).

272. Официальный сайт ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bsamp.ru/> (дата обращения 20.10.2018).

273. Официальный сайт ФГУП «Росморпорт» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rosmorport.ru/history.html> (дата обращения 20.10.2018).

274. Палаш С. В. Институционально-методическое обеспечение Государственных программ развития как инструментов стратегического

планирования / С. В. Палаш // Научно-технические ведомости. Экономические науки. Стратегическое планирование развития экономических систем. – Санкт-Петербург: Изд-во Политехнического ун-та, 2016. – №4 (246). – С.10-20.

275. Пеппер Д. Управление отношениями с клиентами: как превратить базу ваших клиентов в деньги / Д. Пеппер, М. Роджерс. – Москва: Манн, Иванов и Фербер, 2006. – 336 с.

276. Перру Ф. Экономика XX в. / Ф. Перру. – М.: ИНФРА-М, 1961. – 598 с.

277. Пилипенко И.В. Кластеры и территориально-производственные комплексы в региональном развитии / И.В.Пилипенко // Региональное развитие и региональная политика России в переходный период / Под общ. ред. С.С. Артоболевского, О.Б. Глезер. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2011. – С. 191-208.

278. Пилипенко И.В. Повышение конкурентоспособности с помощью развития кластеров и промышленных районов / И.В.Пилипенко / Гуманитарный стратегический маневр / Под ред. В.Н. Кузнецова. – М.: Книга и бизнес, 2004. – С. 130-155.

279. Пилипенко И.В. Принципиальные различия в концепциях промышленных кластеров и территориально-производственных комплексов /И.В. Пилипенко // Вестник МГУ. Серия 5. География. – 2004. – № 5. – С.3-9.

280. Плесовских Ю.Г. Деликт-менеджмент в системе экономической безопасности бизнеса: монография / Ю.Г. Плесовских, Ю.В. Рожков, Г.П. Старинов. Под науч. ред. Ю.В. Рожкова. – Хабаровск: РИЦ ХГАЭП, 2011. – 220 с.

281. Покшишевский В. В. Теоретические аспекты притяжения расселения к морским побережьям и опыт количественной оценки этого притяжения // Известия ВГО. – 1975. – Т. 107. – № 1. – С. 87-96.

282. Полтерович В.М. // О формировании системы национального планирования в России / В.М. Полтерович // Государственный аудит. Право. Экономика. – 2016. – № 4. – С. 8-14.

283. Полтерович В.М. Институты догоняющего развития и гражданская культура / В.М. Полтерович // Научные труды Вольного экономического общества России. – 2017. – Т. 205. – № 3. – С. 314-328.

284. Полтерович В.М. Институциональные ловушки: есть ли выход? // Общественные науки и современность. – 2004. – № 3. – С. 5-16.

285. Полтерович В.М. От социального либерализма к философии сотрудничества / В.М. Полтерович // Общественные науки и современность. – 2015. – № 4. – С. 41-64.

286. Полтерович В.М. Проектирование институциональных реформ: перспективные траектории / В.М. Полтерович // Эволюция экономической теории: воспроизводство, технологии, институты. – СПб.: Алетейя, 2015. –С.299-308.

287. Полтерович В.М. Промышленная политика: рецепты или институты? / В.М. Полтерович // Журнал новой экономической ассоциации. – 2014. – № 2 (22). – С. 190-195.

288. Полтерович В.М. Разработка стратегий социально-экономического развития: наука против идеологии / В.М. Полтерович // Вопросы теоретической экономики. – 2017. – № 1 (1). – С. 55-65.

289. Полтерович В.М. Региональные институты модернизации / В.М. Полтерович // Вестник УГАЭС. Наука, образование, экономика. Серия: Экономика. – 2012. – № 1 (1). СС. 45-54.

290. Полтерович В.М. Эволюция институтов конкуренции, власти и сотрудничества / В.М. Полтерович // Материалы III межд. науч. – прак. конф. «Системный анализ в экономике – 2014 материалы». – 2015. – С. 28-40.

291. Полтерович В.М. Эволюция институциональных систем / В.М. Полтерович, Г.Б. Клейнер // Экономика и математические методы. – Издательство: Российская академия наук (Москва). – 2005. – Т. 41. № 3. – С. 140.

292. Поплавский В. Г. Вся жизнь с портовиками / В. Г. Поплавский // Морские порты. – 2017. – № 7 (158). – С. 42-44.

293. Попов Е. Типология моделей оценки межфирменных отношений / Е. Попов, К. Семячков, В. Симонова // Проблемы теории и практики управления. – 2016. – № 3. – С. 105–115.

294. Попов Е.В. Межстрановой анализ факторов промышленной кластеризации / Е.В. Попов, К.А. Семячков, В.Л. Симонова // Экономическая наука современной России. – 2017. – № 1 (76). – С. 116-128.

295. Порт на всю Европу. Совместный проект журнала «Эксперт» и посольства Королевства Нидерландов в РФ [Электронный ресурс] // Эксперт, 2006. – Режим доступа: http://expert.ru/countries/2006/05/port_na_vsyu_evropu/

296. Портер М. Конкуренция / М. Портер. Пер. с англ. – М.: ИД «Вильямс», 2005. – 606 с.

297. Принята концепция развития ростовской промзоны / Газета «Молот». – 2007. – 21 августа.

298. Промышленные кластеры [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cluster.hse.ru/> (06.08.2018 г.).

299. Райзберг Б. А. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. – Москва: ИНФРА-М, 2011.

300. Регулирование деятельности морских портов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://seaspirit.ru/morskie-konvencii/morskoepravo /regulirovanie-deyatelnosti-morskix-portov.html>

301. Рекорд С.И. Развитие промышленно-инновационных кластеров в Европе: эволюция и современная дискуссия / С.И. Рекорд. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. – 109 с.

302. Росморречфлот подвёл итоги года // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2016. – №4 (145). – С. 8-11.

303. Российское судоходство (отраслевой портал) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rus-shipping.ru/ru/flag/news/?id=27264> (дата публикации 26.01.2016).

304. Ростовский универсальный порт» перетянет на себя грузы, которые обслуживались в других портах / Газета «Город N». –2007. – № 33(741). 22-28 августа.

305. Рыжикова А.М. Теоретические основы формирования предпринимательского кластера /А.М. Рыжикова // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. – 2015. – № 110. – С. 1014-1027.

306. Сазанова С.Л. Институты и ценности хозяйственной деятельности / С.Л. Сазанова // Институциональная экономика и современное управление: монография. Под ред. чл.-корр. РАН Г.Б. Клейнера. – М.: Издательский дом ГУУ, – 2016. 362 с. – С. 122-130.

307. Сазанова С.Л. Институциональная теория: предпосылки становления и развития / С.Л. Сазанова // Симбирский научный вестник. – 2012. – № 2 (8). – С. 125-129.

308. Саушкин Ю.Г. Прогноз в экономической географии / Ю.Г. Саушкин // Вестник МГУ. Серия 5. География. – 1967. – № 5. – С. 39-45.

309. Сергеев А.М. Развитие инновационных кластеров как направление региональной промышленной политики / А.М. Сергеев // Экономика региона. – 2007. – № 3. – С. 122-129.

310. Симонова Л.М. Конкуренция регионов в условиях глобализации: кластерный подход / Л.М. Симонова, С.А. Иванова // Вестн. Тюмен. гос. ун-та. Социально-экономические и правовые исследования. – 2009. – № 4. – С. 240-246.

311. Ситохова Т.Е. Принципы и закономерности формирования региональной кластерной политики / Т. Е. Ситохова // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2017. – Т. 6, – № 12. – С. 82-88.

312. Смирнова О.О. Парадигмы и параллели / О.О. Смирнова // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие).– 2014. – № 3 (19). – С. 111-114.

313. Сомова Е.Ю. Модель стратегического поведения компании в условиях кластера / Е.Ю. Сомова // Экономический анализ: теория и практика. – 2010. – № 23 (188). – С. 40-46.

314. Сомова Е.Ю. Проблемы распада кластеров в экономическом пространстве современной Европы / Е.Ю. Сомова // Современная Европа. – 2010. – № 1 (41). – С. 98-111.

315. Сомова Е.Ю. Промышленные кластеры. Зарождение, функционирование и упадок / Е. Сомова // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – № 4. – С. 117-121.

316. Стратегическое планирование в регионах и городах России: пространство выбора и выбор пространства // Доклады участников XIV общероссийского Форума лидеров стратегического планирования. Санкт-Петербург, 19-20 октября 2015 г. / Под ред. Б.С. Жихаревича. – СПб.: МЦСЭИ «Леонтьевский центр», 2016. – 104 с.

317. Стратегическое управление: регион, город, предприятие / Под ред. Д.С. Львова, А.Г. Гранберга, А.П. Егоршина; ООИ РАН, НИМБ. – М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2004. – 605 с.

318. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosmorport.ru/media/File/seastrategy/strategy_150430.pdf

319. Структура и особенности экономики Франции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.economy-web.org/?p=382> (дата обращения 27.05.20017)

320. Суворова Л.А. Оценка и прогноз синергетического эффекта от развития промышленных кластеров в РФ (на примере биотехнологической отрасли РФ) / Л.А. Суворова // В сборнике: Российские регионы в фокусе перемен сборник докладов X Международной конференции. – 2016. – С. 182-194.

321. Суворова Л.А. Проблемы развития промышленных инновационных кластеров России [Электронный ресурс] / Л.А. Суворова // Известия ВолГТУ. – 2016. – №13 (192). – С. 8-13.

322. Таллиннский порт утвердил стратегию до 2020 года [Электронный ресурс] // Морские порты. – 2013 г. – № 5. 22 мая – Режим доступа: <http://rus.delfi.ee/daily/business/tallinnskij-port-utverdil-strategiyu-do-2020-goda?id=66168790>

323. Ташенова Л.В. Анализ состояния и развития промышленных кластеров России / Л.В. Ташенова, А.В. Бабкин, М.Г. Зинина // Труды науч. – практ. конф. с межд. участием. Под ред. А.В. Бабкина. «Инновационные кластеры цифровой экономики: драйверы развития». – 2018. – С. 147-161.

324. Ташенова Л.В. Анализ факторов, способствующих кластеризации промышленности / Л.В. Ташенова, А.В. Бабкин, С.В. Здольникова // Труды XVI науч.-практ. конф. с межд. участием. Под ред. А.В. Бабкина. «Цифровая экономика промышленности и сферы услуг: состояние и тенденции развития». – 2018. – С.194-200.

325. Ташенова Л.В. Концептуальные положения инновационной деятельности в промышленности / Л.В. Ташенова, А.В. Бабкин // Труды науч. – практ. конф. с межд. участием. «Инновационные кластеры цифровой экономики: драйверы развития». – 2018. – С. 290-301.

326. Ташенова Л.В. Особенности развития и характеристика инновационно-активных промышленных кластеров в экономике / Л.В. Ташенова, А.В. Бабкин // Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Институт научной информации по общественным наукам Российской академии наук; Отв. редактор В.И. Герасимов. – 2018. – С. 398-403.

327. Ташенова Л.В. Типология и структура промышленных кластеров / Л.В. Ташенова, А.В. Бабкин // Менеджмент в России и за рубежом. – Издательство: ООО «Финпресс». – Москва, 2019. –№1. – С. 4-14.

328. Топчиев А. Г. Приморские хозяйственные комплексы: понятийно-концептуальный анализ / А. Г. Топчиев, А. И. Полоса. – Владивосток: Изд-во ДВЦ АН СССР, 1987. – С. 42-50.

329. Тороп Н. Н. Приморский интегральный экономический регион как объект исследования социальной и экономической географии [Электронный ресурс] / Н. Н. Тороп. – 2002. – Режим доступа: http://sn-geography.crimea.edu/arhiv/2001/uch_14_1ag/torop_-29.pdf

330. Трещевский Ю.И. Управление эффективностью организации на основе интеграции / Ю.И. Трещевский, Е.М. Исаева, М.Г. Мовсесова // Вестник Воронеж. гос. ун-та. Серия: Экономика и управление. – 2008. – № 2. – С. 13–20.

331. Уильямсон О.И. Экономические институты капитализма: фирмы, рынки, «отношенческая» контракция / О.И. Уильямсон. – СПб.: Лениздат; SEV Press, 1996. – 702 с.

332. Управление конкурентоспособностью предприятий, отраслей, регионов / Алуян В.С. [и др.] // Коллективная монография. – Майкоп, 2016. – 338 с.

333. Ускова Т.В. Производственные кластеры и конкурентоспособность региона: монография / Т.В. Ускова [и др.]. – Вологда: Ин-т социально-экономического развития территорий РАН, 2010. – 246 с.

334. Факты и цифры Роттердам, 2016г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-economische-zaken/nieuws/2017/06/19/mogelijk-30-van-industriële-warmtevraag-door-ultradiepe-geothermie>;

335. ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bsamp.ru/> (дата обращения 12.01.18).

336. Фомин С. // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2018. – №4 (165). – С. 24.

337. Фурщик М. А. Индустриальный парк на припортовой территории / М. А. Фурщик // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2017. № 4 (155). – С. 24-27.

338. Хрущев А.Т. География промышленности СССР /А.Т. Хрущев. – Москва: изд. Мысль, 1986. – 416 с.

339. Центр кластерного развития Санкт-Петербурга [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://spbcluster.ru/cluster/> (03.06.2018 г.).

340. Челядин С. С прицелом на рост: УПК отмечает юбилей / С.С. Челядин // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2018. – № 4 (165). – С. 27.

341. Челябин С.С. УПК отмечает юбилей / С.С. Челябин // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2018. – №4 (165). – С. 27.

342. Шаститко А.Е. Кластеры как формы пространственной организации экономической деятельности. Теория вопроса и эмпирические наблюдения / А.Е. Шаститко // Балтийский регион. – 2009. – Т. 2. – № 2. – С. 107-117.

343. Шепелева Е. Универсальный порт больше не ростовский [Электронный ресурс] / Е. Шепелева // Город N. – 2017 – №24 (1232). – Режим доступа: http://gorodn.ru/razdel/novosti_kompaniy/sdelki/18497/ (27.06.2017).

344. Шитов В. Н. Комплексный подход к анализу конкурентоспособности предприятия / В. Н. Шитов, О. Ф. Цымбалист // Экономический анализ: теория и практика. – 2014. – № 13(364), С. 59-63.

345. Экономический портал uamconsult.com. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.uamconsult.com/book_371_chapter_11_II_Innova%D1%81_ionnaja_infrastruktura.html

346. Энциклопедия менеджмента [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pragmatist.ru/upravlencheskaya-struktura/vysshie-organy-upravleniyasovremennymi-organizaciyami.html>

347. Юбилейный отчет АСОП // Морские порты. – 2017. – №3 (154) – С. 22-26.

348. 20 лет журналу «Морские порты» // Информационно-аналитический журнал «Морские порты». – 2017. – № 3 (154). – С.10-11.

349. Achuthan K. Multi-level port resilience planning in the UK: How can information sharing be made easier? [Электронный ресурс] / K. Achuthan, D. R. Shaw, A. Grainger // Technological Forecasting and Social Change. – In Press, 2016. Corrected Proof. Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com>

350. Almazan A. Financial structure, acquisition opportunities, and firm locations / A. Almazan, A. De Motta, S. Titman, V. Uysal // The Journal of Finance. –№ 2. –Vol. 65.–2010.–P. 529-563.

351. Babkin I.A. Peculiarities of mechanism for implementation of public-private partnership in industry / Babkin I.A., A.V. Babkin, I.S. Khrebtenko, N.B. Smolskaia // В сборнике: 2017 6th International Conference on Reliability, Infocom Technologies and Optimization: Trends and Future Directions, ICRITO 2017 6. – 2018. – С. 306-313.

352. Babkin I.A. Peculiarities of mechanism for implementation of public-private partnership in industry / I.A. Babkin, A.V. Babkin, N.B. Smolskaya, I.S. Khrebtenko// В сборнике: Reliability, Infocom Technologies and Optimization (Trends and Future Directions) 6th International Conference ICRITO. – 2017. – С. 304-311.

353. Babkin A.V. Organizational and economic mechanism of management by innovative potential of industrial cluster / A.V. Babkin, S.V. Zolnikova, A. Kozlov, A. V. Babkin // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2019. – Т. 12. – № 2. – С. 71-83.

354. Beresford A. K. C. The UNCTAD and WORKPORT models of port development: evolution or revolution? / A. K. C. Beresford, B. M. Gardner, S. J. Pettit, A. Naniopoulos, C. F. Wooldridge // Maritime Policy & Management. – 2004. – Vol. 31. – Is. 2. – Pp. 93-107.

355. Bird J. Seaports and Seaport Terminals / J. Bird. – London: Hutchinson University Library, 1980. – 117 p.

356. Corrado L. Identifying and interpreting regional convergence clusters across Europe / L.Corrado, R.Martin, M. Weeks // The Economic Journal. – 2005. – Vol. 115. – № 502. Conference Papers. P. 133-160.

357. De Langen P. W. Institutional reforms of port authorities in the Netherlands; the establishment of port development companies [Электронный ресурс] / P. W. De Langen, L. M. Van der Lugt// Research in Transportation Business & Management. – 2007. –Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com>

358. Enright M. Survey on the characterization of regional clusters: Initial results [Электронный ресурс] / M. Enright // Working Paper. Institute of Economic Policy and Business Strategy, Competitiveness Program, University of Hong Kong, 2000.

Режим доступа: https://www.researchgate.net/publication/228599616_Survey_on_the_characterization_of_regional_clusters_initial_results

359. Ford R. Modern Railways [Электронный ресурс] / R. Ford. – 1997. – № 10. – P. 639-642 // В журнале «ЖДМ» – 1998. – №10. Режим доступа: <http://scbist.com/zhurnal-zheleznye-dorogi-mira/18797-zhdm-10-1998-perevozka-rudy-iz-porta-na-metallurgicheskii-zavod.html>

360. Fornahl D. Emerging Clusters: Theoretical, Empirical and Political Perspectives on the Initial Stage of Cluster Evolution / D. Fornahl, S. Henn, M.-P. Menzel. – UK, 2010. – P. 384.

361. Fornahl D. The Life Cycle of Clusters: A Policy Perspective / D. Fornahl, H. Robert // Edward Elgar Publishing, 2017. – 328 p.

362. Furre H. Cluster Policy in Europe – A Brief Summary of Cluster Policies in 31 European Countries / H. Furre. – Norway, 2008.

363. Gereffi G. The governance of global value chains / G. Gereffi, J. Humphrey, T. Sturgeon // Review of International Political Economy, – 2005. – Vol. 12. – P. 78-104.

364. Grabher G. The Weakness of Strong Ties. The Lock-in of Regional Development in the Ruhr Area // The Embedded Firm / ed G. Grabher. – L: Routledge, 1993. – P. 255-277.

365. Granovetter M. S. Strength of Weak Ties / M. S. Granovetter // American Journal of Sociology – 78(6). – 1973. – P. 1360-1380.

366. Gurieva L.K. New economic geography as the theoretical platform of region innovative development / L. K. Gurieva // Mediterranean Journal of Social Sciences. – 2015. – T. 6. № 3. – С. 19-26.

367. Jacobs J. The Economy of Cities / J. Jacobs. – Vintage Books, New York, 1969.

368. Ketels C. Recent Research on Competitiveness and Clusters: What Are the Implications for Regional Policy? (2013) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://clustermapping.us/sites/default/files/files/resource/Recent_research_on_competitiveness_and_clusters_what_are_the_implications_for_regional_policy.pdf

369. Kuznetsov A. L. The genesis of port development models in modern transportation science / A. L. Kuznetsov, A. V. Galin // Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova. – 2015. – № 2 (30). – P. 141-153.

370. Legal aspects of port management. Report by the UNCTAD secretariat. UNCTAD/SHIP/639. 11 February, 1993. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: unctad.org/en/docs/poshipd639.en.pdf

371. Lindqvist G., Ketels C., Solvell O. The cluster initiative greenbook 2.0. / G. Lindqvist, C. Ketels, O. Solvell. – Ivory Tower Publishers, Stockholm, 2013. – 66 p.

372. Lindsay V. J. The Development of international industry clusters: A complexity theory approach / V. J. Lindsay // Journal of International Entrepreneurship. 2005. Vol. 3. P. 71-97.

373. Mat N. Complexity as a means of resilience in metropolitan port areas: Application to the Aix-Marseille case study in France / N. Mat, M. Lopez-Ferber, G. Junqua, J. Cerceau // Journal of Cleaner Production, – Vol. 145. – 2017. – P. 159-171. – Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com>

374. Medium-Term Strategy (2014–2021). Doc. 37 C/4. UNESCO, 2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://unesdoc.unesco.org/images/0022/0022278/227860e.pdf> (дата обращения 4.09.2017).

375. Menzel M.P. Cluster life cycle dimensions and rationales of cluster evolution / M.P. Menzel, D. Fornal // Industrial and Corporate Change. – 2010. – № 19. – P. 205-238.

376. Miles R.E. Network organization: New concepts for the new forms / R.E. Miles, C.C. Snow // California Management Review. – 1986. – Vol. 28. – № 2. P. 62-73.

377. Nebot N. Challenges for the future of ports. What can be learnt from the Spanish Mediter-ranean ports? [Электронный ресурс] / N. Nebot, C. Rosa-Jiménez, R. PiéNinot, B. Perea-Medina. – Ocean & Coastal Management, – Vol. 137. – 2017. – P. 165–174. – Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0964569116304379>

378. Nishimura J. R&D productivity and the organization of cluster policy: An empirical evaluation of the Industrial Cluster Project in Japan / J. Nishimura, H. Okamuro // J. Technol. Transf. – 2011. – Vol. 36. – P. 117-144.

379. Orlova V. Management of port industrial complex development: Environmental and project dimensions [Электронный ресурс] / V. Orlova, S. Shirokova // MATEC Web of Conferences 193, 05055. – 2018. Режим доступа: <https://doi.org/10.1051/matecconf/201819305055>

380. Petts J. Crossing boundaries: Interdisciplinarity in the context of urban environments / J. Petts, S. Owens, H. Bulkeley // Geoforum. – 2008. – № 39 (2). – P. 593-601.

381. Piaget J. L'épistémologie des relations interdisciplinaires/ J. Piaget // Internationales Jahrbuch für interdisziplinäre Forschung. – 1974. – Vol. 1. – P. 154-172.

382. Port marketing and the challenge of the third generation port // UNCTAD. – UNCTAD, 1992. (TD/B/C.4/AC.7/14). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1165>

383. Porter M. Competitive advantage / M. Porter. – New York: Free Press, 1985. – 557 p.

384. Prokhorova V. V. Formation and development of industrial clusters in the socioeconomic regional system / V. V. Prokhorova, T. U. Anopchenko, V. E. Chernikova, L. V. Goloshchapova, N. N. Kulikova // Espacios, – Vol. 39. – Issue 31. – 2018. – 10 p. (Scopus)

385. Prokhorova V. V. Clustering of modern industrial enterprises as a criterion of successful activity / V. V. Prokhorova, V. E. Chernikova, N. N. Novoselova, A. L. Hendon, N. N. Seraya // International Journal of Applied Business and Economic Research, – Vol. 15. – Issue 23. – 2017. – P. 393-402 (Scopus).

386. Report by the UNCTAD secretariat: Legal aspects of port management [Электронный ресурс] / UNCTAD /SHIP/639. 11 February, 1993. – Режим доступа: <https://unctad.org/en/-docs/poshipd639.en.pdf>

387. Sölvell Ö. EU Cluster Mapping and Strengthening Clusters in Europe. [Электронный ресурс] / Ö. Sölvell, Ch. Ketels, G. Lindqvist // Luxembourg: The

European Cluster Observatory, Center for Strategy and Competitiveness, 2009. –Режим доступа: http://www.europeinnova.eu/c/document_library/get_file?folderId=26354&name=DLFE-6524.pdf

388. Sölvell Ö. Clusters – Balancing Evolutionary and Constructive Forces / Ö. Sölvell. – Stockholm: Ivory tower publishers, – 2009. – Second edition. – 140 p.

389. Tappi D. Clusters, Adaptation and Extroversion – a Cognitive and Entrepreneurial Analysis of the Marche Music Cluster / D.Tappi. – European Urban and Regional Studies – 12(3). – 2005. – pp. 289-307.

390. Tichy G. Regionale Kompetenzzyklen – Zur Bedeutung von Produktlebenszyklus und Clusteransätzen im regionalen Kontext / G. Tichy// Zeitschrift für Wirtschafts geographie. – Vol. 45. – 2001. – pp. 181-201.

391. Tödting F., Trippel M. Like Phoenix from the Ashes? The Renewal of Clusters in Old Industrial Areas / F.Tödting, M. Trippel. – Urban Studies, – 2004. – Vol.41. – pp. 1175-1195.

392. Port marketing and the challenge of the third generation port /UNCTAD. – 1992. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1165>

393. The Fourth-Generation Port [Электронный ресурс] / UNCTAD // Ports News letter. – 1999 – № 19. – P. 9-12. – Режим доступа: <https://translate.google.com/translate?hl=ru&sl=en&u=http://unctad.org/en/Docs/posdtetibm15.en.pdf&prev=search>

394. The Fourth-Generation Port [Электронный ресурс] / UNCTAD// Ports Newsletter, – 1999. – № 19. P. 9-12. Режим доступа: <https://unctad.org/en/Docs/posdtetibm15.en.pdf>

395. Verhoeven P. A review of port authority functions: towards a renaissance? / P. Verhoeven. – University of Antwerp, 2009. – P. 24.

396. Wallis J. J. Measuring the transaction sector in the American economy, 1870-1970 / J. J.Wallis, D. C. North // E.L. Stanley and R.E.Gallman (Eds.). Long-Term Factors in American Economic Growth. – Chicago: University of Chicago Press, 1986. – P. 95-148.

397. Williamson O. Strategizing, economizing and economic organization / O. Williamson // Strategic Management Journal. – Vol. 12. – 1991. – № 1. – P. 75-94.

398. Witte P. Weakest link or strongest node? Comparing governance strategies for inland ports in transnational European corridors [Электронный ресурс] / P. Witte, B. Wiegmans, T. Spit, C. Braun. Research in Transportation Business & Management. – 2016. – Vol. 19. – Pp. 97-105. – Режим доступа: <http://www.sciencedirect.com>

Приложение А

Глоссарий

Глобализация – коренная трансформация существующих ранее процессов интернационализации хозяйственной, культурной и политической жизни человечества, их резкое ускорение и глубокое качественное преобразование. На языке системного анализа, это начавшийся переход человечества к более крупным системообразующим общественным региональным или глобальным единицам.

Инкубатор – сложный многофункциональный комплекс, реализующий широкий перечень информационных услуг, занимает одно или несколько зданий. Инновационная фирма в зависимости от её технологического профиля покупает или арендует у инкубатора тот или иной набор инновационных услуг, куда обязательно входит аренда помещения. Инкубационный период фирмы-клиента длится обычно 2-3 года, реже 5 лет. По истечении этого срока инновационная фирма покидает инкубатор и начинает самостоятельную деятельность.

Инновация (нововведение) – конечный продукт инновационной деятельности, получивший реализацию в виде нового или усовершенствованного продукта, реализуемого на рынке, нового или усовершенствованного технологического процесса, используемого в практической деятельности. Выделяют три типа инноваций: продуктные; технические и процессные; организационно-управленческие. Продуктные инновации являются самым распространённым типом инноваций. Для одних предприятий – это полная смена ассортимента и существенное расширение номенклатуры, для других – повышение потребительских качеств продукции традиционного профиля с учётом запросов потребителя.

Инновационная деятельность – это процесс, направленный на реализацию результатов законченных научных исследований и разработок либо иных научно-технических достижений в новый или усовершенствованный продукт, реализуемый на рынке, в новый или усовершенствованный технологический

процесс, используемый в практической деятельности, а также связанные с этим дополнительные научные исследования и разработки.

Инфраструктура – её тип, качество, плата за использование: транспорт, связь, материально-техническая база строительства, сферы торговли, финансовые, социальные, научные учреждения, жилой фонд, учреждения образования, здравоохранения, культуры, спорта, инфраструктура промышленных предприятий, – инфраструктура институциональная, социальная, производственная, местная, городская, региональная, отраслевая, национальная, международная, мирохозяйственная.

Инновационная инфраструктура – организации, способствующие осуществлению инновационной деятельности (инновационно-технологические центры, технопарки, учебно-деловые центры и другие специализированные организации). Среди структур, способствующих развитию инновационной деятельности, особенно важны технопарковые структуры, которые могут быть от простейших, типа научных «отелей», размещающихся в небольших зданиях и охватывающих 2-3 вида услуг, до технополисов и регионов науки, представляющих крупные региональные экономические комплексы с инновационной направленностью. По возрастающей степени сложности технопарковые структуры располагают в следующей последовательности: инкубаторы, технологические парки, технополисы, регионы науки и технологий.

Менеджмент – система управления предприятием, ориентированная на удовлетворение потребностей посредством производства товаров и услуг в условиях рыночного хозяйства. Цель менеджмента – достижение высокого уровня производства, качества продукции и услуг при постоянном расширении и обновлении их номенклатуры. В широком смысле менеджмент означает стиль хозяйственной деятельности, поведение в условиях принятия решений по распределению материальных и духовных ресурсов как внутри предприятия, так и в сфере маркетинга. Усложнение экономической среды ставит перед менеджментом непростые задачи. Например, новые виды технологии отличаются системным характером, что обуславливает перестройку всей промышленной

структуры. Преобразования охватывают технологию, производственно-техническую базу предприятий, их ресурсное обеспечение, сам характер труда, всю систему производственных и других коммуникаций, методы проектирования и управления, отраслевую структуру производства и разделение труда, включая международное. Создание высокоэффективного производства, способного производить товары и услуги лучшего качества и по более низкой цене, чем продукция конкурентов, требует больших усилий и тщательно продуманных решений.

Потенциал организации – складывается из ресурсов и источников их пополнения, связей, положения и организационной системы в целом. Потенциал также характеризует максимально эффективное использование ресурсов для достижения поставленной цели. С другой стороны, потенциал представляет собой источник формирования конкурентного преимущества организации, а следовательно, нуждается в постоянном развитии и совершенствовании.

Производственная сфера – совокупность отраслей и видов хозяйственной деятельности, непосредственно занятых производством материальных благ. Материальное производство является основой жизнедеятельности любого общества.

Производственная подсистема ППК – предприятия и организации, расположенные на портовой (морской или речной порт) или в припортовой территории (индустриальная зона или на расстоянии нескольких десятков км от порта); через порт получают и/или отправляют продукцию или полуфабрикаты (мука, моторы для авто или судов) для производства конечного продукта; могут взаимодействовать друг с другом, что производит синергетический эффект.

Регион науки и технологий – охватывает значительную территорию, границы которой могут совпадать с границами целого административного района. В экономике такого района большую роль играет инновационная деятельность, поддерживаемая технопарковыми структурами. Научно-производственный комплекс представляет здесь единое целое, так как новые технологии, создаваемые в научных центрах, сразу же внедряются в производственном

секторе. В области науки и технологии функционируют крупные научные учреждения и промышленные предприятия, специализирующиеся на производстве наукоёмкой продукции. В этот комплекс входят также производственная и бытовая инфраструктуры, малый и средний бизнес, фонды и финансовые институты, зоны отдыха и культурные учреждения и др. Регион науки и технологий может включать технополисы, технопарки и инкубаторы, а также широкую инфраструктуру, поддерживающую научную и производственную деятельность.

Синергетика – (от греч. *sinergetikos* – совместный, согласованно действующий), научное направление, изучающее связи между элементами структуры (подсистемами), которые образуются в открытых системах (биологических, химико-физических и др.) благодаря интенсивному обмену веществом и энергией с окружающей средой в неравновесных условиях.

Синергетическая связь – связь, которая при кооперированных (совместных) действиях независимых элементов системы обеспечивает увеличение их общего эффекта до величины большей, чем сумма эффектов этих же элементов, действующих независимо; это усиливающая связь элементов системы.

Системная экономическая теория (СЭТ) возникла на рубеже XX—XXI вв. как реакция на обнаружившиеся проблемы ортодоксальной экономической теории. Основным предметом изучения в СЭТ стали социально-экономические системы разных масштабов и уровней. Такое обобщение позволило включить в единый предметный ряд различные по масштабам, формам и функциям виды экономической активности: организации, кластеры, экономические процессы и проекты, события, сетевые структуры, институты и институциональные совокупности и т. п. Целью создания и развития СЭТ была разработка единого научного аппарата для анализа разнокачественных явлений и образований в современной неоднородной, неравновесной и нестационарной экономике.

Стивидорная компания (от англ. stevedore) — фирма, владеющая причалом в порту и осуществляющая погрузочно-разгрузочные работы на этом причале (оператор порта).

Структура – 1) разделение экономики, экологического объекта или экономической категории на составные части по определённым признакам, установление взаимосвязей между этими частями; 2) состав, строение экономического объекта.

Структура системы – совокупность внутренних устойчивых связей между элементами системы, определяющая её основные свойства.

Структура системы – организация связей и отношений между её элементами. Например, многие сложные системы характеризуются иерархической структурой.

Структура управления (организацией) – упорядоченная совокупность взаимосвязанных элементов, находящихся между собой в устойчивых отношениях, обеспечивающих их функционирование и развитие как единого целого; форма разделения и кооперации управленческой деятельности, в рамках которой процесс управления, направленный на достижение цели.

Стратегическое планирование – термин «стратегическое» указывает на важность работы: важен анализ перспектив, тенденций, возможностей, опасностей, которые способны изменить условия. Присутствует адаптивность планов. Стратегия – это не функция времени, а функция направления.

Стратегическое управление – это современный инструмент управления развитием организации, направленным на повышение потенциала путем достижения конкурентоспособности в условиях нарастающих изменений во внешней среде и связанной с этим неопределенности. Предметом стратегического управления являются: 1) проблемы, связанные с целями компании, которые направлены на повышение эффективности деятельности организации путем обеспечения взаимосвязи целей, ресурсов и результатов; 2) проблемы, связанные с элементами организации, если эти элементы необходимы для достижения целей,

но в настоящий момент отсутствуют или имеются в недостаточном объеме; 3) проблемы, связанные с внешними факторами.

Стратегическое управление (регулярное) – является логическим развитием стратегического планирования и состоит из двух взаимодополняющих подсистем: подсистемы анализа и планирования стратегии и подсистемы реализации стратегии. Целью стратегического управления является развитие, т.е. изменение не только количественных, но и качественных характеристик. Например, к числу стратегических решений можно отнести решения о реконструкции предприятия, внедрении новой продукции и технологии, выходе на новые рынки сбыта. Продуктом стратегического управления является потенциал организации.

Стратегическое управление (в реальном масштабе времени) – решение неожиданно возникающих стратегических задач. Оно развивается в отраслях, где изменения во внешнем окружении происходят с высокой частотой и непредсказуемы.

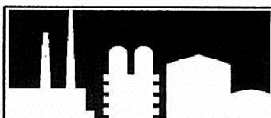
Стратегия предприятия – существует два взгляда на понимание сущности стратегии: 1) стратегия как долгосрочный план достижения цели: определяется конечное состояние, фиксируются действия для достижения данного состояния, составляется план действий с разбивкой по временным интервалам. Выработка стратегии – это нахождение цели и составление долгосрочного плана; 2) стратегия как долгосрочное направление развития компании: понимание стратегии исключает детерминизм в поведении, так как стратегия, определяя направление в сторону конечного состояния, оставляет свободу выбора с учетом изменяющейся ситуации. Выделяют четыре уровня разработки стратегии: корпоративный уровень; уровень СЗХ (стратегические зоны хозяйствования), на котором разрабатываются бизнес-стратегии; функциональный уровень; оперативный уровень (менеджеры низшего уровня).

Технологический парк – это научно-производственный территориальный комплекс со сложной функциональной структурой, основная задача которого состоит в формировании благоприятной сферы для развития малых наукоёмких

фирм-клиентов. Структурной единицей технопарка является центр, а к числу наиболее важных центров относятся исследовательский центр, инкубатор, научно-технологический комплекс (инновационный центр), промышленная зона, маркетинговый центр, центр обучения. Каждый из перечисленных центров реализует специализированный набор услуг, например, услуги, связанные с проведением исследовательских работ или с переподготовкой специалистов по какому-либо определённому технологическому направлению.

Технополис – представляет собой целостную научно-производственную структуру, созданную на базе отдельного города, в экономике которого заметную роль играют технопарки и инкубаторы. Новые товары и технологии, разработанные в научных центрах, используются для решения всего комплекса социально-экономических проблем города. Технополисы могут образованы как на основе вновь строящихся городов, так и на основе реконструирующихся. Существуют также технополисы «размытого» типа. Они возникают обычно на базе больших городов, которые при отсутствии чётко очерченных высокотехнологичных зон располагают развитыми инновационными структурами.

Приложение Б
Проект ООО «Курганнефтепродукт»



ПриволжскНИПИнефть

ООО "ПриволжскНИПИнефть"

443099, г. Самара, ул. Лейтенанта Шмидта, д.1
ИНН 6316165754, ОГРН 1116316005277

Заказ № 150518 от 15 мая 2018 года

Заказчик - ООО "ТМТ", г. Таганрог

Техническое перевооружение - ОПО площадка комплекса по хранению и перевалки нефти и нефтепродуктов общества с ограниченной ответственностью "Курганнефтепродукт" рег. А29-03098-0004. Дооборудование терминала для приготовления судового топлива блендером флекс «СВІ engineering» по рецептуре заказчика с организацией пункта бункеровки судов и перевалки судового топлива, используя существующий стендер В0030-10.

Рабочая документация

"Пояснительная записка"

150518 - ПЗ

Генеральный директор

Пурлин Д.А.

Главный инженер проекта

Евграфов А.В.

2018

1. Характеристика объекта

1.1. Наименование и место нахождения опасного производственного объекта
Опасный производственный объект (ОПО) «Площадка комплекса по хранению и перевалке нефти и нефтепродуктов Общества ограниченной ответственностью «Курганнефтепродукт»» регистрационный № А29-03098-0004, относится к III категории опасных производственных объектах. Расположение по адресу: Российская Федерация, Ростовская область, г. Таганрог, ул.Комсомольский спуск, д.1.

1.2. Сведения о заказчике (застройщике), генеральной проектной организации

Сведения о заказчике проекта

Полное наименование: общество с ограниченной ответственностью «ТМТ».

Сокращенное наименование: ООО «ТМТ».

Фамилии, инициалы и должности руководителей организации.

Директор ООО «ТМТ»

Полный почтовый и электронный адреса, телефон, факс организации.

Юридический адрес 347922, Российская Федерация, Ростовская область, ул.

Комсомольский спуск, д.1.

Телефоны: (8634) 344-169;

E-mail: apatsanova@kurganneft.ru.

Сведения об эксплуатирующей организации

Полное наименование: общество с ограниченной ответственностью

«Курганнефтепродукт».

Сокращенное наименование: ООО «Курганнефтепродукт».

Фамилии, инициалы и должности руководителей организации.

Директор ООО «Курганнефтепродукт»

Полный почтовый и электронный адреса, телефон, факс организации.

Юридический адрес 347922, Российская Федерация, Ростовская область, ул.

Комсомольский спуск, д.1.

Телефоны: (8434)344-111;

E-mail: kremmneva@kurganneft.ru

Сведения о разработчике проекта

Полное наименование: Общество с ограниченной ответственностью «Приволжский научно-исследовательский и проектный институт нефтегазовой промышленности».

Сокращенное наименование: ООО «ПриволжскНИПИнефть».

Фамилии, инициалы и должности руководителей организации.

Генеральный директор ООО «ПриволжскНИПИнефть» Пурлин Дмитрий

Александрович.

Полный почтовый и электронный адреса, телефон, факс организации.

Юридический адрес 443068, Самарская обл, г. Самара, ул. Лейтенанта Шмидта, д. 1,

этаж 1, поз.41, цокольный этаж поз. №№ 5,7,9,10,20-28.

Почтовый адрес: 443080, город Самара, улица Революционная, д.70, литер Е, офис 29.

Телефоны: (846) 221-65-67, 221-65-03.

E-mail: info@neftegazproekt.com.

2. Основание решения о разработке рабочей документации

Взам. инв. №							Лист
Подп. и дата							150518-ПЗ
Инв. №							2
	Изм.	Колум	Лист	Лодж	Подпись	Дата	

Техническое перевооружение опасного производственного объекта «Площадка комплекса по хранению и перевалке нефти и нефтепродуктов Общества ограниченной ответственностью «Курганнефтепродукт» Дооборудование терминала для приготовления судового топлива блендером флекс «СВІ engineering» по рецептуре заказчика с организацией бункеровки судов и перевалки судового топлива, используя существующий стендер В0030-10 по адресу: Ростовская область, г. Таганрог, ул. Комсомольский спуск, д.1.» выполнено на основании:

- договора № 150518 от 15.05.2018 г. между обществом с ограниченной ответственностью «Таганрогский мазутный терминал» (ООО «ТМТ») и обществом с ограниченной ответственностью «Приволжский научно-исследовательский и проектный институт нефтегазовой промышленности» (ООО «ПриволжскНИПИнефть»;
- технического задания на разработку документации, утвержденного исполнительным директором ООО «ТМТ» (Приложение 1).

3. Исходные данные для подготовки проектной и рабочей документации

В качестве исходных данных приняты следующие документы:

- уставные документы ООО «Курганнефтепродукт»;
- регистрационный номер А-29-03098-004 от 08 июня 2015 года на Опасный производственный объект «Площадка комплекса по хранению и перевалке нефти и нефтепродуктов Общества ограниченной ответственностью «Курганнефтепродукт» (приложение 2);
- лицензия №ВХ-29-005843 от 20 февраля 2016г. на «Эксплуатацию взрывопожароопасных и химически опасных производственных объектов I, II, III классов опасности»;

Ранее разработанная проектная документация:

- Рабочая документация «Терминал по перегрузке мазута на территории ОАО «Таганрогский судоремонтный завод»» шифр 8596, разработчик ОАО «Лукойл-Ростовнефтехимпроект»;
- Рабочая документация «Терминал по перегрузке мазута на территории ОАО «Таганрогский судоремонтный завод». Дооборудование» шифр 8761, разработчик ОАО «Лукойл-Ростовнефтехимпроект»;
- Рабочая документация «Перегрузочный терминал мазута (морская часть)» шифр ЮНТ-207, разработчик ЗАО «ГТ Морстрой»;
- Техническое перевооружение опасного производственного объекта «Площадка комплекса по хранению и перевалке нефти и нефтепродуктов» рег. № А29-03098-0004. Дооборудование перегрузочного терминала мазута на территории ООО «Курганнефтепродукт» в г. Таганрог, Комсомольский спуск 1 шифр 010616, разработчик ООО «ПриволжскНИПИнефть».

4. Основные сведения об объекте

ООО «Курганнефтепродукт» занимается эксплуатацией ОПО «Площадка комплекса по хранению и перевалке нефти и нефтепродуктов Общества ограниченной ответственностью «Курганнефтепродукт» на основании договора субаренды № 5 от 01.02.2016г. между ООО «ТМТ» и ООО «Курганнефтепродукт».

Терминал по перегрузке нефтепродуктов на суда ООО «Курганнефтепродукт» (акватория) расположен на технологической площадке на причале № 3 Ремонтной набережной Ремонтного бассейна с оборудованием для перекачки нефтепродуктов на нефтеналивное судно, а также включает часть акватории Ремонтного бассейна, примыкающей к причалу № 3.

Взам. инв. №	Подл. и дата	Изм. №						Лист
150518-ПЗ							3	
Изм.	Колум.	Лист	Листок	Подпись	Дата			

Год ввода в эксплуатацию – 2006 г.

Режим работы терминала – круглогодичный, круглосуточный, 2-х сменный при 12-ти часовом рабочем дне.

По назначению терминал является перевалочным, производящим перегрузку (перевалку) тёмных и светлых нефтепродуктов в резервуары для хранения с последующей отгрузкой нефтепродуктов на суда. Предусмотрена погрузка нефтепродуктов на суда непосредственно из ж/д цистерн.

По транспортным связям терминал по перегрузке нефтепродуктов является железнодорожной нефтебазой, получающей тёмные и светлые нефтепродукты по железнодорожному тупику наливом в вагон-цистернах.

Основные показатели, характеризующие терминал по перегрузке нефтепродуктов ООО «Курганнефтепродукт»:

Терминал предназначен для приема, хранения и перегрузки нефтепродуктов на суда.

Общая вместимость емкостей для хранения нефтепродуктов – 24895 м³. Максимальный объем одного резервуара 4979 м³. Коэффициент заполнения 0,85.

Проектный годовой грузооборот нефтепродуктов составляет 500 тысяч тонн.

По годовому грузообороту терминал по перегрузке нефтепродуктов на суда относится к 1-й группе.

Максимальный расчетный грузооборот железнодорожной эстакады – 8333 единиц в год подаваемых на терминал по перегрузке нефтепродуктов вагон-цистерн грузоподъемностью каждого 60 т, 694 единицы в месяц, 23 единицы в сутки. Единовременная подача вагон-цистерн на ж/д эстакаду – 14 единиц.

Судооборот причала отгрузки нефтепродуктов осуществляется нефтеналивными судами смешанного река-море плавания грузоподъемностью 6600 т и составит 75 танкеров в год, 6 танкеров в месяц.

Терминал для перевалки нефтепродуктов в соответствии с правилами технической эксплуатации нефтебаз, утвержденными приказом министерства энергетики РФ от 19 июня 2003 г. № 232, в зависимости от общей вместимости и максимального объема одного резервуара относится ко II категории. По годовому грузообороту относится ко 2-й группе нефтебаз.

Проектная мощность по перегрузке нефтеналивных грузов 0,5 млн.т/год.

Техническая оснащенность терминала по перегрузке нефтепродуктов удовлетворяет следующим требованиям:

- железнодорожная эстакада обеспечивает прием тёмных и светлых нефтепродуктов, доставляемых вагон-цистернами;
- резервуарный парк обеспечивает прием, хранение и отгрузку заданного количества нефтепродуктов. Количество резервуаров – 6 шт., в том числе один аварийный;
- трубопроводные коммуникации обеспечивают прием, транспортировку и отгрузку нефтепродуктов;
- наливные и сливные устройства, а также насосное оборудование обеспечивают выполнение слива и налива нефтепродуктов.

Морская часть терминала, размещенная на участке судоремонтной набережной, включает в себя:

- технологическую площадку на причале № 3;
- корабельные стендеры № 1 и № 2;

В апреле 2017г. ООО «Курганнефтепродукт» принял в эксплуатацию дополнительную линию по перевалке дизельного топлива и базового масла по проекту шифр 010616. В ходе модернизации терминала две из шести емкости резервуарного парка перепрофилировали под светлые нефтепродукты и базовое масло.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. №	

Изм.	Колуч	Лист	№дож	Подпись	Дата

150518-ПЗ

Лист

4

№ п/п	Нормативный документ	Наименование продукции
16.	ТУ 0252-014-00044434-2001	Топливо судовое IFO-180
17.	ТУ 0252-014-00044434-2001	Топливо судовое IFO-380
18.	ТУ 38.401-58-62-93 и ТУ 0258-045-00044434-2004	Вакуумные газойли
19.	ТУ 38.101656-2005	Топливо печное бытовое
20.	ТУ 38.101567-2005	Топливо маловязкое судовое
21.	ГОСТ 10585-99	Мазут флотский Ф-5
22.	ГОСТ 305-82	Топливо дизельное

При смене продуктов необходимо:

- все оборудование промыть и очистить от остатков нефтепродуктов,
- выполнить необходимое переключение потоков,
- включить/отключить электрический подогрев трубопроводов.

Трубопроводы и оборудование для перевалки нефтепродуктов использовать в соответствии с проектными параметрами по плотности и вязкости.

В соответствии с техническим заданием проектом предусматривается:

Размещение установки флексблендера «СВІ engineering» на территории действующего ОПО, с учетом нормируемых противопожарных расстояний с сохранением класса опасности.

Технологическая обвязка флексблендера для обеспечения подачи компонентов на смещение, готового продукта на хранение в резервуарный парк и перевалка на судно.

Размещение установки флексблендера «СВІ engineering» на территории действующего ОПО

Флексблендер относится к технологическим наружным установкам категорий БН.

Под технологической установкой понимается производственный комплекс зданий, сооружений и наружных установок, расположенных на отдельной площадке предприятия и предназначенный для осуществления технологического процесса нефтеперерабатывающего производства.

Проектные решения схемы организации земельного участка по пожарной безопасности направлены на: соблюдение пожаробезопасных расстояний (противопожарных разрывов) между соседними зданиями, сооружениями и технологическими установками, с учетом исключения возможного перехода пламени в случае возникновения пожара; создание условий, необходимых для успешной работы пожарных подразделений при тушении пожара.

Расстояния между вновь устанавливаемым блендером и зданиями, сооружениями по СП 155.13130.2014 «Склады нефти и нефтепродуктов требования противопожарной безопасности» в зависимости от степени огнестойкости, класса конструктивной пожарной опасности и категории по взрывопожарной опасности приведены в таблице 1.

Таблица №1 – Расстояния между вновь устанавливаемым блендером и зданиями, сооружениями

Наименование объектов, граничащих со зданиями и сооружениями складов нефти и нефтепродуктов	Необходимое противопожарное расстояние от наружных установок категорий АН, БН, ВН и ГН по пожарной опасности, расположенных на территориях складов нефти и нефтепродуктов, м
---	--

Взам. инв. №

Подп. и дата

Инд. №

Изм.	Колуч	Лист	Лодок	Подпись	Дата

150518-ПЗ

Лист

6

Предельно допустимая концентрация паров топлива в воздухе рабочей зоны 300 мг/м³. Дизельное топливо относится к малотоксичным веществам 4-го класса опасности. Топливо раздражает слизистую оболочку и кожу человека.

Оборудование, аппараты слива и налива, с целью исключения попадания паров топлива в воздушную среду рабочего помещения, должны быть герметизированы.

В помещениях для хранения и эксплуатации дизельного топлива запрещается обращение с открытым огнем, искусственное освещение должно быть во взрывобезопасном исполнении.

При работе с топливом не допускается использовать инструменты, дающие при ударе искру. При загорании топлива применимы следующие средства пожаротушения: распыленная вода, пена, при объемном тушении - углекислый газ, состав СЖБ, состав 3,5 и перегретый пар.

При разливе топлива необходимо собрать его в отдельную тару, место разлива протереть сухой тряпкой, а при разливе на открытой площадке место разлива засыпать песком с последующим его удалением.

При отборе проб, проведении анализа и обращении в процессе транспортных и производственных операций с топливом применяются индивидуальные средства защиты согласно типовым нормам.

Емкости, в которых хранится и транспортируется топливо, а также трубопроводы должны быть защищены от статического электричества.

В целях защиты от вторичных воздействий молний и разрядов статического электричества каждый наземный стальной резервуар должен быть надежно заземлен при помощи заземляющих устройств, рассчитанных на отведение тока.

Проверка заземления резервуаров и других устройств должна производиться не менее одного раза в год.

8. Компоновка, органы управления и сигнализация

Для обеспечения технологических мероприятий разделом "Автоматизация технологических процессов" предусматривается:

- подключение электропривода NS 31 запорной арматуры З_Б1, установленной на входном трубопроводе мазута М100 в флекс блендер (арматура ПА3);
- подключение электропривода NS 32 запорной арматуры З_Б2, установленной на входном трубопроводе мазута М100 в флекс блендер (арматура РСУ);
- подключение электропривода NS 33 запорной арматуры З_Б3, установленной на входном трубопроводе дизельного топлива в флекс блендер (арматура ПА3);
- подключение электропривода NS 34 запорной арматуры З_Б4, установленной на входном трубопроводе дизельного топлива в флекс блендер (арматура РСУ);
- подключение электропривода NS 35 запорной арматуры З_Б5, установленной на входном трубопроводе мазута М40 в флекс блендер (арматура ПА3);
- подключение электропривода NS 36 запорной арматуры З_Б6, установленной на входном трубопроводе мазута М40 в флекс блендер (арматура РСУ);
- подключение электропривода NS 38 запорной арматуры З_Б8, установленной на выходном трубопроводе готового продукта из флекс блендера (арматура ПА3);
- подключение электропривода NS 39 запорной арматуры З_Б9, установленной на выходном трубопроводе готового продукта из флекс блендера (арматура РСУ);
- подключение электропривода NS 310 запорной арматуры З_Б10, установленной на выходном трубопроводе готового продукта из флекс блендера (арматура РСУ);
- установку датчика загазованности QA 3001 в блок боксе флекс блендера;
- установку светового и звукового сигнализатора загазованности HA 3002, HL 3002 и кнопки ручного опробования, снятия HS 3003 сигнализации на блок-боксе;

Взам. штеп. №	Подп. и дата	Изм. №						Лист
150518-ПЗ							9	
Изм.	Колум	Лист	Модок	Подпись	Дата			

- установку извещателей пожарных тепловых ТА 3004 и ТА 3005 системы пожарной сигнализации в блок-бокс флекс блендера;
- установку извещателя пожарного ручного HS 3006 системы пожарной сигнализации на блок-бокс флекс блендера;
- установку светозвукового оповещателя HLA 3007 системы пожарной сигнализации в блок-бокс флекс блендера;
- перенос АРМа управления флекс блендером из блок бокса в операторную здания АБК;
- расширение системы управления с установкой необходимых модулей ввода вывода, клемм, кабелей;
- установку прибора приемно-контрольного охранно пожарного.

Кабельная линия, соединяющая датчики со шкафом автоматики выполнена экранированным контрольным кабелем с огнестойкой изоляцией МКЭШвнг(А)-FRLS.

Кабельная линия, соединяющая извещатели и оповещатели пожарной сигнализации выполнена экранированным контрольным кабелем с огнестойкой изоляцией КВВГЭнг(А)-FRLS.

Прокладка контрольного кабеля от места установки КИП и соединительных коробок до существующей кабельной эстакады выполняется в металлоруковах.

По существующей кабельной эстакаде, кабельная линия прокладывается в существующем и проектируемом кабельном коробе, предназначенном для измерительных цепей 4-20мА и цепей управления 24В.

Для реализации мероприятий, обеспечивающих требования промышленной безопасности объекта, проектными решениями предусматривается:

Проектом предусматривается дистанционное управление задвижками З_Б1-З_Б6, З_Б8-З_Б10.

Проектом предусматривается автоматический контроль загазованности воздушной среды в блок боксе флекс блендера При превышении НКПВ 20% автоматически включается предупредительная световая и звуковая сигнализация по месту и на АРМ оператора. При превышении НКПВ 50% автоматически включается аварийная световая и звуковая сигнализация по месту и на АРМ оператора. При этом, если был снят звуковой сигнал на 20% НКПВ, он автоматически включается при достижении загазованности в 50% НКПВ.

Проектом предусматривается автоматическое закрытие задвижек З_Б1, З_Б3, З_Б5 и З_Б8 при превышении второго порога загазованности в блок боксе флекс блендера или при пожаре в нем.

Проектом предусматривается автоматический останов зачистного насоса НБ-31 при превышении второго порога загазованности в блок боксе флекс блендера или при пожаре в нем.

Проектом предусматривается перенос АРМ управления флекс блендером из взрывоопасной зоны в невзрывоопасную.

Автоматический останов установки выполняется по заданной программе системы ПАЗ в соответствии с прилагаемым документом 150518-АТХ.Т1 "Таблица блокировок и их действия".

9. Мероприятия, обеспечивающие безопасную эксплуатацию оборудования.

Предусмотрены мероприятия, обеспечивающие безопасную эксплуатацию оборудования, а именно:

- Во взрывоопасной зоне установлено оборудование взрывозащищенного и искробезопасного исполнения;

- Все оборудование и трубная проводка заземляются к контуру заземления.

Проектом не предусматривается возведение объектов капитального строительства, необходимость в новых системах пожарной безопасности отсутствует.

Имя №	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист
			150518-ПЗ						10
Изм.	Колуч	Лист	Маск	Подпись	Дата				

10. Завершение проектной организации

Проектная документация выполнена в соответствии с утвержденной границей земельного участка, заданием на проектирование, свидетельством регистрации опасного производственного объекта в числе устанавливающими требования по обеспечению безопасной эксплуатации зданий, строений, сооружений и безопасного использования прилегающих к ним территории и с соблюдением технических условий, и обеспечивают безопасную для жизни, и здоровья людей эксплуатацию объекта при соблюдении предусмотренных в проектной документации мероприятий, и на основании свидетельства СРО-П-014-05082009-73-0033 о допуске к определенному виду или видам работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства от 28.04.2016 г. выданное НП СРО "Межрегиональное объединение проектных организаций".

Проект разработан в соответствии с требованиями экологических, санитарно-гигиенических противопожарных и других норм, действующих на территории Российской Федерации и обеспечивает безопасную для жизни и здоровья людей эксплуатацию объекта при соблюдении мероприятий предусмотренных проектной документацией.

Главный инженер проекта



Евграфов А.В

Имя №	Подп. и дата	Взам. инв. №					Лист
Изм.	Копия	Лист	№ док.	Подпись	Дата	11	

150518-ПЗ