

ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ЮЖНО-ПРИМОРСКОГО ИНДУСТРИАЛЬНОГО ОКРУГА

© 2022 г. А.В. Мошков

Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, Владивосток, Россия

e-mail: mavr@tigdvo.ru

В Тихоокеанской России формируется Южно-Приморский индустриальный округ, специализирующийся на морехозяйственных видах деятельности – судостроение и судоремонт, рыбная промышленность, морской транспорт. Ведущими факторами формирования производства в индустриальном округе выступают квалифицированные трудовые ресурсы, развитая социальная и производственная инфраструктура, стабильный спрос на продукцию и услуги морехозяйственных видов деятельности, выгодное приморское экономико-географическое положение. Здесь формируется пространственная совокупность взаимосвязанных элементов (поселений), имеющих специфическую территориально-отраслевую структуру. Территориально-отраслевая структура индустриального округа представляет собой взаимосвязанные пространственные сочетания предприятий (организаций), расположенные в поселениях разного ранга – от экономических центров (узлов), до социально-экономических регионов, состоящих из одного или нескольких административно-хозяйственных районов (субъектов РФ, муниципальных образований). Наиболее тесные отношения отмечаются между предприятиями экономических центров, объединенными общей хозяйственной специализацией, а также использованием единых объектов транспортной, производственной и социальной инфраструктуры. Крупные предприятия в индустриальном округе не только используют имеющиеся благоприятные факторы развития производства, но также могут создавать условия для формирования необходимых факторов (привлекать рабочую силу, инвесторов, инициировать местные власти на развитии инфраструктуры и др.). В результате такого взаимодействия на юге Тихоокеанской России сложились условия для формирования Южно-Приморского индустриального округа – относительно небольшого по площади района концентрации специализированных предприятий (или групп предприятий, экономических центров), состоящих преимущественно из морехозяйственных видов деятельности, объединенных общей производственной и социальной инфраструктурой, что обеспечивает им дополнительный экономический эффект.

Ключевые слова: территориально-отраслевая структура, Южно-Приморский индустриальный округ, факторы формирования производства, этапы индустриализации, Тихоокеанская Россия.

DOI: 10.5922/1994-5280-2022-2-7

Введение и постановка проблемы. Изменения структуры производства под влиянием совокупности факторов (в первую очередь, спроса потребителей) в пространственном выражении могут быть представлены в форме индустриальных округов – относительно небольших по площади районов концентрации взаимосвязанных специализированных предприятий (или групп предприятий, экономических центров) какого-либо вида экономической деятельности, кооперирующихся в территориально-производственные системы. [11; 12]. Пространственная близость предприятий, входящих в состав территориально-отраслевой структуры индустриальных округов, облегчает кооперацию и снижает транзакционные издержки.

Возможности успешной реализации стратегии социально-экономического развития Приморского края зависят от уровня развития социально-экономических и адми-

нистративных центров, в том числе, сформировавшихся на территории Южно-Приморского индустриального округа (рис. 1).

В состав индустриального округа входят крупные для Тихоокеанской России экономические центры – города Владивосток, Артем, Большой Камень, Уссурийск и небольшие поселения, расположенные в Надеждинском, Хасанском и Шкотовском муниципальных образованиях. Экономические центры в Южно-Приморского индустриального округа находятся на берегах залива Петра Великого (Японское море), располагают схожим набором благоприятных и негативных факторов формирования и развития территориально-отраслевой структуры хозяйства, имеют общую морехозяйственную специализацию и инфраструктуру (транспортную, энергетическую, социальную). Территория индустриального округа наиболее развитая в социально-экономическом отношении часть

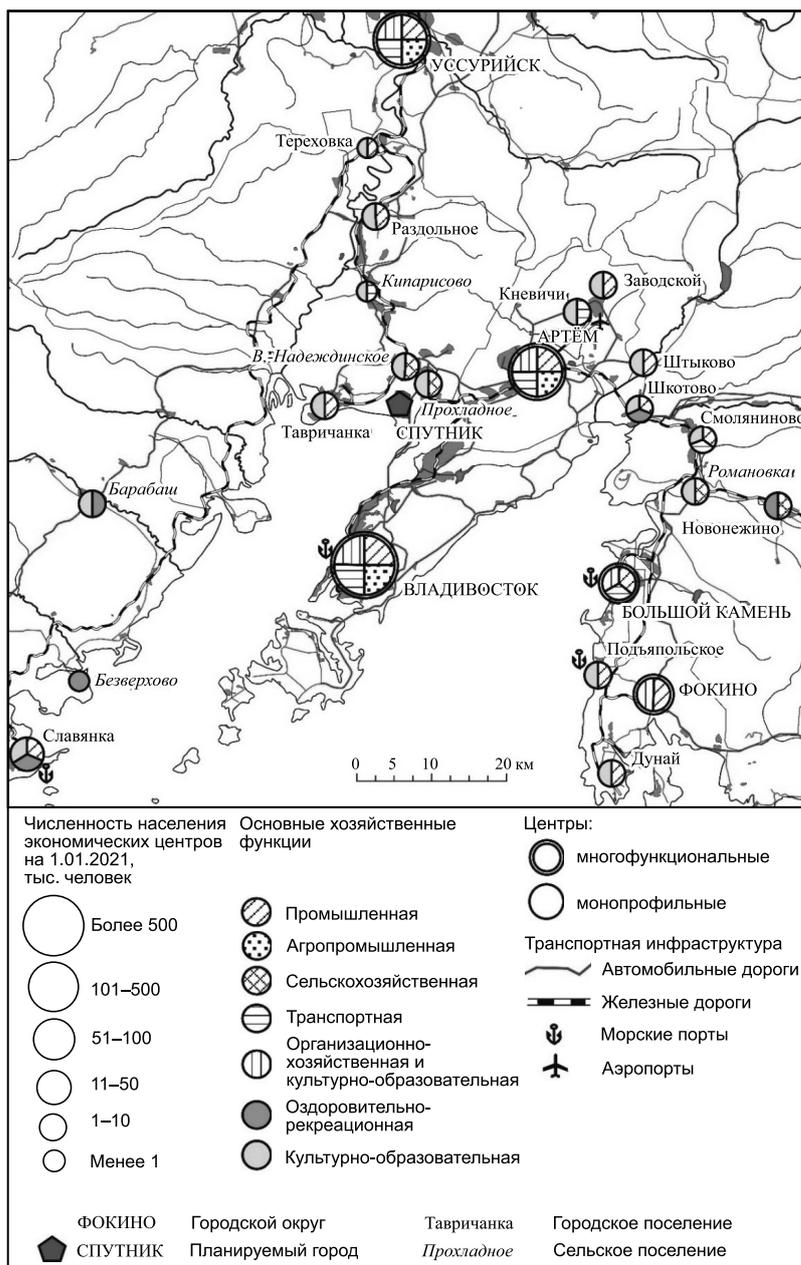


Рис. 1. Экономические центры Южно-Приморского индустриального округа.

Приморского края. На территории Южно-Приморского округа проживало 70,1% населения края было занято 73,6% среднесписочной численности работников организаций и сосредоточено 66,5% промышленного производства. [18]. Хозяйственная специализация индустриального округа – морехозяйственные виды деятельности (судостроение и судоремонт, рыбная промышленность, морской транспорт). Следует отметить, что рыбопромышленные предприятия индустриального округа в 2019 г. обеспечивали

около 50% производства переработанной и консервированной рыбы, ракообразных и моллюсков и 5,7% производства консервов и пресервов рыбных и из морепродуктов в Приморском крае [16; 17]. В составе Южно-Приморского индустриального округа город Владивосток занимает ведущие позиции в экономике всего Приморского края по совокупности ведущих социально-экономических показателей (64,6% от средне-

списочной численности работников в организациях края) [19].

В функциональном отношении в структуре сложившихся экономических центров Южно-Приморского индустриального округа можно выделить две группы производств: 1) основные, специализированные производства, развитие которых обусловлено необходимостью решения общегосударственных задач (продукция этих производств поступает на межрайонный, либо на внешний рынок); 2) обслуживающие, решающие местные задачи производства (их продукция обеспечивает местные потребности производства и населения) [3; 15]. Виды деятельности, относящиеся к морехозяйственной деятельности, выполняют во всех экономических центрах индустриального округа специализированную функцию.

Пространственное развитие территориально-отраслевой структуры индустриального округа осуществляется в виде формирования хозяйственно связанных «сетевых структур», в которых необходимые факторы производства (квалифицированные трудовые ресурсы, социальная и производственная инфраструктура, спрос потребителей) могут дополняться (и даже создаваться) на территории при государственной или корпоративной поддержке. Совокупность предприятий индустриального округа может объединять размещение в социально-экономических регионах, одном или нескольких административно-хозяйственных районах или экономических центрах (узлах). Производственно-технологические и экономические связи в индустриальном округе наиболее тесно увязывают предприятия в целостную систему. Связи и отношения в структуре индустриального округа отличаются большим многообразием. Более тесные отношения отмечаются между предприятиями экономических центров, объединенными общей хозяйственной специализацией, использованием единых объектов транспортной, производственной и социальной инфраструктуры.

Следует отметить, что процессы формирования индустриальных округов на территории Тихоокеанской России рассмотрены еще недостаточно полно. В целом низкий уровень социально-экономического развития регионов Тихоокеанской России не позволяет выделять полномасштабные индустриальные округа, которые сформировались в экономи-

чески развитых странах мира. В тоже время, на юге Приморского края сложились необходимые предпосылки для формирования индустриального округа с морехозяйственной специализацией территориально-отраслевой структуры, которая может обеспечить эффективное функционирование предприятий и организаций. Эту особенность территориальной структуры хозяйства Приморского края необходимо учитывать при разработке и корректировке федеральных и региональных Программ социально-экономического развития субъектов Российской Федерации.

Обзор ранее выполненных исследований по теме. Впервые понятие о индустриальных округах сформулировал А. Маршалл [12]. В дальнейшем, процессы формирования индустриальных округов в зарубежных странах были рассмотрены в работах зарубежных ученых [20; 21; 23–27] и др. В этих исследованиях, отмечено, что особенности взаимодействия поставщика и потребителя обусловлены, в первую очередь, действием закона рыночного спроса, т.е. обязательно наличие действенной конкуренции как между покупателями за товар, так и между продавцами за покупателя. Подобная «гибкая» специализация предполагает изменение структуры производства под влиянием совокупности факторов (в первую очередь, спроса потребителей) в пространственном выражении представляют собой относительно небольшие по площади районы концентрации специализированных предприятий (или групп предприятий, экономических центров) какой-либо отрасли промышленности, кооперирующихся в цепочки добавленной стоимости. Пространственная близость предприятий, образующих «индустриальные округа», облегчает кооперацию и снижает транзакционные издержки.

Среди работ отечественных ученых, занимавшихся изучением индустриальных округов, которые функционируют в экономиках зарубежных странах, можно отметить исследования А.П. Горкина [7], который рассматривал пространственные особенности функционирования постиндустриальной промышленности в зарубежных странах. Н.С. Мироненко и А.В. Федорченко [13] проанализировали различные концепции территориальной организации производства (в том числе формирование индустриальных

округов) и их влияние на региональное развитие. С.А. Михальцов [13] подробно рассмотрел генезис понятия индустриального района и отметил, что достижение производственной эффективности в индустриальных округах возможно двумя путями: 1) формирование крупных производственных единиц, которые вертикально интегрированы в единое производственное сочетание и 2) в форме концентрации многих малых фабрик, специализирующихся на различных стадиях единого производственного процесса в пределах весьма ограниченного географического района. С.А. Адамайлис [1] рассматривал эффекты, возникающие от деятельности индустриальных парков и технопарков на региональном уровне и др.

Результаты изучения экономико-географических особенностей хозяйственного освоения, функционирования и развития территориально-отраслевой структуры промышленных центров Южно-Приморского индустриального округа и его главного промышленного ядра – Владивостока (включая зону его экономического влияния), представлены в работах П.Я. Бакланова [4], П.Я. Бакланова, Ю.А. Авдеева, М.Т. Романова [5], В.Н. Ознобихина, В.И. Преловского и др. [9], М.П. Крылова [10], Л.П. Богдановой [6], А.В. Мошкова [14; 15] и др.

Однако, взаимосвязи и взаимозависимости между изменениями в территориально-отраслевой структуре экономических центров, функционирующих в пределах в Южно-Приморского индустриального округа, в них рассмотрены недостаточно полно.

В общем виде «перенос» видов деятельности из одного или нескольких центров инноваций на периферию осуществляется в виде процесса «диффузии нововведений», механизмы которого рассмотрены в работах Т. Хегерстранда [22]. Среди отечественных ученых, которые занимались изучением процессов распространения инноваций в России, можно отметить В.Л. Бабурина и С.П. Земцова [2].

Важно рассмотреть пространственные взаимосвязи и взаимоотношения, складывающиеся в пределах Южно-Приморского индустриального округа, в первую очередь – между основным экономическим центром (Владивостоком) и другими центрами индустриального округа, в том числе и в виде этапов формирования основных видов

деятельности в территориально-отраслевой структуре индустриального округа.

Материалы и методы исследования.

Для характеристики территориально-отраслевой структуры использовалась статистическая информация, предоставленная Федеральной службой государственной статистики, а также Территориальным органом федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю.

В работе использовались экономико-географические методы анализа территориально-отраслевой структуры индустриальных округов и экономических центров.

Выделялись целостные территориально-производственные системы, экономические центры, характеризующиеся специфическими сочетанием факторов размещения и особенностями функциональной структуры.

Отраслевой метод позволяет выделять в территориально-отраслевой структуре специализированные и обслуживающие виды экономической деятельности, основные факторы их эффективного размещения, а также пространственные межотраслевые взаимосвязи в пределах индустриального округа.

Анализ факторов и сложившейся территориально-отраслевой структуры позволяет обоснованно представить перспективные направления развития экономических центров индустриального округа.

Картографический метод анализа индустриального округа позволяет отметить пространственные особенности размещения отраслей и экономических центров.

Результаты исследования. В настоящее время в состав Южно-Приморского индустриального округа входят следующие муниципальные образования: 1) городские округа Артем, Владивосток, Большой Камень, Находка, Партизанск, Уссурийск, Фокино и 2) муниципальные районы – Надеждинский, Партизанский, Уссурийский, Хасанский, Шкотовский.

По уровню развития промышленного производства (объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами в Южно-Приморском индустриальном округе, выделяются Владивосток (142,2 млрд руб. в 2019 г.), Большой Камень (21 465 млн руб.), Находка (16 734), Уссурийск (24 055), Артем

Таблица 1. Переработка и консервирование рыбы, ракообразных и моллюсков в муниципальных образованиях Южно-Приморского индустриального округа в 2017–2020 гг. (тонн)

	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Приморский край, всего	697 361,6	606 019,7	649 448,1	707 146,2
в том числе городские округа:				
Артемовский	2 862,4	2 905,3	3 635,3	3 878,8
Владивостокский	379 359,5	297 317,2	282 388,8	289 273,3
Уссурийский	577,7	1 515,9	733,7	3 050,2
Хасанский муниципальный район	3 830,7	5 956,0	4 304,5	4 232,1
Доля Южно-Приморского индустриального округа в крае, в %	55,4	50,8	44,8	42,4

Составлено автором по: [16].

(10 030) и др. На долю Владивостока приходилось 40,7% производства промышленной продукции края. [16]. Больше половины промышленной продукции Южно-Приморского индустриального округа произведено на обрабатывающих производствах.

Следует отметить, что города Владивосток и Большой Камень – крупные центры морехозяйственной деятельности не только Приморского края, но и всего Дальнего Востока России. В последние годы, рыбообрабатывающие предприятия индустриального округа выпускали более 40% переработанной и консервированной рыбы, ракообразных и моллюсков, произведенных в Приморском крае (табл. 1).

В процессе развития индустриального округа из основного экономического центра (Владивостока), в том числе опосредованно (из экономических центров в Европейской части страны), осуществляется хозяйственное воздействие на периферийные экономические центры, в результате которого в них формируются новые виды деятельности. В последующем, вокруг некоторых центров, обладающих высоким собственным потенциалом развития, формируются другие территориальные сочетания производств. В результате, на территории индустриального округа формируется «сетевая» территориальная структура, состоящая из однородных видов деятельности. Например, основу территориально-отраслевой структуры экономических центров Южно-Приморского индустриального округа образуют совокупность видов морехозяйственной деятельности: судостроение и судоремонт, рыбная промышленность, морской транспорт, которые

сформировались за все время хозяйственного освоения территории южных регионов Тихоокеанской России. Значение «морской составляющей» в развитии экономики восточных регионов России и в перспективе будет существенно возрастать [8].

Р. Уолкер и М. Сторпер [28] отмечали, что, начиная с 1980-х гг. наличие благоприятных факторов на территории безусловно привлекает производителей. При этом, сами промышленные фирмы (при содействии федеральной, региональной и местной власти) могут усиливать действие благоприятных факторов или компенсировать негативные. Например, организовать переобучение местной рабочей силы, приглашать трудовые ресурсы из других регионов, привлекать зарубежных инвесторов, инициировать внедрение преференций для бизнеса от федеральных и местных властей, стимулировать строительство новых и реконструкцию существующих объектов инфраструктуры и т.д. Ими выделяются четыре стадии воздействия промышленности на территорию (четыре стадии «постфордистской индустриализации»: локализации, селективного роста, дисперсии и перемещения полюса роста).

В Южно-Приморском индустриального округе можно выделить все стадии индустриализации. На первом этапе формирования его хозяйственной структуры («локализации») сформировался основной экономический центр – г. Владивосток, основу экономического потенциала которого образовали морской транспорт, машиностроение (судоремонт) и рыбная промышленность. В качестве благоприятных факторов размещения выступали выгодное приморское географиче-

ческое положение (наличие удобных заливов и бухт для стоянок морских судов и строительства причалов морских портов), а также сырьевой фактор – наличие вблизи от города месторождений угля (Зыбунные копи) и разнообразных строительных материалов (кирпичные глины, песок, строительный камень). Наиболее важный негативный фактор – дефицит трудовых ресурсов, в том числе высококвалифицированных инженеров и рабочих для судоремонтных заводов. Проблема решалась на правительственном уровне за счет привлечения населения из центральных регионов России различными льготами и преференциями. Другая проблема – дефицит потребительских товаров и услуг собственного производства. Значительные объемы потребительских товаров поступали во Владивосток и Приморье из-за рубежа (в основном из Северо-Восточных провинций Китая и Японии), частично – из европейской части России и Сибири. В дальнейшем, основную функцию обеспечения населения индустриального округа потребительскими товарами взял на себя Уссурийск – крупный центр машиностроения, легкой и пищевой промышленности Приморского края.

На следующем этапе («селективной субурбанизации») в непосредственной близости от Владивостока началось формирование системы экономических центров, которые обеспечивали его потребности в необходимом топливе и сырье, потребительских товарах. К их числу можно отнести следующие угледобывающие центры: Артем (поселок Зыбунные копи) и Тавричанка. В последующем, был в большей степени реализован потенциал развития этих центров, когда добыча угля была дополнена производством электроэнергии.

Этап «дисперсии» характеризуется созданием в индустриальном округе нескольких новых крупных экономических центров, отличающихся схожей территориально-отраслевой структурой производства (Большой Камень). Например, состав специализированных производств в структуре экономики Находки во много повторяет отраслевую структуру Владивостока (морской транспорт, судостроение и судоремонт, рыбная промышленность). Большой Камень – судостроение и судоремонт, рыбная промышленность. В последующем, вблизи от этих центров стали формироваться небольшие экономи-

ческие центры, со схожей структурой экономики (судоремонт, рыбная промышленность) – п. Славянка (Хасанский район) и п. Подъяпольское (Шкотовский район).

Этап «перемещения центров тяжести в размещении» совпал с радикальными социально-экономическими реформами, начатыми в стране в 1991 г. Коренным образом изменились хозяйственные условия функционирования предприятий в Южно-Приморском индустриальном округе. Рыночные отношения потребовали перестройки сложившейся системы хозяйственных отношений, большую роль стал играть фактор спроса, государство перестало поддерживать градообразующие, социально-значимые виды деятельности, существенно возросли тарифы на транспортные и коммунальные услуги, что увеличило издержки производства.

В этих условиях, изменилась структура экономических центров индустриального округа: закрылись угледобывающие предприятия в Артеме и Тавричанке. Работавшие ранее на местном угле тепловые электростанции перешли на поставки более качественного угля из Сибири, а также, частично, на природный газ.

Возникли новые виды деятельности, использующие другие благоприятные факторы производства и размещения. На территориях Надеждинского муниципального района, Артемовского и Большаекаменского городских округов создана транспортная и коммунальная инфраструктура, необходимая для формирования территорий опережающего развития (ТОР), привлекаются высококвалифицированные трудовые ресурсы из других регионов России. Например, в Артемовском городском округе и в Надеждинском районе (в пределах территории опережающего развития (ТОР) «Надеждинская») формируется крупный транспортно-логистический узел, ориентированный на морские порты Владивостока и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Производственный и инфраструктурный потенциал создаваемой ТОР «Надеждинская» планируется использовать при строительстве города «Спутник». Предполагается переместить в новый город из Владивостока предприятия следующих видов деятельности: 1) приборостроение (производство подводных роботов, выпуск

Таблица 2. Направления изменения отраслевой структуры основных экономических центров Южно-Приморского индустриального округа

Экономический центр	Совокупность благоприятных факторов	Виды деятельности		
		До реформы 1990-х гг.	Современные	Перспективные
г. Артем	Выгодное транспортное положение; топливные ресурсы; близость к потребителю топлива; природные ресурсы для производства стройматериалов; близость к производителям сельхозсырья и к потребителям	Основные: угольная Обслуживающие: машиностроение (ремонт); деревообрабатывающая; производство строительных материалов; легкая; пищевая	Основные: дерево-обрабатывающая Обслуживающие: машиностроение (ремонт); производство строительных материалов; пищевая	Основные: машиностроение (Бытовая техника) Обслуживающие: машиностроение (ремонт); дерево-обрабатывающая; производство строительных материалов; легкая; пищевая (переработка сельхозсырья)
г. Большой Камень	Приморское транспортное положение; квалифицированные трудовые ресурсы	Основные: машиностроение (судостроение и судоремонт) Обслуживающие: пищевая; сфера услуг	Основные: машиностроение (судоремонт) Обслуживающие: пищевая; сфера услуг	Основные: машиностроение (судостроение и судоремонт); морской транспорт Обслуживающие: марикультура; рекреация; пищевая; сфера услуг
г. Владивосток	Выгодное приморское транспортное положение; квалифицированные трудовые ресурсы; большой спрос на товары и услуги	Основные: рыбная; машиностроение (судоремонт; приборостроение); морской транспорт Обслуживающие: электро-энергетика; производство строительных материалов; деревообрабатывающая; легкая; пищевая; фарфорово-фаянсовая; сфера услуг	Основные: рыбная; машиностроение (судоремонт); морской транспорт Обслуживающие: электро-энергетика; производство строительных материалов; дерево-обрабатывающая; легкая; пищевая; сфера услуг	Основные: рыбная; марикультура; машиностроение (судоремонт); приборостроение; производство бытовой техники); биохимическое производство; морской транспорт Обслуживающие: электро-энергетика; производство строительных материалов и конструкций; рекреация; дерево-обрабатывающая; легкая; пищевая; сфера услуг
г. Уссурийск	Выгодное транспортное положение; близость к производителям сельхозсырья и к потребителям	Основные: машиностроение; пищевая; легкая; производство строительных материалов Обслуживающие: производство стройматериалов; сфера услуг	Основные: пищевая Обслуживающие: сфера услуг	Основные: машиностроение (производство оборудования); электроэнергетика; пищевая (переработка сельхозсырья) Обслуживающие: сфера услуг

Таблица 2. Окончание

Экономический центр	Совокупность благоприятных факторов	Виды деятельности		
		До реформы 1990-х гг.	Современные	Перспективные
г. Спутник (планируемый)	Выгодное транспортное положение; близость к крупному экономическому центру (Владивостоку)			Основные: машиностроение (оборудование для марикультуры; подводная робототехника); морской транспорт (сухой порт) Обслуживающие: пищевая
п. Девятый Вал	Биоресурсы; близость к потребителям рыбопродукции	Основные: рыбная Обслуживающие: рекреация	Основные: рыбная Обслуживающие: рекреация	Основные: рыбная Обслуживающие: марикультура; рекреация
п. Подъяпольское	Выгодное приморское транспортное положение; биоресурсы прибрежных акваторий	Основные: рыбная; машиностроение (судоремонт) Обслуживающие: сфера услуг	Основные: рыбная; машиностроение (судоремонт) Обслуживающие: сфера услуг	Основные: морской транспорт; рыбная; машиностроение (судоремонт) Обслуживающие: марикультура; рекреация; пищевая; сфера услуг
п. Славянка	Приморское транспортное положение; биоресурсы	Основные: машиностроение (судоремонт); рыбная Обслуживающие: полиграфия	Основные: машиностроение (судоремонт); рыбная; морской транспорт Обслуживающие: пищевая	Основные: машиностроение (судоремонт); рыбная; морской транспорт Обслуживающие: марикультура; рекреация; полиграфическая

Составлено автором.

оборудования для марикультуры и пр.), 2) пищевая (кондитерская, хлебобулочная) 3) рыбообработка, 4) сухой порт, 5) производство тары и пр.

В Большом Камне на базе судостроительного завода «Звезда» развивается ТОР со специализацией на судостроении и судоремонте, производстве рыбной продукции. В Большой Камень перемещается из Владивостока основной центр судостроения Приморского края. Здесь уже строятся крупные суда ледового класса, которые должны обеспечить бесперебойные поставки сжиженного природного газа с российского Дальнего Востока по Северному морскому пути в Европу. В бухте Суходол (п. Подъепольское Шкотовского района) ведутся работы по строительству крупного морского порта (угольный терминал порт Вера), который будет специализироваться на поставках угля в КНР.

Перспективы развития территориально-отраслевой структуры экономических центров Южно-Приморского индустриального округа связываются прежде всего с рациональным использованием социально-экономических и геополитических факторов, а также различных форм территориального разделения труда (кооперирования, комбинирования) (табл. 2).

В перспективе специализированные морехозяйственные виды деятельности производства в составе Южно-Приморского индустриального округа должны быть представлены в первую очередь машиностроением (судостроением и судоремонтом), рыбопереработкой, биохимией, морским транспортом. Обслуживающие предприятия должны обеспечить повседневные потребности производства и населения (в новых их параметрах) в товарах и услугах (электроэнергетика, продовольствие, сфера бытовых услуг).

Таким образом, основной импульс социально-экономического развития экономических центров Южно-Приморского индустриального парка, направленный на их модернизацию, могут обеспечить только предприятия, которые используют последние достижения науки и техники, внедряющие новые технологии производства продукции машиностроения, органической и неорганической химии, новейшие коммуникационные системы. Для развития дан-

ных видов деятельности во Владивостоке, Большом Камне, ТОР «Надеждинский» и других экономических центрах имеются благоприятные факторы – квалифицированные трудовые ресурсы, выгодное экономико-географическое положение, налоговые преференции.

Освоение территории Южно-Приморского индустриального округа от Владивостока в северном, восточном и западном направлениях потребует создания новых селитебных и хозяйственных зон. На севере Южно-Приморского индустриального округа, в экономической зоне ТОР «Надеждинский» планируется строительство нового города Спутник. Здесь, в пределах территорий опережающего развития, уже создаются благоприятные условия для хозяйственной деятельности, в первую очередь, объекты инфраструктуры: формируется развитая строительная и энергетическая база, развитая сеть коммуникаций (транспорт, ЛЭП, связь), торговля, сфера бытовых услуг, новые производства в сфере транспортной логистики (сухой морской порт), машиностроения, пищевой и легкой промышленности и пр.

Новый экономический центр должен хорошо «вписаться» в территориально-отраслевую структуру существующих экономических центров Южно-Приморского индустриального округа, основными отраслями хозяйства которых выступают: судостроение и судоремонт, транспорт и логистика, производства оборудования (в том числе для рыбной промышленности и марикультуры), пищевая промышленность.

Рациональное использование биологических ресурсов акватории залива Петра Великого предполагает организацию в прибрежных поселениях (Славянка, Безверхово, Девятый Вал, Мысовой, Подъяпольское и др.) комплексных хозяйств, включающих рыбное, рыборазводное хозяйства, марикультуру и рекреационную деятельность. Такой подход не только существенно повысит продуктивность прибрежных акваторий, но и позволит улучшить экологическую ситуацию в регионе.

Развитие видов деятельности, выпускающих товары конечного потребления ограничено размерами потребительского спроса на продукцию пищевой и легкой промышленности. Поэтому хорошие перспективы развития с позиций потребительского фактора

у предприятий этих видов деятельности имеются, в первую очередь, во Владивостоке (в «старом» городе), где отмечается наиболее стабильный спрос на данную группу товаров. Но здесь для развития производственных видов деятельности существуют ограничения экологического плана и дефицит территориальных ресурсов.

В ряде случаев перспективно перемещение производств из города Владивостока на «север» индустриального округа. На территориях опережающего развития «Надеждинская» и «Большой Камень», в небольших экономических центрах Владивостокской агломерации (Вольно-Надеждинском, Новом, Прохладном, а также в Раздольном, Тавричанке, Заводском, Шкотово, Новонежино и др.), в новом городе Спутник создается необходимая инфраструктура для формирования здесь производства продукции судостроения, пищевой и легкой промышленности, выпуску переработанной рыбной продукции, производству оборудования для хозяйств марикультуры, и др. Определяющую роль для них играют следующие факторы: наличие налоговых преференций, выгодное транспортное положение, наличие квалифицированной и сравнительно дешевой рабочей силы, наличие гарантированных рынков сбыта за пределами «нового» города Приморского края, Дальнего Востока и за рубежом.

Выводы. Проведенное исследование позволило сделать ряд выводов и обобщений:

1. Совокупность однородных видов деятельности на компактной территории формирует особые территориально-отраслевые структуры – «индустриальные округа». На юге Тихоокеанской России сложились условия для формирования индустриального округа «Южно-Приморский», основу структуры которого образуют экономические центры, специализирующиеся на морехозяйственных видах деятельности (морском транспорте, судостроении и судоремонте, рыбной промышленности).

2. Выделены этапы формирования структуры Южно-Приморского индустриального округа. В результате взаимодействия элементов экономических центров в индустриальном округе происходит перемещение функций из крупных экономических центров (например, г. Владивосток)

в новые центры судостроения (Большой Камень), морской транспорт (бухта Суходол, п. Подъяпольское Шкотовского района). Процесс перемещения специализированных и обслуживающих производств можно стимулировать за счёт создания государством, региональными властями и корпорациями условий для появления благоприятных факторов производства.

3. Перспективы развития морехозяйственных центров индустриального округа связаны с эффективной реализацией благоприятных факторов: выгодное приморское экономико-географическое положение, наличие прибрежной природно-ресурсной базы развития рыбного хозяйства, квалифицированные кадры для морехозяйственных видов деятельности (судостроение и судоремонт, судоходство, рыболовство и марикультура, морская рекреация) и др.

4. Важная роль в развитии индустриального округа принадлежит новым инструментам территориального развития – территориям опережающего развития (ТОР «Надеждинский» и «Большой Камень») и «Свободному порту Владивосток», где благодаря действию различных преференций создаются благоприятные условия для хозяйственной деятельности (в первую очередь, инфраструктура).

5. Особенности формирования и развития территориально-отраслевой структуры Южно-Приморского индустриального округа необходимо учитывать при разработке и корректировке Программ социально-экономического развития Приморского края и муниципальных образований юга Приморья. В частности, на базе ТОР «Надеждинский» планируется строительство нового города Спутник, который необходимо эффективно «включить» в территориально-отраслевую структуру индустриального округа. С этой целью предполагается, что основу экономической специализации нового города должны составить морехозяйственные виды деятельности (сухой морской порт, рыбообработка, приборостроение и др.).

Финансирование. Работа выполнена при поддержке гранта РНФ «Потенциал приморских поселений для целей долгосрочного развития: содержание и методы оценки (на примере Тихоокеанской России), проект № 22-17-00186.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Адамайтис С.А.* Роль индустриальных парков и технопарков в социально-экономическом развитии российских регионов // Региональные исследования. 2021. № 2. С. 86–96.
2. *Бабурин В.Л., Земцов С.П.* Регионы-новаторы и инновационная периферия России. Исследование диффузии инноваций на примере ИКТ-продуктов // Региональные исследования. 2014. № 3. С. 27–37.
3. *Бакланов П.Я.* Пространственные системы производства (микроструктурный уровень анализа и управления) / Отв. ред. Э.Б. Алаев. М.: Наука, 1986. 149 с.
4. *Бакланов П.Я.* Дальневосточный регион России: проблемы и предпосылки устойчивого развития. Владивосток: Дальнаука, 2001. 144 с.
5. *Бакланов П.Я., Авдеев Ю.А., Романов М.Т.* Новый этап в развитии г. Владивостока и его агломерации // Территория новых возможностей. Вестн. Владивосток. гос. ун-та экономики и сервиса. 2017. Т. 9. № 3 (38). С. 27–46.
6. *Богданова Л.П.* Основные этапы формирования территориально-промышленных структур южной зоны Дальнего Востока // Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. С. 136–141.
7. *Горкин А.П.* География постиндустриальной промышленности (методология и результаты исследований, 1973–2012 годы). Смоленск: Ойкумена, 2012. 348 с.
8. *Дружинин А.Г.* «Морская составляющая» общественной географии современной России: базовые подходы и концепты // Географический вестник. 2020. № 2 (53). С. 24–37.
9. Концепция социально-экономического развития г. Владивостока и агломерации. Материалы к проекту «Корректировка генерального плана г. Владивостока» / Под ред. В.И. Ознобихина, В.И. Преловского. Владивосток, 2002. 60 с.
10. *Крылов П.М.* Концепция выделения Владивостокской агломерации с позиций регионального развития и территориального планирования // Вопросы географии. Сб. 141: Проблемы регионального развития России. М.: Изд. дом «Кодекс», 2016. С. 619–634.
11. *Маршалл А.* Принципы экономической науки. М.: Прогресс, 1993. 1248 с.
12. *Мироненко Н.С., Федорченко А.В.* Новые концепции организации производства для регионального развития // Изв. РАН. Сер. геогр. 2000. № 3. С. 59–62.
13. *Михальцов С.А.* Генезис понятия индустриального района и его современная интерпретация // Современные проблемы науки и образования. 2014. № 4. [Электр. ресурс]. URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=14061> (дата обращения: 02.06.2022)
14. *Мошков А.В.* Этапы хозяйственного комплексообразования в южной зоне Дальнего Востока // География и природные ресурсы. 1988. № 1. С. 112–119.
15. *Мошков А.В.* Промышленные узлы Дальнего Востока. Владивосток: Дальнаука, 2005. 192 с.
16. Промышленное производство Приморского края 2020: Стат. сб. Владивосток: Приморскстат, 2021. 106 с.
17. Рыбохозяйственный комплекс Приморского края: Сб. с аналит. запиской. Владивосток: Приморскстат, 2021. 40 с.
18. Столица Дальнего Востока – Владивосток: компл. сб. Владивосток: Приморскстат, 2021. 104 с.
19. Труд и занятость населения в Приморском крае: Стат. сб. Владивосток: Приморскстат, 2021. 110 с.
20. *Becattini G.* The Marshallian Industrial District as a Socio-economic Notion // Paper of International Institute for Labour Studies, Geneva. 1992. P. 37–51.
21. *Becattini G.* Marshallian Anomalies // Marshall Studies Bulletin. 2001. № 7. P. 7–29.
22. *Hägerstrand T.* Diffusion as a Spatial Process / Postscript and translation by A. Pred.. Chicago: University of Chicago Press, 1967. 334 p.
23. *Khan M.N., Jomo K.S.* (eds.) 2000. Rents, Rent-Seeking and Evidence in Asia. Cambridge: Cambridge University Press. P. 1–69.
24. *Marshall A., Marshall M.* The Economics of Industry. London: Macmillan, 1879. 231 p.
25. *Piore M.J., Sabel Ch.F.* The Second Industrial Divide. Possibilities for Prosperity. N.Y.: Basic Books Inc., 1984. 355 p.
26. *Porter M.* On Competition. Boston: Harvard Business School Press, 1998. 485 p.
27. *Sabel Ch.F.* Flexible Specialisation and the Re-emergence of Regional Economics // Post-Fordism: a reader / A. Amin, eds. Oxford: Basic Blackwell, 1994. P. 101–156.
28. *Storper M., Walker R.* The Capitalist Imperative. Territory, Technology and Industrial Growth. Cambridge: MA: Blackwell, 1989. 292 p.

Статья поступила в редакцию журнала 13 апреля 2022 г.

Об авторе:

Мошков Анатолий Владимирович – доктор географических наук, главный научный сотрудник, руководитель лаборатории территориально-хозяйственных структур Тихоокеанского института географии Дальневосточного отделения Российской академии наук, г. Владивосток.

Для цитирования:

Мошков А.В. Территориально-отраслевая структура Южно-Приморского индустриального округа // Региональные исследования. 2022. № 2. С. 78–89.

DOI: 10.5922/1994-5280-2022-2-7

**Territorial and sectoral structure
of the Yuzhno-Primorsky industrial district**

A.V. Moshkov

*Pacific Geographical Institute of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences,
Vladivostok, Russia
e-mail: mavr@tigdvo.ru*

In Pacific Russia, the South Primorsky Industrial District is being formed with specialization in marine economic activities like shipbuilding and ship repair, fishing industry, marine transport. The leading factors in the district's production forming process are in qualified labor resources, developed social and industrial infrastructure, stable demand for products and services of marine economic activities, favorable coastal economic and geographical location. A spatial set of interrelated elements (settlements) with a specific territorial and sectoral structure is formed there. The territorial and sectoral structure of this industrial district presents an interconnected spatial combination of enterprises (organizations) located in settlements of different ranks from economic centers (nodes) to socio-economic regions consisting of one or more administrative and economic districts (federal units of the Russian Federation, municipalities). The closest relations between the enterprises of economic centers united by a common economic specialization, as well as the use of common objects of transport, industrial and social infrastructure are noted. Large enterprises in the industrial district not only use the available favorable factors for the development of production, but can also create conditions for the emergence of needed factors (attract labor, investors, initiate local authorities on infrastructure development, etc.). As a result of such interaction in the south of Pacific Russia there have been developed the relevant conditions for the formation of the South-Primorsky Industrial District, a relatively small area of concentration of specialized enterprises (or groups of enterprises, economic centers) consisting mainly of marine economic activities and united by a common industrial and social infrastructure, which provides them with additional economic effect.

Keywords: territorial and sectoral structure, South Primorsky Industrial District, factors of production formation, stages of industrialization, Pacific Russia.

Received 13.04.2022