

Волынкина Оксана Александровна

Магистрант

Направление: Государственное и муниципальное управление

Магистерская программа: Государственная и муниципальная служба

Направления развития управления портовыми городами

Аннотация. В статье рассмотрено несколько направлений развития управления портовыми городами с учетом особенностей их инфраструктуры: управления городом, управления портом, рациональное использование и охрана окружающей среды. Отмечено, что разделение города и порта одна из важных тенденцией развития отношений портовых городов и максимизирующая роль управления между ними.

Ключевые слова: портовый город, инвестиции, развитие портов, инфраструктура, инфраструктура, управление городом, управление портом, управление окружающей средой.

Развитие портовых городов анализируется в связи с их портовой деятельностью. При этом, основными направлениями развития, в сфере управления портовыми городами, выделяют следующие направления: управление городом; управление портом; управление окружающей средой.

Рассмотрим каждое из представленных направлений, более подробно. Городская подсистема отражает экономику города и является основной целью развития порта. В то же время, как перевозчик порта, развитие экспортно-ориентированной экономики и комплексной транспортной системы также способствовало развитию порта. Основные показатели включают городской ВВП, инвестиции в основной капитал, портовые инвестиции в основной капитал и стоимость торговли. ВВП городов отражает уровень экономического развития внутренних районов.

Инвестиции в основной капитал включают в себя инвестиции в основной капитал порта и другие объекты, отражающие состояние строительства инфраструктуры. Стоимость торговли отражает потенциальный спрос на порт.

Основной принцип направления развития портов через «отрицательную» обратную связь, заключается в финансировании городом портовой инфраструктуры, тогда как направления развития портов через «положительную» обратную связь, позволяет развивать портовые города через привлечение дополнительных инвестиций, как правило, частных инвесторов.

С одной стороны, увеличение ВВП города может улучшить объем торговли и пропускную способность порта, чтобы ускорить промышленное развитие и, наконец, стимулировать рост ВВП. С другой стороны, увеличение ВВП приведет к увеличению объема перевозок, приведет к большему загрязнению и, таким образом, приведет к увеличению социально-экономических издержек. Следовательно, первая – это цепочка отрицательной обратной связи.

И тот и другой принцип активно используется при развитии портовых городов. Выбор конкретного направления развития зависит от многочисленных факторов, которые включают в себя: общее экономическое состояние города, уровень инвестиционной привлекательности, экономическую политику страны, политические аспекты, связанные с ведением бизнеса, вопросы национальной безопасности и т.п.

Как правило, в рамках реализации направления, связанного с управлением портового города избирается тот подход, которые наиболее соответствует текущей действительности и тем задач, по которым требуется решение [4, с. 23].

Являясь важной инфраструктурой и окном внешней торговли, порт играет большую роль в содействии экономическому развитию прилегающих территорий. Управление портами, следует рассматривать как отдельное направление развития портовых городов, в первую очередь потому, что порт, исторически и практически, является неким «государством в государстве», обладает собственной системой управления, законами и деятельностью, в рамках которой создает общая система портового управления. Городская подсистема и портовая подсистема связаны

общей стоимостью производства трафика и транспорта, складирования, а также почтовой и телекоммуникационной отраслей, а также общей стоимостью импорта и экспорта, чтобы обеспечить взаимодействие и ограничения между ними. Подсистема порта, по аналогии с подсистемой города, также может иметь, как отрицательную, так и положительную обратную связь.

Вливание инвестиций в порт, создает условия для развития порта, как отдельного предприятия, что повышает доходность порта, который после получения можно реинвестировать в развитие портовой инфраструктуры. Соответственно подобная расстановка элементов подсистемы порта, является положительной, с позиции развития портовой инфраструктуры.

Увеличение портовых инвестиций может ускорить строительство порта, повысить пропускную способность порта, способствовать промышленному развитию и привлечь больше инвестиций в порт.

Отрицательная обратная связь, в данной схеме основывается на том, что портовые инвестиции, приходящие в порт, фактически могут не развивать портовую инфраструктуру, при этом создавать дополнительную нагрузку, что чревато возможной потерей качества осуществления портовой деятельности.

Увеличение нагрузки на береговую линию не только увеличивает пропускную способность порта и ВВП города, но также приводит к загрязнению окружающей среды и увеличению социально-экономических издержек.

Еще одним важным направлением развития портового города, является вопрос, связанный с рациональным использованием и охраной окружающей среды.

Подсистема ресурсов окружающей среды играет ограничительную и хозяйственно-регулирующую роль во всей системе. Развитие экономики и порта не может обходиться без ресурсов. Способы рационального использования ресурсов и снижения затрат на экологическое управление являются ключом к текущим экономическим преобразованиям и развитию. Если не предпринимать никаких мер по управлению, воздействию на окружающую среду, как правило, отрицательное [2, с. 12].

Пространственное расстояние жизненно важно для скоординированного развития портового города. При умеренном увеличении пространственного расстояния порт-город стоимость земельных ресурсов, занимаемых портом, снижается, снижается воздействие города на окружающую среду, соответственно увеличиваются темпы роста ВВП и пропускной способности порта. Система также становится более «экологичной». Однако пространственное расстояние порт-город не может быть слишком большим, так как слишком большое расстояние приведет к увеличению стоимости сбора, распределения и транспортировки грузов, что снизит эффективность порта и промышленности [1, с. 298].

Во многом на направления развития портовых городов влияют тенденции, связанные с развитием морской индустрии. Так, в частности последние десятилетия увеличилось количество более крупных судов, поскольку более крупные суда имеют более низкие транспортные расходы. Чтобы соответствовать требованиям увеличения размеров судов, структура портов изменилась, подчеркнув тенденцию к увеличению размеров портов, при этом специализированные порты постепенно перемещаются в глубоководные районы с лучшими ресурсами береговой линии [3, с. 9].

Это постепенно разделяет порт и город в их пространственном отношении. Например, Шанхайский порт развивался от реки Хуанпу до реки Янцзы, а затем до открытого моря. Глубина воды -16 м была очень важным фактором во время процесса судоходства. Порт Фучжоу постепенно переместился из внутренней портовой зоны устья реки Миньцзян в портовую зону Цзянинь и портовую зону залива Лююань из-за аналогичных соображений [5, с. 5].

С точки зрения города, в дополнение к развитию портового транспорта, ресурсы береговой линии также служат для развития береговой линии в целях города и его населения. Это особенно важно для развития сферы услуг города и повышения качества жизни местного населения.

Между тем, по мере того, как города продолжают расширяться, стоимость береговых линий и земельных ресурсов, занятых портовыми районами, будет расти, что сделает их более подходящими для развития высокотехнологичных и

экологически чистых отраслей сферы услуг, которые имеют более высокую производственную ценность. С точки зрения эффективного использования ресурсов у государственных и муниципальных органов власти есть стимул переместить эти первоначальные промышленные предприятия и районы, а также порты за пределы городов.

Порты и портовые города должны разрабатывать постоянные и временные решения для формирования своей городской структуры и функционирования для решения проблем, связанных с близостью к крупным водоемам (реки, дельты, моря, океана), включая постоянную угрозу стихийных бедствий, связанных с водой. Они должны разработать конструкции для предотвращения береговой эрозии, защиты от волн и штормов, наводнений, а также повышения или отступления воды. Они должны обеспечить портовую инфраструктуру, позволяющую загружать и разгружать суда в безопасных условиях (включая доки, причалы и приливные порты). Учитывая их общую географию, порты также могут иметь некоторые из этих ответов, но местные экологические особенности, например лед, течения, городское развитие, также требуют конкретных инноваций.

С появлением и развитием портов третьего и четвертого поколения портовые услуги, в которых преобладают складирование и обработка грузов, не смогли удовлетворить все более диверсифицированные потребности экономической деятельности, в то время как связанные с ними современные секторы услуг, такие как торговля, финансирование судов, морские перевозки страхование, морское право, судоходные операции и морские брокерские услуги стали более динамично развиваться [2, с. 14].

Таким образом, несмотря на то, что разделение порта и города стало важной тенденцией развития отношений портовых городов, порты по-прежнему должны находиться на определенном расстоянии от городов, чтобы максимизировать связующую роль между портом и городом. Между тем, важным аспектом направлений развития в сфере управления портовых городов на территории России, являются исторические и инфраструктурные особенности каждого отдельно взятого портового города. Очевидно, что инфраструктура некоторых

морских портовых городов не предполагает подобного разграничения, а строительство новых портов в определенной отдаленности от города, имеют массу финансовых и организационных затрат.

Литература

1. Дроздова Е.С. Комплексное применение методов управления в деятельности морских портов // Российское предпринимательство. - 2018. - Том 19. - № 1. - С. 298

2. Лысоченко А.А., Ван Сюган Стратегическое развитие транспортной системы Китая в рамках концепции «Один пояс один путь» // Московский экономический журнал. 2022. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategicheskoe-razvitie-transportnoy-sistemy-kitaya-v-ramkah-kontseptsii-odin-royas-odin-put> (дата обращения: 18.03.2023).

3. Рута М., Десп М. Х., Лалл С. и др. Экономика «одного пояса и одного пути»: возможности и риски транспортных коридоров. Нью-Йорк: Всемирный банк, 2019 год.

4. Филатов А.Ю., Поплавко П.С. Грузооборот порта как фактор воздействия на социально-экономические показатели портового города: анализ городов-двойников Хабаровска и Владивостока // Вестник ТГЭУ. 2022. №2 (102). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gruzooborot-porta-kak-faktor-vozdeystviya-na-sotsialno-ekonomicheskie-pokazateli-portovogo-goroda-analiz-gorodov-dvoynikov> (дата обращения: 18.03.2023).

5. Фу Чжихуань, Сунь Юнфу, Вэн Менгюн и др. Исследование стратегии транспортной державы. Пекин: Народное издательство, 2019. С. 5