

Научная статья

Original article

УДК 911.3(571.6)

doi: 10.55186/2413046X_2025_10_6_167

**ФАКТОРЫ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ В ФОРМИРОВАНИИ И
РАЗВИТИИ ЛОКАЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИАЛЬНО-
ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ СИСТЕМ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО
ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА**
**LOCATION FACTORS IN THE FORMATION AND DEVELOPMENT
OF LOCAL TERRITORIAL PRODUCTION SYSTEMS IN THE FAR
EASTERN FEDERAL DISTRICT**



***Благодарность.** Работа выполнена по теме НИР ФГБУН ТИГ ДВО РАН:
«Географические и геополитические факторы в устойчивом развитии
территориальных структур хозяйства и населения региональных и
локальных уровней Тихоокеанской России» (FWMW-2025-0003).*

Мошков Анатолий Владимирович, доктор географических наук, главный научный сотрудник, ФГБУН Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, г. Владивосток; e-mail: mavr@tigdvo.ru; <https://orcid.org/0000-0003-3474-7471>

Moshkov Anatolii Vladimirovich, Doctor of Geography, Chief Researcher, Pacific Institute of Geography, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok; e-mail: mavr@tigdvo.ru; <https://orcid.org/0000-0003-3474-7471>

Аннотация. Процесс территориально-производственного комплексобразования представляет собой формирование и развитие территориально-производственных систем предприятий и организаций в эффективный комплекс за счет рационального использования местных

ресурсов и реализации выгодного экономико-географического положения. Факторы выгодного местоположения предприятий и их территориально-производственных совокупностей проявляется по-разному, в зависимости от хозяйственной специализации локальной территориально-производственной системы (экономического центра), а также от стадии комплексообразования (формирование, функционирование, реконструкция и развитие).

В выделенной совокупности факторов местоположения для формирования, функционирования и развития экономических центров Дальневосточного федерального округа, важное значение имеет фактор приморского положения. Присутствие в приморских экономических центрах транспортно-логистических видов деятельности обеспечивает дополнительный экономический эффект, в т.ч. и от портовых сборов (за оказанные услуги морскому транспорту).

Комплексный учет сочетаний факторов местоположения позволяет наиболее полно выявить все источники проявления дополнительного экономического эффекта при изучении процессов территориально-производственного комплексообразования экономических центрах с различной специализацией территориально-отраслевой структуры.

Abstract. The process of territorial production complex formation is the transformation of territorial production systems of enterprises and organizations into an effective complex through the rational use of local resources and the realization of an advantageous economic and geographical location. The factors of advantageous location of enterprises and their territorial production patterns manifest themselves in different ways, depending on the economic specialization of the local territorial production system (economic center) as well as on the stage of complex formation (formation, functioning, reconstruction and development).

In the selected set of location factors for the formation, functioning, and development of economic centers in the Far Eastern Federal District, the seaside location factor is of great importance. The presence of transport and logistics

activities in seaside economic centers provides additional economic benefits, including port fees (for services provided to maritime transport).

Comprehensive consideration of combinations of location factors makes it possible to identify fully all sources of additional economic effect when studying the processes of territorial and industrial complex formation in economic centers with different specialization of the territorial and sectoral structure.

Ключевые слова: территориально-производственные системы, стадии комплексобразования, факторы местоположения, Дальневосточный федеральный округ

Keywords: territorial production systems, stages of forest formation, location factors, Far Eastern Federal District

Введение. Формирование, функционирование и развитие территориально-производственных систем (ТПС) разного ранга в эффективный территориально-производственный комплекс понимается как процесс комплексобразования. Производственный комплекс представляет собой «...такое экономическое (взаимообусловленное) сочетание предприятия в отдельной промышленной точке или в целом районе, при котором достигается определенный экономический эффект за счет удачного (планового) подбора предприятий в соответствии с природными и экономическими условиями района, с его транспортным и экономико-географическим положением» [1]. Возникновение дополнительного экономического эффекта от концентрации и специализации производств на комплексном использовании имеющихся территориальных сочетаний природных ресурсов и выгодного местоположения, развитие социальной и производственной инфраструктуры является одним из признаков территориально-производственного комплексобразования.

В процессе территориально-производственного комплексобразования ТПС разного ранга (поселение или регион) под воздействием совокупности

природно-ресурсных и социально-экономических факторов проходят несколько стадий формирования и развития: формирования, функционирования, реконструкции и развития, которые проявляются в преобразовании функциональной (отраслевой) и территориальной структуры производства [2].

Для Дальневосточных регионов России характерна высокая доля в функциональной структуре экономических центров, добывающих природные ресурсы производств. Однако, в случае изменения спроса на их продукцию или истощение высоколиквидных ресурсов, возникают проблемы с функционированием основных предприятий, которые решаются путем создания крупной компанией новых факторов производства, либо за счет использования дополнительных свойств, характерных для поселения или региона. К числу таких дополнительных свойств можно отнести природную и территориальную ренты, где последняя рассматривается как возможность получения дополнительной выгоды от использования ограниченного ресурса в общественном производстве [3]. При этом, территориальная рента непосредственно связана с выгодным экономико-географическим местоположением хозяйственного объекта относительно других объектов, имеющих для него экономическое значение. По мнению Н.Н. Баранского [4] значение экономико-географическое положение (ЭГП) объекта в географическом пространстве определяется относительно других объектов, имеющих для них экономическое значение. В дальнейшем, особенности влияния ЭГП на хозяйственное освоение и развитие районов, промышленных узлов, рассматривались в работах советских и российских ученых, например, И.М. Маергойзом [5], Е.Е. Лейзеровичем [6], Ю.Г. Саушкиным [7], П.А. Минакиром [8], К.П. Космачевым [9], С.П. Земцовым и В.Л. Бабуриным [10] и др. В этих работах представлены результаты изучения роли экономико-географического положения в территориальной организации производства регионов, анализа ЭГП по разным компонентам (транспортно-

географическое, промышленно-географическое, агро-географическое, рыночное и др.), а также выделяются его типы: центральное, периферийное, транзитное, приморское, континентальное и др.

Среди зарубежных исследователей следует отметить работы Ф. Перру [11], который в предложенной теории поляризованного развития отмечал неравномерность динамики экономического роста и его различную интенсивность в конкретных точках («полюсах роста»), где сосредоточена совокупность экономических единиц, оказывающая влияние на географически соседствующие хозяйственные объекты. В процессе этих отношений в полюсах роста у совокупности экономических единиц (территориальных сочетаний видов деятельности) возникает дополнительный экономический эффект от концентрации и специализации производства, в том числе расположенных на территории с выгодным экономико-географическим местоположением. По мнению Ж. Будвиля [12] особенно выгодно размещение совокупности экономических единиц в полюсах роста, расположенных в городской местности (городской агломерации), что способствует быстрому продвижению их экономического влияния на всю территорию региона. В работах П. Потье [13,14] отмечается важная роль инфраструктуры (транспорта) в распространении экономического эффекта на территорию по «осям развития», т.е. транспортным коридорам от одного «полюса роста» к другим. В этом случае, фактор выгодного транспортно-географического местоположения территориальной совокупности экономических единиц, расположенных в «полюсах роста», также является одним из основополагающих при формировании взаимосвязанной сети экономических центров региона.

Результаты изучения влияния совокупности экономико-географических и социально-экономических факторов на процессы территориальной организации производства в регионах Дальнего Востока России представлены в работах И.М. Майергойза [15], В.Л. Бабурина [16], М.К.

Бандмана и В.Ю. Малова [17], П.Я. Бакланова, М.Т. Романова и др. [18], А. И. Трейвиша [19], А.Н. Демьяненко [20], А.В. Мошкова [21] и др. В работах И.М. Майергойза [22] впервые отмечено уникальное экономико-географическое положение Дальнего Востока в зоне контакта сухопутных и морских границ с несколькими государствами (СССР, США, КНР, КНДР и Японии), что придает южным регионам особое геополитическое и геоэкономическое значение.

В тоже время, роль фактора местоположения в формировании, функционировании и развитии территориально-производственных систем, обеспечивающего проявление дополнительного экономического эффекта в процессе комплексообразования, изучена ещё недостаточно полно.

Экономико-географические особенности развёртывания процессов территориально-производственного комплексообразования в регионах Дальнего Востока отражаются на характеристиках экономико-географических факторов, результатах их воздействия на трансформацию территориально-отраслевой структуры территориально-производственных систем. Одной из таких особенностей выступает приморское экономико-географическое положение, которое можно характеризовать с помощью ренты местоположения. Этот фактор сказывается не только на отраслевом составе структуры экономики территориально-производственных систем, но и источниках дополнительного экономического эффекта от выгодного местоположения (в том числе, относительно крупных портовых городских поселений, а также функционирования расположенных в них транспортно-логистических комплексов).

Целью данного исследования является в изучении особенностей проявления роли фактора местоположения в процессе формирования территориально-отраслевой структуры территориально-производственных систем, расположенных в регионах Дальнего Востока России. Для достижения этой цели предполагается решение следующих задач: 1)

выявление роли фактора местоположения в формировании и развитии территориально-отраслевой структуры территориально-производственных систем; 2) определение его значения на разных стадиях территориально-производственного комплексообразования; 3) изучение роли фактора прибрежного местоположения в формировании территориально-отраслевых структур территориально-производственных систем.

Материалы и методы. При подготовке статьи были использованы результаты исследований факторов и свойств процессов формирования и функционирования территориально-производственных систем, в т.ч. под влиянием местоположения на их территориально-отраслевую структуру экономики и перспективы социально-экономического развития. Территориально-производственные системы участвуют в процессах комплексообразования, когда совокупность элементов функциональной (предприятия, организации, объединённые в отрасли или виды деятельности) и территориальной (производственные пункты, группировки, узлы, районы) структуры проходят стадии (формирования, функционирования, реконструкции и развития) преобразования в эффективный комплекс, за счет рационального использования местных ресурсов, факторов производства и местоположения.

При оценке видов местоположения и его влияния на формирование, функционирование и развитие экономики отдельного поселения и региона в целом использовался системный подход, позволяющий рассматривать совокупность предприятий и организаций, расположенных на территории, как взаимосвязанную, динамичную территориально-производственную систему (ТПС). В этом случае, предполагается выделение совокупности факторов формирования и развития ТПС, находящихся на разных стадиях процесса территориально-производственного комплексообразования. Наряду с территориальное разделение труда, природно-ресурсным, демографическим, социально-экономическими и др. факторами

комплексобразования, важнейшую роль в формировании, функционировании и развитии ТПС играет местоположение (экономико-географическое положение) элементов функциональной и территориальной структуры относительно других ТПС, имеющих для них социально-экономическое значение. С помощью отраслевого метода можно выделять элементы территориально-отраслевой структуры ТПС, по сходству технологий производства и назначению выпускаемой продукции, а также по их роли в территориальном разделении труда (основные, специализированные – участвующие в межрайонном товарообмене; обслуживающие – продукция которых преимущественно потребляется внутри ТПС).

Фактор местоположения оказывает воздействие на элементы территориально-производственных систем, находящихся в процессе комплексобразования. Экономически значимыми для разных элементов структуры могут выступать следующие виды фактора местоположения: относительно сочетаний природных ресурсов суши и акватории; относительно объектов производственной (транспорт, энергетика), социальной инфраструктуры (центры здравоохранения, образования, культуры и пр.) и рыночной инфраструктуры (банки, страховые компании и пр.); относительно крупных городов (центры инноваций и рынки сбыта продукции); относительно рынков сбыта (в т.ч. на трансграничных территориях - внешнеэкономическое связи и международное сотрудничество). При этом, значение вида фактора местоположения элемента структуры ТПС меняется в зависимости от его отраслевой принадлежности, выполняемой функции и стадии, на которой находится ТПС в процессе комплексобразования. (Табл. 1).

Таблица 1. Значимость фактора местоположения на формирование и развитие территориально-производственных систем в процессе комплексообразования

Виды местоположения	Стадии комплексообразования		
	формирования	функционирования	реконструкции и развития
Добывающие территориально-производственные системы			
1. Относительно природных ресурсов	+++	+++	+
2. Относительно объектов инфраструктуры	+	+++	++
3. Относительно крупных городов	+	+++	+++
4. Относительно рынков сбыта (в т.ч. на трансграничных территориях)	++	++	+
Обрабатывающие территориально-производственные системы			
1. Относительно природных ресурсов	+	+	+
2. Относительно объектов инфраструктуры	+++	+++	+++
3. Относительно крупных городов	+++	+++	+++
4. Относительно рынков сбыта (в т.ч. на трансграничных территориях)	++	++	++
Транспортно-логистические территориально-производственные системы			
1. Относительно природных ресурсов	+	+	+
2. Относительно объектов	+++	+++	+++

инфраструктуры			
3. Относительно крупных городов	+++	+++	+++
4. Относительно рынков сбыта (в т.ч. на трансграничных территориях)	+++	+++	+++

Примечание. Значение фактора местоположения: +++ - значительное; ++ - существенное; + - слабое.

На стадии формирования в регионе формируются новые элементы функциональной структуры ТПС и поселения (экономические центры: промышленные пункты, группировки, узлы), в которых создаются основные (специализированные) производства, чья продукция участвует в территориальном разделении труда поселения или региона. Одновременно, с учетом потребностей основного производства и населения поселения, создаются обслуживающие и инфраструктурные отрасли экономики. Стадия функционирования ТПС характеризуется количественным приращением элементов его отраслевой структуры, с учетом спроса на продукцию и услуги предприятий в пределах сложившихся поселений (экономических центров). Стадия реконструкции и развития ТПС начинается, когда сложившаяся отраслевая структура экономики выключается из межрайонных отношений (из-за исчерпания природного ресурса, на котором работали основные предприятия, либо в связи с потерей потребительского спроса на их продукцию). Такая ситуация характерна для моногородов, структура экономики которых тесным образом привязана к нестабильным рынкам сбыта продукции. В этом случае, происходит деградация структуры хозяйства поселения с возможной его ликвидацией в перспективе. Формирование новых элементов функциональной структуры поселения, связано с созданием предприятий, ориентированных на перспективные рынки сбыта продукции, как пределах страны, так и за рубежом.

Для добывающих ТПС значительную роль на стадиях формирования и функционирования играет местоположение относительно территориальных сочетаний природных ресурсов, на стадии функционирования и реконструкции – транспортная инфраструктура. Для экспортно-ориентированных видов деятельности в добывающих ТПС важную роль играет положение относительно высоколиквидных природных ресурсов, транспортная инфраструктура (железные дороги и морской транспорт) и положение относительно трансграничных территорий. Для обрабатывающих ТПС на всех стадиях комплексообразования значительную роль играют особенности местоположения относительно транспортной, производственной и социальной инфраструктуры, городов (квалифицированные трудовые ресурсы, центры потребления продукции). Для транспортно-логистических ТПС также на всех стадиях комплексообразования особенно важно выгодное местоположение относительно инфраструктуры, городов и трансграничных территорий.

Особенностью ТПС в Дальневосточном регионе является значительное влияние приморского экономико-географического положения на формирование и развитие их территориально-отраслевой структуры экономики. Приморское местоположение обеспечивают предприятиям и в целом ТПС (экономическим центрам) дополнительный экономический эффект [23] за счет включения в хозяйственный оборот ресурсов суши и моря, формирования на их основе взаимосвязанных производственно-технических структур (цепочек), отдельные элементы которых могут располагаться в других регионах страны и за рубежом. Отмеченные И.М. Майергойзом [22], П.Я. Баклановым и М.Т. Романовым [24], А.И. Трейвишем [19] особенности географического положения Дальнего Востока СССР выражаются в следующих характеристиках: значительная отдалённость от главных экономических центров страны, удаленность от европейских регионов страны, при выгодном транспортно-географическом положении на

стыке океанских путей с сухопутными магистралями (Транссиб и БАМ), что обеспечивает региону важнейшее международное транзитное значение.

Результаты и их обсуждение. В зависимости от специализации основного производства в территориально-отраслевой структуре ТПС, представленные экономические центры Дальнего Востока России можно распределить по нескольким видам: добывающие, обрабатывающие, транспортно-логистические. Экономические центры находятся на разных стадиях территориально-производственного комплексообразования – формирования, функционирования, реконструкции и развития. В зависимости от особенностей структуры и стадии развития экономического центра, роль фактора местоположения в процессе комплексообразования проявляется по-разному. (Табл. 2.).

Таблица 2. Роль факторов местоположения в развитии основных экономических центров Дальнего Востока России

Виды экономических центров	Стадии комплек- сообраз- ования	Местоположение, относительно:			
		природных ресурсов	объектов инфраструктуры	крупных городов	рынков сбыта (в т.ч. на трансграничных территориях)
Добывающие					
Артем	III	+++	+++	+++	+
Беринговский	I	+++	+	+	+
Дальнегорск	II	+++	++	++	+
Партизанск	III	+	+++	+++	+
Кавалерово	III	+	++	+	+
Певек	III	+	++	+	+
Мирный	II	+++	+	+	+
Нерюнгри	II	+++	+	+	+
Обрабатывающие					
Арсеньев	II	+	++	++	+

Большой Камень	I	+	++	+++	+
Благовещенск	II	+	++	++	+++
Биробиджан	II	+	++	+++	++
Дальнереченск	II	+	++	++	+++
Комсомольск-на-Амуре	II	+	+++	+++	+
Лесозаводск	II	+	++	++	+++
Спасск-Дальний	II	+++	++	++	+++
Хабаровск	II	+	+++	+++	+++
Южно-Сахалинск	II	+	++	++	+
Якутск	II	+	++	+++	+
Транспортно-логистические					
Владивосток	II	+	+++	+++	++
Находка	II	+	+++	+++	++
Корсаков	II	+	++	++	++
Анадырь	II	+++	++	+	+
Магадан	II	+++	++	++	+
Петропавловск-Камчатский	II	+	++	++	+

Примечание. Стадии территориально-производственного комплексобразования: I – формирования, II – функционирования, III – реконструкции и развития.

Значение фактора местоположения: +++ - значительное; ++ - существенное; + - слабое.

В территориально-отраслевой структуре добывающих экономических центров в субъектах Дальневосточного федерального округа представлены следующие виды экономической деятельности: добыча и обогащение руд цветных и драгоценных металлов, добыча топлива (уголь, нефть, природный газ), добыча горно-химического сырья и др.). При формировании подобных экономических центров в качестве основного фактора комплексобразования выступают территориальная близость сочетаний природных ресурсов. Среди

экономических центров, находящихся на этой стадии, можно отметить экономический центр, формирующийся в пос. Беринговский (Чукотский автономный округ), в котором реализуется проект создания Территории опережающего развития «Беринговский» со специализацией на добыче руд драгоценных металлов, добыче угля, развитии обслуживающих видов деятельности. Положительную роль играет сравнительно выгодное транспортно-географическое положение экономического центра на маршруте Северного морского пути и наличие энергетической инфраструктуры (АО «Чукотэнерго» и Плавучая атомная теплоэлектростанция «Академик Ломоносов»).

На стадии функционирования – важнейшая роль принадлежит производственной инфраструктуре (транспортные сети, энергетика), обеспечивающей потребности производства и доступность рынков сбыта продукции), для нормального функционирования основных видов деятельности в территориально-отраслевой структуре экономического центра.

В случае исчерпания природного ресурса, изменения конъюнктуры рынка, высокой себестоимости добычи сырья, производства и транспортировки продукции, вид деятельности прекращается и экономический центр переходит на стадию реконструкции и развития. В этом случае возрастает роль местоположения экономического центра – относительно объектов инфраструктуры, городов и рынков сбыта продукции. На Дальнем Востоке России на этой стадии находятся несколько экономических центров: Партизанск (Приморский край) – первоначальная специализация на добыче угля меняется на производство электроэнергии, машиностроение, сферу услуг. При этом, важную роль играет близость крупного города (Находка), крупного транспортно-логистического центра, морского порта, а также наличие развитой транспортной сети международного значения, связывающей его с трансграничными

территориями КНР. Другой экономический центр – Певек (Чукотский автономный округ), также находится на стадии реконструкции и развития после закрытия производства по добыче и обогащению руд цветных металлов (из-за высоких затрат на производство и транспортировку продукции, сокращения спроса). В настоящее время и на перспективу развитие промышленного производства по виду деятельности «добыча полезных ископаемых» (добыча драгоценных металлов) составляет основу экономики города. Основной фактор – наличие месторождений золота и серебра, высокая транспортабельность продукции. Кроме этого, перспективно развитие видов деятельности по обслуживанию трассы Северного морского пути.

Обрабатывающие виды деятельности в территориально-отраслевой структуре экономических центров Дальнего Востока России представлены энергетикой, машиностроением, химической, производством строительных материалов, деревообработкой, пищевой и легкой промышленностью и др. Важнейшие факторы, обеспечивающие формирование этих видов деятельности: квалифицированные трудовые ресурсы, развитая производственная и социальная инфраструктура, близость крупного города, как центра инноваций и потребителя продукции. В качестве дополнительного фактора, повышающего эффективность формирования видов деятельности, выступают выгодное транспортно-географическое положение экономического центра, а также близость к трансграничным территориям (возможность сотрудничества с зарубежными компаниями).

На стадии функционирования существенно возрастает роль факторов местоположения – развитие производственной и социальной инфраструктуры, рынков сбыта продукции (в т.ч. на трансграничных территориях). В силу сравнительно высокой дифференцированности территориально-отраслевой структуры обрабатывающих экономических центров, стадия реконструкции и развития у них проявляется не так заметно,

как в добывающих центрах. Тем не менее, в крупных машиностроительных центрах за время социально-экономических реформ 1990-х гг. произошло снижение доли машиностроения и увеличение доли торговли, транспорта и логистики, сферы услуг. Не выдержали конкуренции со стороны зарубежных производителей и прекратили деятельность предприятия легкой промышленности (швейная, обувная, кожевенно-галантерейная и пр.). В перспективе, сохраняют свое значения обрабатывающие производства, ориентированные на зарубежные рынки сбыта (продукция из рыбы и морепродуктов, деревообработки, биохимия и пр.), в первую очередь в дружественные страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Транспортно-логистические экономические центры Дальнего Востока России выполняют в первую очередь транзитную функцию, обеспечивая внешнеэкономические связи страны и регионов. Для этих центров особенно важно наличие выгодного транспортно-географического положения и развитой инфраструктуры. Дополнительный экономический эффект видам деятельности, расположенным в транспортно-логистических центрах, обеспечивает близость к рынкам сбыта продукции добывающих и обрабатывающих видов деятельности. Кроме этого, географическое расположение таких центров в прибрежной зоне и в пределах крупных городов, позволяет наиболее полно использовать транзитные преимущества нескольких видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, морского). При этом, портовый сбор за услуги по обслуживанию морского транспорта может характеризовать дополнительный экономический эффект от выгодного местоположения экономического центра. (табл. 3).

Таблица 3. Фактор местоположения в развитии транспортно-логистических экономических центров Приморского края

Транспортно-логистический центр	Численность населения, тыс. чел. (по материалам ВПН-2020, на 01.10. 2021)	Грузооборот морских портов, на 2023 г., млн т	Ставки портовых сборов за услуги по обслуживанию морского транспорта*, руб./1 GT (все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных)		
			корабельный	экологический	инвестиционный
Порт Восточный	139,931	86,55	4,19/2,12	3,90/3,90	17,92/-
Порт Находка		27,57	7,74/2,28	3,90/3,90	17,92/-
Порт Владивосток	603,519	33,51	8,44/2,12	2,00/1,86	17,92/-
Порт Ольга	3,167	1,5	7,53/2,12	-/-	-/-
Порт Зарубино	2,499	0,84	7,53/2,12	-/-	-/-
Порт Посыет	1,646	6,02	7,53/2,12	-/-	-/-

Примечание. Ставки – суда заграничного плавания /суда каботажного плавания (в пределах российских вод) (4,19/2,12); 1 GT (валовая вместимость судна, или брутто-регистрационный тоннаж). Установлены Приказом Федеральной службы по тарифам от 20 декабря 2007 г. N 522-т/1 «Об утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в морских портах Российской Федерации» (с изменениями от 17 апреля, 14 октября, 24 декабря 2009 г., 22 июня 2010 г.)).

*- все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных.

Составлено по: [25, 26, 27].

Портовые сборы за услуги по обслуживанию морского транспорта в морских портах могут включать: корабельный сбор, канальный сбор, лоцманский сбор, маячный сбор, навигационный сбор, экологический сбор, сбор транспортной безопасности акватории морского порта, инвестиционный сбор. Для крупных поселений (городов с численностью населения более 100

тыс. чел.) и морских портов с большим объемом грузооборота, расположенных в Приморском крае (Находка и Восточный, Владивосток), характерен более широкий перечень оказываемых портовых услуг, чем для небольших поселений (например, экологический и инвестиционный сборы). В этом случае, крупные торгово-логистические экономические центры имеют возможность наиболее полно использовать все имеющиеся благоприятные факторы приморского местоположения (относительно крупных городов, транспортных магистралей, рынков сбыта продукции и др.).

Заключение

Факторы выгодного местоположения предприятий и их территориально-производственных совокупностей проявляются в зависимости от хозяйственной специализации экономических центров и стадии комплексообразования (формирование, функционирование, реконструкция и развитие).

Для локальных территориально-производственных систем (экономических центров), представленных в виде добывающих экономических центров в Дальневосточном федеральном округе, на стадиях формирования решающее значение приобретает положение относительно территориальных сочетаний природных ресурсов; на стадии функционирования – производственной инфраструктуры и транспорта, рынков сбыта продукции; реконструкции и развития – социальной и производственной инфраструктуры, транспорта.

Для обрабатывающих экономических центров на стадии формирования решающее значение имеет положение относительно транспорта, производственной и социальной инфраструктуры, рынков сбыта продукции; на стадии функционирования – относительно рынков сбыта продукции, крупных городов; на стадии реконструкции – относительно новых рынков сбыта продукции, в т.ч. расположенных в трансграничных территориях.

У транспортно-логистических центров – на стадии формирования центров важнейшее значение имеют их положение относительно транспорта, инфраструктуры; функционирования – положение относительно крупных городов, рынков сбыта продукции; реконструкции и развития – относительно рынков сбыта продукции, в т.ч. расположенных в трансграничных территориях дружественных государств.

В выделенной совокупности факторов местоположения для формирования, функционирования и развития экономических центров Дальневосточного федерального округа, важное значение имеет фактор приморского положения. Присутствие в приморских экономических центрах транспортно-логистических видов деятельности обеспечивает дополнительный экономический эффект, в т.ч. и за счет портовых сборов.

Комплексный учет сочетаний факторов местоположения позволяет наиболее полно выявить все источники проявления дополнительного экономического эффекта при изучении процессов территориально-производственного комплексообразования экономических центрах с различной специализацией территориально-отраслевой структуры. Таким образом можно определить всю совокупность благоприятных факторов территориально-производственного комплексообразования, разворачивающегося в Дальневосточном федеральном округе.

Список источников

1. Колосовский Н.Н. Основы экономического районирования. М. Госполитиздат, 1958. 200 с.
2. Мошков, А.В. Территориально-производственное комплексообразование на Дальнем Востоке / А. В. Мошков ; Рос. акад. наук. Дальневост. отд-ние. Тихоокеан. ин-т географии. Владивосток: Дальнаука, 2001. 155 с.
3. Зобова Л.Л. Объективная основа категории пространственной ренты // Вестник Кемеровского государственного университета. 2012;(2): 202-205.

4. Баранский, Н.Н. Становление советской экономической географии Избр. тр. / Н. Н. Баранский; Вступит. статья Ю. Г. Саушкина, с. 3-27. Москва : Мысль, 1980. 287 с.
5. Майегойз, И.М. Географическое положение города Сталинград // Вопрос географии. 1946. №2. С.63-100.
6. Лейзерович Е.Е. Базовые составляющие экономико-географического положения стран и районов // Изв. РАН. Сер. геогр. 2006. № 1. С. 9–14.
7. Саушкин Ю.Г. Экономическая география. История, теория, методы, практика. М.: Мысль, 1973. 362 с.
8. Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток. / отв. Ред А. Г. Гранберг. М.: Экономика, 2006. 848 с.
9. Космачев К.П. Пионерное освоение тайги: Экономико-географические проблемы. Новосибирск: Наука, 1974. 143 с.
10. Земцов С.П., Бабурин В.Л. Оценка потенциала экономико-географического положения регионов России // Экономика региона. 2016. Т. 12, № 1. С. 117-138.
11. Перру Ф. Экономическое пространство: теория и предложения / Ф. Перру // Пространственная экономика. 2007. №2. С. 77-93.
12. Boudevilie J. Problems of regional economic planning // Edinburg: Edinburg U.P. 1966. 192 p.
13. Pottier P. Axes de communication et developement economique // Revue economique. 1963. Т. 14. Р. 58-132.
14. Леонтьев А.Н., Назимова Н.В. Региональная проекция теории полюсов роста: зарубежный и российский опыт // Теоретическая и прикладная экономика. 2020. №4. С. 106-117.
15. Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. Новосибирск: Наука, 1986. 303 с.
16. Бабурин В.Л. Подходы к оценке социально-экономической эффективности развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры в

Сибири и на Дальнем Востоке // Региональные исследования. 2018. № 2 (60). С. 25–1.

17. Бандман М.К., Малов В.Ю. Транспортный комплекс Азиатской России. Укрепление экономической безопасности / Современные проблемы географии и природопользования. Отв. ред. М.К. Бандман. Барнаул: изд. Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, 2001. Вып. 5–6. С. 100–114.

18. Бакланов П.Я., Романов М.Т., Каракин В.П., Егидарев Е.Г., Ланкин А.С., Ушаков Е.А. Сопряжения транспортных сетей Тихоокеанской России и сопредельных стран // Известия РАН. Серия географическая. 2020. Т. 84. № 2. С. 167–178.

19. Трейвиш А. И. Роль экономико-географического положения Дальнего Востока в формировании его территориально-хозяйственной структуры // Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. С. 104–118.

20. Демьяненко А. Н. Территориальная организация хозяйства на Дальнем Востоке России. Владивосток: Дальнаука, 2003. 284 с.

21. Мошков А. В. Факторы устойчивого развития территориально-отраслевой структуры регионов прибрежной зоны Тихоокеанской России // Регионалистика. 2019. Т. 6. № 4. С. 14–31.

23. Бакланов П.Я., Мошков А.В., Ткаченко Г.Г., Ушаков Е.А. Производственно-технические структуры в приморских поселениях Тихоокеанской России // Тихоокеанская география. № 1. 2024. С. 5–19.

22. Маергойз И.М. Уникальность экономико-географического положения Советского Дальнего Востока и некоторые проблемы его использования в перспективе // Вестн. Моск. Ун-та. География, 1974. № 4. С. 3-9.

24. Бакланов П.Я. Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанской России / П.Я. Бакланов, М.Т. Романов. Владивосток: Дальнаука, 2009. 168 с.

25. Численность населения Приморского края. Статистический сборник. Владивосток: Приморскстат, 2023. 47с.

26. Грузооборот морских портов Приморья в 2023 году. Электронный ресурс - <https://1prime.ru/20240322/primore-846563031.html?ysclid=mbr7bgtqmy17949198>. Обращение – 11 июня 2025 г.).

27. Портовые сборы и тарифы. Электронный ресурс - https://www.rosmorport.ru/filials/vlf_portcharges/?ysclid=ma22hpzmzq577284925 (Обращение – 11 июня 2025 г.).

References

1. Kolosovskij N.N. Osnovy` e`konomicheskogo rajonirovaniya. M. Gospolitizdat, 1958. 200 s.
2. Moshkov, A.V. Territorial`no-proizvodstvennoe kompleksoobrazovanie na Dal`nem Vostoke / A. V. Moshkov ; Ros. akad. nauk. Dal`nevost. otd-nie. Tixookean. in-t geografii. Vladivostok: Dal`nauka, 2001. 155 s.
3. Zobova L.L. Ob``ektivnaya osnova kategorii prostranstvennoj renty` // Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta. 2012;(2): 202-205.
4. Baranskij, N.N. Stanovlenie sovetskoj e`konomicheskoy geografii Izbr. tr. / N. N. Baranskij; Vstupit. stat`ya Yu. G. Saushkina, s. 3-27. Moskva : My`sl`, 1980. 287 s.
5. Majegojz, I.M. Geograficheskoe polozhenie goroda Stalingrad // Vopros goeografii. 1946. №2. S.63-100.
6. Lejzerovich E.E. Bazovy`e sostavlyayushhie e`konomiko-geograficheskogo polozheniya stran i rajonov // Izv. RAN. Ser. geogr. 2006. № 1. S. 9–14.
7. Saushkin Yu.G. E`konomicheskaya geografiya. Istoriya, teoriya, metody`, praktika. M.: My`sl`, 1973. 362 s.
8. Minakir P.A. E`konomika regionov. Dal`nij Vostok. / otv. Red A. G. Granberg. M.: E`konomika, 2006. 848 s.
9. Kosmachev K.P. Pionernoe osvoenie tajgi: E`konomiko-geograficheskie problemy`. Novosibirsk: Nauka, 1974. 143 s.

10. Zemczov S.P., Baburin V.L. Ocenka potenciala e`konomiko-geograficheskogo polozheniya regionov Rossii // E`konomika regiona. 2016. T. 12, № 1. S. 117-138.
11. Perru F. E`konomicheskoe prostranstvo: teoriya i predlozheniya / F. Perru // Prostranstvennaya e`konomika. 2007. №2. S. 77-93.
12. Boudevilie J. Problems of regional economic planning // Edinburg: Edinburg U.P. 1966. 192 p.
13. Pottier P. Axes de communication et development economique // Revue economique. 1963. T. 14. P. 58-132.
14. Leont`ev A.N., Nazimova N.V. Regional`naya proekciya teorii polyusov rosta: zarubezhny`j i rossijskij opy`t // Teoreticheskaya i prikladnaya e`konomika. 2020. №4. S. 106-117.
15. Maergojz I.M. Territorial`naya struktura xozyajstva. Novosibirsk: Nauka, 1986. 303 s.
16. Baburin V.L. Podxody` k ocenke social`no-e`konomicheskoy e`ffektivnosti razvitiya transportno-kommunikacionnoj infrastruktury` v Sibiri i na Dal`nem Vostoke // Regional`ny`e issledovaniya. 2018. № 2 (60). S. 25– 1.
17. Bandman M.K., Malov V.Yu. Transportny`j kompleks Aziatskoj Rossii. Ukreplenie e`konomicheskoy bezopasnosti / Sovremennyy`e problemy` geografii i prirodoopol`zovaniya. Otv. red. M.K. Bandman. Barnaul: izd. Instituta e`konomiki i organizacii promy`shlennogo proizvodstva SO RAN, 2001. Vy`p. 5–6. S. 100–114.
18. Baklanov P.Ya., Romanov M.T., Karakin V.P., Egidarev E.G., Lankin A.S., Ushakov E.A. Sopryazheniya transportny`x setej Tixookeanskoj Rossii i sopredel`ny`x stran // Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya. 2020. T. 84. № 2. S. 167–178.
19. Trejvish A. I. Rol` e`konomiko-geograficheskogo polozheniya Dal`nego Vostoka v formirovanii ego territorial`no-xozyajstvennoj struktury` // Territorial`no-xozyajstvenny`e struktury` Dal`nego Vostoka. Vladivostok: DVNCz AN SSSR, 1982. S. 104–118.

20. Dem`yanenko A. N. Territorial'naya organizaciya khozyajstva na Dal`nem Vostoke Rossii. Vladivostok: Dal`nauka, 2003. 284 s.
21. Moshkov A. V. Faktory` ustojchivogo razvitiya territorial`no-otraslevoj struktury` regionov pribrezhnoj zony` Tixookeanskoj Rossii // Regionalistika. 2019. T. 6. № 4. S. 14–31.
23. Baklanov P.Ya., Moshkov A.V., Tkachenko G.G., Ushakov E.A. Proizvodstvenno-texnicheskie struktury` v primorskix poseleniyax Tixookeanskoj Rossii // Tixookeanskaya geografiya. № 1. 2024. S. 5–19.
22. Maergojz I.M. Unikal`nost` e`konomiko-geograficheskogo polozheniya Sovetskogo Dal`nego Vostoka i nekotory`e problemy` ego ispol`zovaniya v perspektive // Vestn. Mosk. Un-ta. Geografiya, 1974. № 4. S. 3-9.
24. Baklanov P.Ya. E`konomiko-geograficheskoe i geopoliticheskoe polozhenie Tixookeanskoj Rossii / P.Ya. Baklanov, M.T. Romanov. Vladivostok: Dal`nauka, 2009. 168 s.
25. Chislennost` naseleniya Primorskogo kraja. Statisticheskij sbornik. Vladivostok: Primorskstat, 2023. 47s.
26. Gruzooborot morskix portov Primor`ya v 2023 godu. E`lektronny`j resurs - <https://1prime.ru/20240322/primore-846563031.html?ysclid=mbr7bgtqmy17949198>. Obrashhenie – 11 iyunya 2025 g.).
27. Portovy`e sbory` i tarify`. E`lektronny`j resurs - https://www.rosmorport.ru/filials/vlf_portcharges/?ysclid=ma22hpzmq577284925 (Obrashhenie – 11 iyunya 2025 g.).

© Мошков А.В., 2025. Московский экономический журнал, 2025, № 6.