

Интернет-журнал «Науковедение» ISSN 2223-5167 <http://naukovedenie.ru/>

Том 8, №2 (2016) <http://naukovedenie.ru/index.php?p=vol8-2>

URL статьи: <http://naukovedenie.ru/PDF/98EVN216.pdf>

DOI: 10.15862/98EVN216 (<http://dx.doi.org/10.15862/98EVN216>)

Статья опубликована 28.04.2016.

Ссылка для цитирования этой статьи:

Макрушина Е.А. Роль портово-промышленного кластера Усть-Луги в пространственном развитии региона // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 8, №2 (2016) <http://naukovedenie.ru/PDF/98EVN216.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/98EVN216

УДК 332.1

Макрушина Елена Анатольевна

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», Россия, Санкт-Петербург¹

Аспирант

E-mail: emakrushin@gmail.com

Роль портово-промышленного кластера Усть-Луги в пространственном развитии региона

Аннотация. В статье рассматривается роль портово-промышленного кластера как основы пространственного развития региона. Показано, что портово-промышленный кластер является наиболее эффективной формой пространственно-экономической организации морской транспортно-логистической и промышленной деятельности в регионе, способствует росту региональной экономики и повышению инвестиционной привлекательности региона.

В целях включения Российской Федерации в глобальную экономическую систему, автор считает необходимым уделить внимание совершенствованию инфраструктуры морских портов и припортовых территорий, формированию логистических центров, развитию системы железнодорожных путей, а также формирование вблизи морских портов промышленных предприятий, выпускающих экспортоориентированную продукцию.

В работе обосновывается роль Северо-Западного региона для развития Российской Федерации и усиления ее конкурентных позиций. Автор определяет перспективы и возможности для включения отечественных морских портов Балтийского бассейна на основе анализа нормативно-правовых актов Правительства Российской Федерации и Правительства Ленинградской области.

Центральное место в регионе отводится Усть-Луге. Автором был проведен SWOT-анализ Усть-Луги с целью выявления возможностей и угроз возможности и угрозы внутренней и внешней сторон, влияющие на формирование портово-промышленного кластера и выбор возможной стратегии развития территории.

Ключевые слова: пространственное развитие; морской порт; транспортно-логистический кластер; портово-промышленный кластер; Балтийский регион; Усть-Луга; SWOT-анализ

¹ 199106, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Опочинина, 17, кв. 49

В условиях глобализации экономических процессов, эффективное развитие Российской Федерации зависит от пространственной организации хозяйственной системы и сбалансированного социально-экономического развития субъектов, отличающееся в настоящее время социально-экономической неоднородностью и пространственной асимметрией развития. С целью выравнивания регионального развития должна быть использована концепция пространственного развития, направленная на создание связей между территориями, регионами и крупными городами, возрождение депрессивных районов и стимулирование развития малых поселений.

Пространственное развитие представляет собой процесс изменения свойств и параметров региональной системы с целью их совершенствования и управления социальной, экономической, экологической и культурной компонентами региона, которые выступают как единое целое и находятся в постоянном взаимодействии.

Размещение экономических субъектов, функционирующих в регионе, оптимизация проходящих экономических потоков во времени и пространстве, удовлетворение спроса потребителей, достижение максимального синергетического эффекта для всех участников экономической системы и повышение экономического потенциала региона или территории – все это может обеспечить *портово-промышленный кластер (ППК)*.

Портово-промышленные кластеры являются наиболее прогрессивной формой пространственно-экономической организации морской транспортно-логистической и промышленной деятельности в регионе. В отечественной научной литературе существует большое число работ, посвященных изучению транспортно-логистических кластеров [3; 6; 8; 10], в то время как вопросам развития портово-промышленных кластеров отводится гораздо меньше внимания [1; 2].

В настоящее время в мировой транспортной системе проявилась тенденция формирования конкурентоспособных портово-промышленных кластеров, формируемых в районе крупного морского порта. ППК существуют в развитых и развивающихся странах. Деятельность портово-промышленных кластеров в развитых странах ориентирована на укрепление внешнеэкономических связей и развитие импортных отношений, в развивающихся странах – на экспорт сырья. Главной специализацией промышленных предприятий, расположенных в зонах тяготения к морским транспортно-логистическим комплексам, является прием и хранение сырой нефти, нефтепереработка и нефтехимия, припортовая черная и цветная металлургия. Среди успешных портово-промышленных кластеров выделяют такие морские порты, как Роттердам (Нидерланды), Лондон (Великобритания), Антверпен (Бельгия), Марсель-Фос (Франция), Сингапур и т.д. Портово-промышленный кластер Роттердама объединяет транспортно-логистический комплекс морского порта и предприятия нефтехимической промышленности, судостроительные и судоремонтные предприятия, страховые, финансовые и консалтинговые компании, а также организации, занимающиеся торговлей автомобилями и сельскохозяйственной продукцией.

В ППК соединяются различные виды транспорта и различные виды экономической деятельности, в том числе транспортная, логистическая и т.д.

Развитие морского порта и припортовой территории происходит в несколько стадий в зависимости от сложности выполняемых функций [10]:

1. морской портовый узел, который, являясь наиболее простой формой организации деятельности, объединяет компании, предоставляющие услуги по перевалке грузов с одного вида транспорта на другой;

2. морской транспортно-логистический комплекс, в котором основная деятельность дополняется логистическими функциями, предоставляемыми логистическими компаниями;
3. портовая особая экономическая зона, на территории которой действуют механизмы государственной поддержки, включающие налоговые и таможенные преференции, упрощенные административные процедуры;
4. морской транспортно-логистический кластер, сформированный на базе крупного морского транспортно-логистического комплекса и объединяющего функции транспортных и логистических компаний и предприятий смежных отраслей, предлагающих услуги по техническому обслуживанию, сервисные и образовательные услуги;
5. портово-промышленный кластер, консолидирующий деятельность пространственно не локализованных промышленных и морских транспортно-логистических кластеров.

Таким образом, морской порт превращается из простого портового узла, выполняющего основные дистрибутивные операции, в трансграничный портово-промышленный кластер, объединяющий промышленные предприятия и транспортно-логистические комплексы (таблица 1).

Таблица 1

Сравнительная характеристика форм организации морской транспортно-логистической деятельности (разработано автором)

Форма	Параметр		
	Основная функция	Влияние на развитие территории	Влияние на экономику
Морской портовый узел	Осуществление погрузочно-разгрузочных работ и перевалки грузов	Развитие территории морского порта	Развитие морской портовой инфраструктуры
Морской транспортно-логистический комплекс	Объединение транспортных и логистических услуг	Развитие портовой инфраструктуры	Рост бюджетных отчислений, повышение инвестиционной привлекательности и социальной ответственности бизнеса
Портовая особая экономическая зона	Повышение эффективности управления грузопотоками	Развитие портовой инфраструктуры и прилегающих территорий	Обеспечение ускоренного развития региональной экономики
Морской транспортно-логистический кластер	Согласованная политика в сфере транспортных и логистических услуг	Развитие прилегающих территорий	Повышение конкурентоспособности РТЛС и региональной экономики
Портово-промышленный кластер	Объединение промышленных и транспортно-логистических кластеров	Пространственное развитие региона	Обеспечение конкурентоспособности национальной экономики

В настоящее время в морских транспортно-логистических комплексах произошли изменения, касающиеся выполняемой ими роли. Из морского портового узла, соединяющего

различные транспортные каналы, морской порт становится центром экономического развития припортовых территорий как сложных экономико-социально-транспортно-логистических систем. Производственная деятельность в регионе концентрируется вокруг морского порта, выступающего ядром формирующегося портово-промышленного кластера.

Портово-промышленный кластер представляет собой форму пространственной организации взаимодействия морского порта и предприятий промышленности и социально-производственной инфраструктуры, расположенных на припортовой территории.

Развитие эффективного промышленного центра, прилегающего к крупному морскому порту, позволяет повысить промышленный, транспортный, сервисный потенциал территории, способствует увеличению занятости, повышает качество конкуренции и обеспечивает конкурентные преимущества для всех участников кластера и в целом для региональной и национальной экономики. Деятельность портово-промышленного кластера оказывает положительное воздействие на экономику региона, способствуя росту активности бизнеса и повышению инвестиционной привлекательности региона.

Пространственная организация портово-промышленного кластера осуществляется на нескольких уровнях:

1. портово-промышленная зона, объединяющая морской порт и промышленные предприятия, расположенные на припортовой территории и ориентированные на обработку грузов морского порта;
2. портово-промышленный центр, концентрирующий несколько портово-промышленных зон;
3. узловой портово-промышленный кластер, объединяющий несколько портово-промышленных центров, расположенных в транспортной доступности на прибрежной территории;
4. районный портово-промышленный кластер, объединяющий узловой портово-промышленный кластер, зоны хинтерланда и форланда.

Для включения Российской Федерации в глобальную экономическую систему необходимо уделить внимание совершенствованию инфраструктуры морских портов и припортовых логистических центров, формированию на их территории контейнерных терминалов-хабов, увеличению пропускной способности железнодорожных путей и развитию припортовых территорий, а также созданию на припортовой территории промышленных предприятий.

Морской транспорт оказывает большое влияние на экономическое развитие России, которая имеет морской выход к бассейнам Атлантического, Тихого и Северного Ледовитого океанов, и посредством проходящих через ее территорию международных транспортных коридоров соединяет Европу и Азию. Однако, развитие системы портово-промышленных кластеров в России находится на начальном этапе. В СССР деятельность морских портов была ориентирована в первую очередь на обеспечение потребностей народного хозяйства. После распада Советского Союза число морских портов сократилось, выполняемые ими функции расширились, произошла переориентация грузовых потоков и перераспределение нагрузки в портах.

В настоящее время планы по развитию морского транспорта определены различными нормативно-правовыми актами, среди которых можно выделить Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Государственную программу «Развитие транспортной системы», Транспортная стратегии Российской Федерации на период

до 2030 года, Стратегия развития морской деятельности в РФ до 2030 года, Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года.

Особое значение для транспортно-логистической системы Российской Федерации имеет морской транспорт Балтийского бассейна, к которому относятся порты Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Приморск, Усть-Луга и Калининград. В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года, в Балтийском регионе планируются мероприятия по созданию и развитию объектов транспортной инфраструктуры, расположенных в портах бассейна, строительство новых перегрузочных комплексов в морских портах региона, в том числе обеспечения работы Балтийской трубопроводной системы, формирование современного международного пассажирского комплекса в морском порту Санкт-Петербург².

Согласно Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, «к 2030 г. прогнозируется рост спроса на перевалку грузов до уровня 313,7 млн. тонн в базовом сценарии (399,8 – в экспертном)»³. В 2030 году Балтийский регион должен занять первое место по экспорту российских углеводородов и минеральных удобрений и стать крупнейшим российским морским бассейном по объему перевозок рефрижераторных грузов и грузов в контейнерах. Российские морские порты Балтийского бассейна должны укрепить свои позиции по перевалке грузов среди всех направлений и обеспечить перевалку грузов, ориентированных на Российскую Федерацию, в обход прибалтийских и скандинавских портов. Российские порты развиваются в условиях сильной конкуренции со стороны зарубежных морских портов Балтийского бассейна, к которым можно отнести Гданьск (Польша), Клайпеда (Литва), Рига и Вентспилс (Латвия), Таллин (Эстония), Хельсинки, Котка (Финляндия).

Однако, в последние годы в регионе наметилась тенденция переориентации российского экспорта и импорта из зарубежных портов Балтики в отечественные, чему способствуют программы по развитию морских портов Ленинградской области (Усть-Луга, Приморск, Высоцк, Выборг). На сегодняшний день в Ленинградской области действуют несколько нормативно-правовых актов, регламентирующих мероприятия по развитию морских портов в регионе, среди которых можно выделить Концепцию социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года⁴ и Концепцию инновационного развития транспортного комплекса Ленинградской области на 2012-2020 годы⁵.

Существующие программы развития транспортно-логистического комплекса региона направлены на предоставление качественных транспортно-логистических услуг в соответствии с имеющимися потребностями экономики и нуждами населения. Создание транспортно-логистического кластера обеспечит экономический рост и повышение

² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=164761>.

³ Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf.

⁴ Концепции социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://econ.lenobl.ru/Document/1375361169.pdf>.

⁵ Концепция инновационного развития транспортного комплекса Ленинградской области на 2012-2020 годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=SPB;n=115594;frame=27>.

конкурентоспособности региона за счет достижения развития единой транспортно-логистической инфраструктуры [5].

Ядром транспортно-логистического кластера Северо-Западного региона должен стать морской порт Усть-Луга, расположенный в Лужской губе Финского залива Балтийского моря вблизи границы Российской Федерации и Европейского союза и Санкт-Петербурга, являющегося крупным транспортным узлом Северо-Запада. Усть-Луга объединяет промышленные центры Северо-Запада и зарубежных поставщиков и потребителей, позволяя сокращать затраты на транспортировку, перевалку и переработку грузов. Значение морского порта Усть-Луга зависит от существующих ограничений развития других российских портов Балтийского бассейна. Так, в морском порту Высоцк имеются проблемы с железной дорогой, сдерживающей темпы развития морского транспортно-логистического комплекса, что ограничивает перспективы по увеличению грузооборота [4].

Усть-Луга обладает конкурентными преимуществами, которые могут позволить создать портово-промышленный кластер, крупнейший на Северо-Западе. Для выявления направлений развития портово-промышленного кластера в Усть-Луге был проведен SWOT-анализ территории, с выявлением ключевых сильных и слабых сторон, а также возможностей и угроз развития (таблица 2).

Таблица 2

SWOT-анализ Усть-Луги (разработано автором)

Внутренняя среда	
Сильные стороны:	Слабые стороны:
<ol style="list-style-type: none">1. Географическое положение в Лужской губе Финского залива Балтийского моря.2. Благоприятные навигационные условия.3. Приграничный статус, территориальная близость к странам Европейского союза.4. Соседство с крупными деловыми и промышленными центрами Северо-Западного федерального округа (Санкт-Петербург, Вологодская область).5. Наличие глубокой акватории (17,5 м) в районе порта, позволяющей в сочетании с коротким подходным каналом (3,7 км) принимать суда дедвейтом до 160 тыс. тонн.6. Универсальность развиваемого морского порта.7. Расположение на пересечении морских, речных, автомобильных, железнодорожных, воздушных, трубопроводных и телекоммуникационных путей.8. Расположение на пересечении международных транспортных коридоров («Север-Юг», «Запад-Восток»).9. Возможность переориентации грузовых потоков с перегруженного Санкт-Петербургского транспортного узла.10. Государственное участие в реконструкции внешних подходов к порту,	<ol style="list-style-type: none">1. Перегруженность автомобильных и железнодорожных магистралей, ограничивающая увеличение объемов грузооборота.2. Нехватка квалифицированных кадров для строительства портовых мощностей и промышленных предприятий.3. Низкая скорость строительства качественного жилья в поселке Усть-Луга для работников морского порта и создаваемых промышленных предприятий.4. Климатические ограничения для развития агропромышленного комплекса.5. Неразвитая система учреждений социальной сферы.6. Загрязнение экологической системы побережья Финского залива, в том числе ухудшение качества воды, разрушение среды обитания представителей флоры и фауны, возможные нефтеразливы.7. Необходимость координации действий большого числа экономических субъектов, участвующих в создании и развитии морского порта и промышленных предприятий в районе Усть-Луги.8. Сложная тарифная политика, основывающаяся на интересах инвесторов

Внутренняя среда	
Сильные стороны:	Слабые стороны:
<p>автомобильных трасс и железнодорожных путей.</p> <p>11. Тенденция увеличения численности населения в районе.</p> <p>12. Возможность привлечения трудовых ресурсов из соседних районов Ленинградской области (Сосновый Бор и т.д.).</p> <p>13. Наличие туристско-рекреационного потенциала Кургальского и Котельского заказников.</p> <p>14. Наличие достаточной территории для создания производственной цепочки.</p> <p>15. Сочетание глубоководного морского порта и промышленной территории и возможности для укрепления связей между ними.</p> <p>16. Наличие территорий для развития городского поселения.</p>	<p>Усть-Луги.</p> <p>9. Низкий уровень инноваций и новых технологий в портовой инфраструктуре.</p>
Внешняя среда	
Возможности:	Угрозы:
<p>1. Опыт реализации государственных программ и стратегий развития транспортно-логистического комплекса в Ленинградской области.</p> <p>2. Целевые программы развития социальной инфраструктуры, в том числе влияющие и на повышение качества жизни населения.</p> <p>3. Создание новых высокотехнологичных производств в области, способствующих развитию кооперации.</p> <p>4. Условия для привлечения российских и зарубежных инвесторов с целью реализации градостроительного, промышленного, туристско-рекреационного, транспортного и делового потенциала территории.</p> <p>5. Наличие проектов по выносу из Санкт-Петербурга крупных промышленных предприятий.</p> <p>6. Реализация политики в сфере сохранения природного и культурно-исторического наследия.</p> <p>7. Возможности для развития отраслей, смежных с туризмом (гостиничный и ресторанный бизнес, организация событий и мероприятий, изготовление сувениров, доставка и перевозка туристов).</p> <p>8. Создание транспортной инфраструктуры, связывающей Санкт-Петербургскую</p>	<p>1. Неприятие законов о развитии морской портовой инфраструктуры, промышленной территории и городского поселения.</p> <p>2. Отказ от создания особой экономической зоны в Усть-Луге.</p> <p>3. Отток квалифицированных трудовых ресурсов в Санкт-Петербург.</p> <p>4. Ухудшение макроэкономической ситуации в стране и мире.</p> <p>5. Снижение цен на сырьевые товары и сокращение спроса на них.</p> <p>6. Высокая конкуренция между морскими портами, в том числе и зарубежными.</p> <p>7. Ухудшение инвестиционного климата в регионе, стране и мире и сокращение числа инвесторов, в том числе и в связи с отсутствием твердых гарантий государства перед инвесторами.</p> <p>8. Недостаточный уровень развития транспортной и логистической инфраструктуры в регионе.</p> <p>9. Снижение бюджетного финансирования в связи с осложнением экономической ситуации.</p> <p>10. Незрелость применения государственно-частного партнерства при реализации крупных инвестиционных проектов.</p>

Внутренняя среда	
Сильные стороны:	Слабые стороны:
городскую агломерацию и Ленинградскую область. 9. Возможности для развития агропромышленного комплекса на основе сложившейся структуры производства, а также за счет высокой экологической чистоты продукции. 10. Включение Усть-Луги в стратегию социально-экономического развития Ленинградской области до 2020 года и в список приоритетных инвестиционных проектов Северо-Западного федерального округа. 11. Участие Правительства РФ и Правительства Ленинградской области в реализации проекта комплексного развития Усть-Луги. 12. Предоставление льготного налогового режима и гарантий неухудшения инвестиционного климата для резидентов.	11. Снижение потока туристов в связи с низким уровнем качества предоставляемых услуг и высокими ценами на них.

Анализ четырех ключевых групп факторов показал, что на настоящий момент Усть-Луга располагает условиями для создания эффективного портово-промышленного кластера. Выгодное географическое расположение, благоприятные климатические условия, развитие транспортно-логистической инфраструктуры в морском порту, государственно-частное партнерство в строительстве новых производственных мощностей и развитии портовой инфраструктуры, а также другие возможности внешней и внутренней среды укрепляют конкурентную позицию Усть-Луги. В то же время наличие слабых сторон и внешних угроз выявляют необходимость поиска новых направлений развития и разработки новых стратегий развития [9].

Портово-промышленный кластер Усть-Луги должен будет объединять сухой порт, транспортно-логистический комплекс, складские площадки открытого и закрытого типа (в том числе и для хранения насыпных и негабаритных грузов), контейнерные, металлургические, угольные и другие терминалы, международный пассажирский терминал, таможенный терминал, производственные предприятия, комплексы по переработке нефти и хранению нефтепродуктов, офисные помещения и т.д.

В рамках комплексного развития территории, в Усть-Луге предполагается развитие пяти взаимосвязанных зон:

1. транспортно-логистического комплекса, занимающего площадь около 1300 га и объединяющего грузопотоки морского порта и грузового;
2. промышленной зоны, расположенной на площади около 3000 га в припортовой территории и включающий сборочные производства, предприятия пищевой и лесоперерабатывающей промышленности, газохимический и нефтеперерабатывающий комплексы;
3. туристско-рекреационного комплекса, занимающего территорию площадью 110 га и создаваемого с целью развития зоны отдыха и туризма в районе;

4. агропромышленного комплекса, создаваемого на землях сельскохозяйственного назначения;
5. сити-кластера, расположенного на площади около 1850 га и создаваемого для строительства жилья для проживания работников портово-промышленного кластера [7].

Значение портово-промышленного кластера Усть-Луги объясняется выгодным географическим положением и сочетанием транспортно-логистической и производственной деятельности. Портово-промышленный кластера позволит обеспечить дополнительный социально-экономический эффект за счет объединения инфраструктуры морского порта, транспортно-логистических предприятий и промышленных предприятий в соответствии с их транспортным и экономико-географическим расположением в приморской зоне, укрепить межотраслевые связи, сократить транспортные расходы и создать систему комплексного управления территориально-отраслевым развитием Северо-Западным регионом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гогоберидзе Г.Г., Мамаева М.А. Морские портово-промышленные комплексы как ключевые экономические субъекты приморских территориальных узлов // Балтийский регион. 2012. №1. С. 98-109.
2. Гогоберидзе Г.Г., Мамаева М.А. Морские портово-промышленные комплексы как ключевые экономические субъекты приморских территориальных узлов // Проблемы современной экономики. 2011. №4. С. 291-298.
3. Кородюк И.С., Кархова С.А. Региональные транспортно-логистические системы: вопросы теории и практики. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2008. 335 с.
4. Коршунов И.В. Морской торговый порт Усть-Луга и его роль в пространственном развитии экономики Северо-Западного региона // Вестник Российской академии естественных наук. 2012. №4. С. 183-185.
5. Макрушина Е.А. Организационные основы в развитии транспортно-логистического комплекса // Сборник научных работ XIII Международной научно-практической конференции «Современные концепции научных исследований». Евразийский союз ученых. Москва. 29-30 апреля 2015. №4 (часть 2). С. 73-75.
6. Меньшенина И.Г., Капустина Л.М. Кластерообразование в региональной экономике Екатеринбург: Изд-во урал. гос. экон. ун-та. 2008. 154 с.
7. Новый вызов порта Усть-Луга: комплексное развитие территории [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.spb.hk24.ru/uploaded/13%2009%2010%20PPP%20Ust-Luga.pdf> (Дата обращения 25.12.2015).
8. Остапчук Н.Н. Формирование и развитие региональных транспортно-логистических систем на Европейском Севере России. Мурманск: СЗФ МГЭИ, 2008. 156 с.
9. Поподько Г.И., Нагаева О.С. Возможности и ограничения реализации крупномасштабного инвестиционного проекта в новых экономических условиях на примере морского порта Усть-Луга // Балтийский регион. 2015. №3. С. 90-107.
10. Салтыков М.А. Теория и практика управления транспортно-логистическими кластерами. Владивосток: Издательский дом Дальневосточного федерального университета, 2012. 291 с.

Makrushina Elena Anatol`evna

Saint-Petersburg State University of Economics, Russia, Saint-Petersburg
E-mail: emakrushin@gmail.com

The role of the port-industrial cluster in Ust-Luga in the spatial development of the region

Abstract. The article discusses the role of the port and industrial cluster as the basis for the spatial development of the region. It is shown that the port-industrial cluster is the most effective form of spatial-economic organization of Maritime transport and logistics and industrial activity in the region, contributes to the growth of the regional economy and enhancing the investment attractiveness of the region.

In order to incorporate the Russian Federation into the global economic system, the author considers necessary to pay attention to the improvement of the infrastructure of sea ports and port land, the formation of logistics centers, development of the system of Railways, and the formation of sea ports near industrial enterprises producing export-oriented production.

The article shows the role of the North West region for the development of the Russian Federation and strengthen its competitive position. The author defines the prospects and opportunities for the integration of domestic sea ports of the Baltic basin based on the analysis of legal acts of the Government of the Russian Federation and the government of the Leningrad region.

The main aim of the region is Ust-Luga. The author conducted a SWOT analysis Ust-Luga to identify opportunities and threats opportunities and threats both internal and external stakeholders, influencing the formation of industrial cluster and the choice of possible strategy of development of the territory.

Keywords: spatial development; seaport; transport and logistics cluster; port and industrial cluster; Baltic region; Ust-Luga; SWOT analysis

REFERENCES

1. Gogoberidze G.G., Mamaeva M.A. Morskie portovo-promyshlennye komplekсы kak klyuchevye ekonomicheskie sub"ekty primorskikh territorial'nykh uzlov // Baltiyskiy region. 2012. №1. S. 98-109.
2. Gogoberidze G.G., Mamaeva M.A. Morskie portovo-promyshlennye komplekсы kak klyuchevye ekonomicheskie sub"ekty primorskikh territorial'nykh uzlov // Problemy sovremennoy ekonomiki. 2011. №4. S. 291-298.
3. Korodyuk I.S., Karkhova S.A. Regional'nye transportno-logisticheskie sistemy: voprosy teorii i praktiki. Irkutsk: Izd-vo BGUEP, 2008. 335 s.
4. Korshunov I.V. Morskoy trgovyy port Ust'-Luga i ego rol' v prostranstvennom razvitii ekonomiki Severo-Zapadnogo regiona // Vestnik Rossiyskoy akademii estestvennykh nauk. 2012. №4. S. 183-185.
5. Makrushina E.A. Organizatsionnye osnovy v razvitii transportno-logisticheskogo kompleksa // Sbornik nauchnykh rabot XIII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Sovremennye kontseptsii nauchnykh issledovaniy». Evraziyskiy soyuz uchenykh. Moskva. 29-30 aprelya 2015. №4 (chast' 2). S. 73-75.
6. Men'shenina I.G., Kapustina L.M. Klasteroobrazovanie v regional'noy ekonomike Ekaterinburg: Izd-vo ural. gos. ekon. un-ta. 2008. 154 s.
7. Novyy vyzov porta Ust'-Luga: kompleksnoe razvitie territorii [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.spb.hk24.ru/uploaded/13%2009%2010%20PPP%20Ust-Luga.pdf> (Data obrashcheniya 25.12.2015).
8. Ostapchuk N.N. Formirovanie i razvitie regional'nykh transportno-logisticheskikh sistem na Evropeyskom Severe Rossii. Murmansk: SZF MGEI, 2008. 156 s.
9. Popod'ko G.I., Nagaeva O.S. Vozmozhnosti i ogranicheniya realizatsii krupnomasshtabnogo investitsionnogo proekta v novykh ekonomicheskikh usloviyakh na primere morskogo porta Ust'-Luga // Baltiyskiy region. 2015. №3. S. 90-107.
10. Saltykov M.A. Teoriya i praktika upravleniya transportno-logisticheskimi klasterami. Vladivostok: Izdatel'skiy dom Dal'nevostochnogo federal'nogo universiteta, 2012. 291 s.