

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

**ТРАНСГРАНИЧНОЕ КЛАСТЕРООБРАЗОВАНИЕ
В ПРИМОРСКИХ ЗОНАХ
ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ:
факторы, модели, экономические
и экистические эффекты**

Монография

Под редакцией
А. Г. Дружинина

Ростов-на-Дону
Издательство Южного федерального университета
2017

УДК [334:332.1:911.3](210.5:470-192.4)

ББК 65.049(235)

Т654

***Исследование выполнено при поддержке РФФ
(проект 15-18-10000 «Трансграничное кластерообразование
в динамике экономических и селитебных систем приморских
территорий европейской России»)***

Рецензенты:

академик РАН, доктор географических наук,
профессор *П. Я. Бакланов*;

доктор экономических наук, профессор *Н. М. Межевич*

**Трансграничное кластерообразование в приморских
Т654 зонах Европейской части России: факторы, модели, эконо-
мические и экистические эффекты : монография / Южный
федеральный университет ; под ред. А. Г. Дружинина. – Ростов-
на-Дону : Издательство Южного федерального университета,
2017. – 421 с.**

ISBN 978-5-9275-2337-5

В монографии идентифицирована экономическая и экистическая специфика приморской зоны Европейской части России, осуществлена её делимитация, структурирование и типологизация. Проанализированы и теоретически осмыслены факторы и перспективы формирования, функционирования и развития в приморских зонах трансграничных кластеров. Показано, что на фоне возросших (в том числе и в контексте смены геостратегического вектора России) социально-экономических рисков узловые сегменты приморской зоны продолжают сохранять ключевое положение в селитебной и хозяйственной системе России.

Книга ориентирована на географов-обществоведов, специалистов по региональной экономике, аспирантов и студентов соответствующих специальностей, а также на сотрудников органов территориального управления.

Публикуется в авторской редакции.

ISBN 978-5-9275-2337-5

УДК [334:332.1:911.3](210.5:470-192.4)

ББК 65.049(235)

© Коллектив авторов, 2017

© Южный федеральный университет, 2017

© Оформление. Макет. Издательство

Южного федерального университета, 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	7
-----------------------	----------

1. Трансграничные кластеры в приморской зоне Европейской части России: идентификация, типология, оценка факторов и перспектив развития	11
1.1. Трансграничная кластеризация в контексте глобализации и регионализации	13
1.2. Факторы и тренды трансграничной кластеризации в приморских зонах.....	23
1.2.1. Полоса контакта «суша – море» как политрансграничная природно- хозяйственная среда	23
1.2.2. Приморская зона: сущность, экономические и экистические эффекты.....	27
1.2.3. Специфические условия и тренды трансграничной кластеризации в приморских зонах.....	35
1.3. Идентификация трансграничных кластеров: инструментальные подходы и их аппликация	45
1.4. Трансграничные кластеры и иные формы экономической интеграции в приморских зонах: проблемы атрибуции и диалектика взаимодействия.....	69

1.5. Специфика трансграничной кластеризации в узловых региональных сегментах приморской зоны Европейской части России	92
1.5.1. Ростовская область	92
1.5.2. Краснодарский край.....	110
1.5.3. Республика Крым и г. Севастополь.....	125
1.5.4. Приморские зоны Каспия	134
1.5.5. Санкт-Петербургский приморский регион.....	143
1.5.6. Мурманская область.....	147
1.5.7. Архангельская область.....	154
1.5.8. Калининградская область	158

2. Трансграничная кластеризация и общеэкономическая динамика в приморской зоне Европейской части России 175

2.1. Развитие «морского сегмента» экономики приморских территорий Европейской части России: фактор трансграничной кластеризации.....	177
2.2. Хинтерланды крупнейших портов Европейской части России: вовлечение «континентальной» экономики в систему трансакваториально-трансграничных связей.....	192
2.2.1. Хинтерланды крупнейших портов Европейской части России: подходы к идентификации и делимитации.....	192
2.2.2. Опыт делимитации хинтерландов морских портов Европейской части России по основной номенклатуре экспорта	200
2.2.3. Портово-логистические комплексы Европейской части России в функционировании экономики регионов Сибири.....	212

2.3. Инвестиционная специфика приморских территорий Европейской части России как фактор трансграничной кластеризации	224
2.4. Влияние внешнеэкономических и внешнеполитических макроциклов на динамику формирования и развития трансграничных кластеров приморских территорий	245
2.5. Трансграничная кластеризация и территориально- производственное комплексообразование: сопряженность в контексте приморских зон	259
3. Экономическая детерминанта эволюции селитебных систем в приморской зоне Европейской части России: фактор трансграничной кластеризации.....	271
3.1. Расселение в приморской зоне Европейской части России: основные параметры, факторы, формы	273
3.2. «Притяжение к морю» экономики и населения: региональная и локальная специфика	293
4. Типология и структурирование приморской зоны Европейской части России: учет феномена трансграничной кластеризации.....	311
4.1. Концептуальные подходы к делимитации, структурированию и типологии приморской зоны Европейской части России.....	313
4.2. Типология приморской зоны Европейской части России: макро- и мезомасштаб	327
4.3. Типология микроструктурных компонент узловых региональных сегментов приморской зоны Европейской части России (на примере Калининградской области и Крыма).....	333

4.3.1. Калининградская область	333
4.3.2. Республика Крым и г. Севастополь.....	349
5. Трансформация трансграничных связей в контексте смены геостратегического вектора России: экономические последствия для приморских территорий	355
5.1. Смена геостратегического вектора России как фактор реконфигурации экономики и расселения приморских территорий	357
5.2. Калининградская область: трансформация трансграничных и приграничных связей российского эксклава на Балтике.....	371
5.3. Республика Крым и г. Севастополь: особые условия трансакваториального и трансграничного взаимодействия.....	379
Заключение.....	399
Библиография	404

ВВЕДЕНИЕ

История нашей страны, в существенно большей мере идентифицируемой как «континентальная» нежели «приморская» («континента в себе» по П. Н. Савицкому¹, «океана суши, оторванного от вольного моря, которое зовет и манит...» по И. А. Ильину²), – это, тем не менее, во многом, – история «приращения» и последующего освоения (в том числе и «реосвоения» российским государством и русской культурой) ее морских побережий.

В России в настоящее время приморскими являются 23 региона и 166 муниципальных районов и городских округов; непосредственно на побережье локализованы 74 урбанистических центра, функционируют 49 значимых для страны морских портов, а также иные многочисленные объекты морехозяйственного комплекса, размещена инфраструктура пяти оперативно-стратегических объединений Военно-морского флота Российской Федерации. На протяженных морских рубежах нашей страны (в первую очередь, в Арктической зоне, в Тихоокеанской России) сложились и устойчиво функционируют масштабные акваториально-территориальные хозяйственные комплексы. В существенной мере «приближены к морю» (не только в пространственном отношении, но и экономически, селитебно) и крупные, своими «фасадами» выходящие на побережья структуры Европейской части страны: Северо-Западный федеральный округ («центрированный» на самой мощной в России приморской городской агломерации – Санкт-Петербургской), Юг России (в этом макрорегионе в пределах 200 км доступности от побережья проживает 67 % его населения). Решение любого

¹ Савицкий П. Н. Континент-Океан (Россия и мировой рынок) / Континент-Евразия. М.: Аграф, 1997. С. 398–418.

² Ильин И. А. О России. Три речи. 1926–1933. София: Изд. «За Россию», 1934. 78 с.

рода социально-экономических вопросов, включая и конструирование «новой географии экономического роста», зафиксированной в «Стратегии национальной безопасности России» (2015 г.) в качестве приоритетной задачи¹, в подобном региональном российском контексте немыслимо вне достижения эффективного баланса векторов «континентализации» и талассоаттрактивности. А это, в свою очередь, инициирует последовательные усилия по дальнейшему формированию, обсуждению и реализации междисциплинарной повестки исследования «морской проблематики», включая и такую приоритетную задачу как мониторинг факторов и векторов развития экономических и селитебных структур в приморских зонах, в том числе и во взаимосвязи с транснациональной, трансграничной активностью.

Глобализация и характерная для постсоветского периода стремительная имплантация России в систему рыночных отношений (дополняемые воздействием агломерационных эффектов, урбанизации и метрополизации) предопределили, с одной стороны, ощутимый «сдвиг к морю» производственной активности, инфраструктуры, населения (симптоматично, что за 1989–2016 гг. суммарная численность населения приморских городов России возросла на 6,2 % или на 794 тыс. человек), с другой – инициировали дальнейшее «расслоение» приморских зон по уровню и темпам социально-экономической динамики. Дополнительные риски для приморских территорий продуцирует цикличность экономического развития, а также существенно возросшая в последние годы геополитическая турбулентность. Необходимое (в этом контексте) полномасштабное использование акваториально-территориальных ресурсов приморских зон, эффективное включение их ресурсно-хозяйственного потенциала в мирохозяйственные сети и циклы (в том числе и обретение Россией и ее приморскими регионами новых геоэкономических векторов) – связано со

¹ Стратегия национальной безопасности России. М., 2015. [Электронное издание] <http://publication.pravo.gov.ru/SignatoryAuthority/president> (Дата обращения – 31.12.2015).

становлением современных экономических форматов, включая и кластеризацию на основе трансграничной (трансакваториальной) экономической интеграции.

Доказав свою эффективность в международной практике, кластер (как форма самоорганизации экономики) является одним из способов достижения приоритетов эффективности и конкурентоспособности. Масштабное, широкое по палитре применение кластерного подхода, наличие устоявшейся теории «кластера», ее массированное инкорпорирование в отечественную науку и практику – сочетаются ныне, тем не менее, с фактическим отсутствием адаптированного к российским территориально-хозяйственным и институциональным реалиям инструментария мониторинга, моделирования и стимулирования кластерных инициатив, оценки воздействия на кластерогенез таких приоритетных факторов как приморское положение, специфические агломерационные процессы в приморских зонах, геоэкономически и геополитически мотивированные трансграничные связи.

В предлагаемой вниманию Читателя книге предпринята попытка осмыслить феномен трансграничного кластерообразования, исследовать факторы и особенности данного процесса в условиях приморских зон Европейской части России. Подготовка данного издания осуществлена в рамках сетевого междисциплинарного проекта (объединившего географов-обществоведов Южного, Балтийского и Крымского федеральных университетов, Санкт-Петербургского государственного университета, а также двух крупных академических структур: Института географии РАН и Института географии Сибирского отделения РАН), реализуемого на основе гранта Российского научного фонда (15-18-10000) «Трансграничное кластерообразование в динамике экономических и селитебных систем приморских территорий европейской России». Авторами книги выступили: **Дружинин Александр Георгиевич** (руководитель исследовательского проекта), доктор географических наук, профессор, директор Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем Южного федерального университета (Введение, Заключение, разделы 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.5.4, 2.1, 2.2.2,

2.5, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1); **Федоров Геннадий Михайлович**, доктор географических наук, профессор, Заслуженный деятель науки РФ, директор Института природопользования, территориального развития и градостроительства Балтийского федерального университета им. И. Канта (раздел 4.3.1); **Вольхин Денис Антонович**, ассистент кафедры экономической и социальной географии Крымского федерального университета (разделы 1.5.3, 3.2, 4.3.2, 5.3); **Гонтарь Николай Владимирович**, кандидат географических наук, доцент, ведущий научный сотрудник Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем Южного федерального университета (разделы 1.5.6, 1.5.7, 2.2.2, 3.2, 4.2); **Горочная Василиса Валерьевна**, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем Южного федерального университета (разделы 1.1, 1.2.3, 1.3, 1.5.1, 1.5.2, 2.4, 2.5); **Дец Игорь Андреевич**, кандидат географических наук, научный сотрудник Института географии СО РАН (разделы 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3); **Лачининский Станислав Сергеевич**, кандидат географических наук, доцент Санкт-Петербургского государственного университета (разделы 1.5.5, 2.2.2, 3.2); **Михайлов Андрей Сергеевич**, кандидат географических наук, начальник отдела маркетинга и аналитики Управления развития и стратегического планирования Балтийского федерального университета им. И. Канта (разделы 1.4, 1.5.8, 5.2); **Самусенко Дмитрий Николаевич**, кандидат географических наук, научный сотрудник Института географии РАН (раздел 2.3); **Сухинин Сергей Александрович**, кандидат педагогических наук, доцент Донского государственного технического университета (разделы 2.2.2, 3.1).

Хочется надеяться, что данное издание вызовет интерес у читателей, а содержащиеся в нем концептуальные положения и аналитика окажутся востребованными при разработке стратегий и программ социально-экономического развития приморских регионов и муниципальных образований России.

**1. ТРАНСГРАНИЧНЫЕ КЛАСТЕРЫ
В ПРИМОРСКОЙ ЗОНЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ
РОССИИ: ИДЕНТИФИКАЦИЯ, ТИПОЛОГИЯ,
ОЦЕНКА ФАКТОРОВ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ**

1.1. Трансграничная кластеризация в контексте глобализации и регионализации

Синхронное смещение вектора развития территориальных социально-экономических систем современного мира как в сторону центростремительных, так и центробежных сил, выразившееся в диалектическом взаимодействии тенденций глобализации и регионализации, имеет многостороннюю природу. В ее основе, наряду с множественными факторами развития современной экономики и социума, лежат законы сложного нелинейного взаимодействия феноменов границы и трансграничности, проявленные в разрезе развития экономических объектов, локализованных на территории.

Категория границы, рассматриваемая в современной гуманитарной парадигме прежде всего с позиций лимологии, воспринимается в рамках политико-правового ракурса и определяется в большинстве случаев как линия на поверхности земли (суши или водного пространства), а также воображаемая вертикальная поверхность, проходящая через нее в воздушном пространстве и в недрах земли¹. В более широком онтологическом смысле определим границу как понятие для обозначения абстрактного бесконечно тонкого пространственного объекта, фиксируемого аналитическим мышлением для установления топологии распределения свойств и характеристик, позволяющей дифференцировать реальность на отдельные объекты (либо среды), воспринимае-

¹ Колосов В. А. Политическая география: проблемы и методы / Под ред. С. Б. Лаврова. Л., 1988. С. 45–62; Безопасность и международное сотрудничество в поясе новых границ России / Под ред. Л. Б. Вардомского и С. В. Голунова. М. – Волгоград, 2002; Голубчик М. М. Политическая география мира. Смоленск: издательство Смоленского гум. у-та, 1998. С. 42–38.

мые как некие отличные друг от друга целостности и отраженные в самостоятельных семантических и вербальных единицах. Сама природа границы, таким образом, обнаруживает диалектику контактно-барьерных свойств, проистекающих, с одной стороны, из дифференциации характеристик граничащих объектов (сред), что предполагает наличие барьеров для распространения свойств одного объекта (среды) в пространство другого. С другой стороны, граница как некий виртуальный объект, существенные характеристики и пространственная конфигурация которого задаются законами аналитического восприятия реальности, не несет сама по себе каких-либо свойств, препятствующих контакту точек пространства, располагающихся по разные стороны границы. Категория границы, тем самым, вмещает одновременно и заложенную в ней категорию трансграничности, как способности отдельных соседствующих объектов и их свойств (либо объектов пограничных сред) к взаимопроникновению.

Особенно важным данное положение является для территориальных социально-экономических систем, обнаруживающих многомерное «наложение» границ, задаваемых различного рода неоднородностью признаков. Правовые режимы ведения хозяйственной деятельности, экономическое неравенство, социальная и социокультурная дифференциация в территориальном аспекте, равно как и генетика развития институциональных и организационных структур, локализованных на территории, создают сложную многомерную сеть границ и зон взаимопроникновения, формируя топографическое смешение фазовых аттракторов развития региональных социально-экономических систем. Будучи сформированными естественно (в ходе исторического генезиса), либо привнесенными целенаправленно, границы создают своего рода «разность потенциалов», способствующую потребности в преодолении границ и осуществлении трансграничного взаимодействия.

Феномен трансграничности (как взаимодействие и взаимопроникновение) может быть описан в качестве нечеткого множества, локализованного в пространстве, для которого характерно усиление либо ослабление тех или иных свойств на протяжении

некоторого пространственного промежутка; в таком случае наряду с понятием «границы» вступает в силу понятие «контактной зоны» (зоны взаимопроникновения). Данное понятие, активно используемое в рамках современного гуманитарного дискурса¹, напрямую соприкасается с системным подходом. Категория закрытой системы является абстракцией, так как жизнедеятельность и жизнеспособность большинства систем становятся возможными благодаря их открытости и протеканию естественных процессов метаболизма с окружающей средой². При этом способность к сохранению гомеостаза и системного единства в сочетании с адаптивностью к изменениям окружающей среды во многом определяются именно благодаря свойствам и режимам функционирования контактных зон на границах системы с окружающими элементами внешней среды.

Именно режимы функционирования границ и пограничных зон взаимопроникновения определяют смену стационарных режимов жизнедеятельности систем, напрямую влияя на формирование фазовых портретов и фазовых каскадов аттракторов развития систем. Данное положение определяется тем, что, будучи закрытой и не испытывая влияния извне, любая система характеризуется регулярным аттрактором; его трансформации способствует появление факторов, приходящих извне и способствующих сдвигу начальных условий, в результате чего фазовый портрет системы претерпевает изменения³. Вектор, частота и периодичность, закономерности динамики смены фазовых аттракторов системы, таким образом, пребывают в тесной связи со специфическими

¹ Парсонс Т. Система современных обществ. М.: Аспект-Пресс, 1997; Неопарсонсианство 80-х годов XX века: Дж. Александер // Личность. Культура. Общество. 2006. Том VIII. Вып. 2 (30). С. 219–235; Том VIII. Вып. 4 (32). С. 180–206.

² Luhmann, Niklas. Social Systems. Stanford: Stanford University Press, 1995; pp. 6–7; Bertalanfy L. Critical Review, «General Systems», vol. VII, 1962, p. 1–20.

³ Gorodetski A., Ilyashenko Yu. Minimal and strange attractors, International Journal of Bifurcation and Chaos, vol. 6, no. 6 (1996), pp. 1177–1183; Ilyashenko S. Global Analysis of the Phase Portrait for the Kuramoto-Sivashinsky Equation, Journal of Dynamics and Differential Equations, Vol. 4, No. 4, 1992.

характеристиками, режимом функционирования и пропускной способностью зон контакта и взаимопроникновения, находящихся на границах систем. В связи с этим, изучение специфических характеристик функционирования контактных («приграничных») зон является важным ключом к пониманию причин и факторов тех процессов, которые наблюдаются в современной динамике социально-экономического развития регионов России и мира.

Процессы глобализации и регионализации, изучаемые в неразрывном единстве¹ (вплоть до введения единого обобщающего данные категории термина «глокализация»²), как и весь комплекс сопутствующих процессов, в равной мере могут рассматриваться в качестве отражения процессов модификации динамики и специфических характеристик функционирования границ и приграничных зон взаимопроникновения. Глобализация (как повышение интенсивности международного взаимодействия в рамках всех сфер жизни общества³) обнаруживает в своей основе повышение открытости границ, а также интенсивности функционирования зон взаимопроникновения, их территориального расширения (вплоть до распространения зоны взаимопроникновения на всю территориальную систему с большей или меньшей плотностью, что существенно затрудняет проблемы делимитации пространства).

¹ Гринин Л. Е. Истоки глобализации: мир-системный анализ // Век глобализации. 2011. № 1. С. 80–94; Лубский А. В. Глобализация и регионализация: к методологии исследования (вместо введения) // Глобализация и регионализация в современном мире: Материалы международной научной конференции. Ростов н/Д, 2002; Пфаненштиль В. Л. Глобализация и процессы экономической регионализации. Красноярск, 2011; Сергеев Д. В. Глобализация и регионализация мировой экономики: Основные тенденции и перспективы. М., 2003.

² Habibul Haque Khondker. Glocalization as Globalization: Evolution of a Sociological Concept / Bangladesh e-Journal of Sociology. Vol. 1. No. 2. July, 2004; Khondker, Habibul Haque. 2004. Glocalization as Globalization: Evolution of a Sociological Concept, Bangladesh e-Journal of Sociology 1 (2): 12–20; Victor Roudometof. Glocalization: A Critical Introduction. Routledge, 2016-06-10.

³ Панкадж Гемават. Мир 3.0: Глобальная интеграция без барьеров. М.: Альпина Паблишер, 2013.

Наряду с достаточно часто упоминаемой в рамках научного дискурса проблемой повышения открытости границ и усиления взаимопроникновения социокультурных и социально-экономических явлений, следует обратить внимание также и на то, что сама потребность в таковом обмене возникает вследствие наличия некоей «разности потенциалов», задаваемой не только территориальным разделением труда, но и социокультурными различиями, локализацией зон действия и влияния социальных институтов, а также искусственно привносимыми ментальными схемами, задающими картину распределения границ в массовом сознании населения. В данной связи следует отметить, что социально-экономические системы в значительной степени подвержены влиянию последнего из указанных факторов, значение которого усиливается в последнее время. Будучи абстрактным объектом, существующим в рамках аналитического восприятия реальности, граница обретает реальные последствия в социально-экономической практике через характер взаимодействия, осуществляемый на основе осознания наличия границы (вплоть до восприятия границы в качестве реального объекта, обладающего контактными и барьерными характеристиками). В связи с этим приграничные территории в большей мере служат своего рода «маркером», по которому можно отследить наиболее актуальные тенденции в развитии экономики и общества.

Будучи следствием неравномерного распределения характеристик социально-экономического развития и векторов социально-экономической динамики, осознаваемая в качестве таковой граница способствует закреплению сложившегося статуса каждой из граничащих систем. Наличие зоны взаимопроникновения, способной к территориальному расширению и интенсификации своей жизнедеятельности, компенсирует сложившуюся «разность потенциалов». Нередко следствием данных разнонаправленных процессов является формирование дополнительных надсистем (в частности, трансграничных регионов), закреплённых на организационном уровне объединений, дополнительных институциональных образований, в том числе носящих латентный нефор-

мальный характер, компенсирующий формально закрепленное пограничное разделение. Зона трансграничного взаимодействия, в связи с этим, в большинстве случаев представляет собой более сложное и многоуровневое образование, нежели ядра граничащих социально-экономических систем. Присутствие взаимоподчиненных и взаимодополняющих элементов и их свойств в зоне взаимопроникновения определяет, с одной стороны, возможность поиска дополнительных путей и инструментов для преодоления границы, с другой – организационный и институциональный ресурс для поддержания целостности и жизнеспособности каждой из граничащих территориальных систем.

Тот факт, что в современной экономической реальности на первый план выходят адаптивные по отношению к окружающей среде новые формы экономической самоорганизации, носящие принципиально трансграничный характер, – свидетельствует, что сам принцип функционирования социально-экономических структур и протекающих в них процессов, наблюдаемый в зонах трансграничного контакта, обнаруживает большую эффективность и является своего рода «генератором» для продуцирования новых идей, технологий, создавая пространство открытых возможностей. К такого рода формам социально-экономической самоорганизации относятся экономические кластеры – группы предприятий, территориально сорасположенных и характеризующихся сложной системой отношений конкуренции и кооперации¹.

Принцип мышления, основанный на четком распределении экономики и общества в соответствии с границами территориальных образований, призван служить административным приоритетам поддержания порядка и стабильности структур, выступающих в качестве объекта ведения. Он же обеспечивает оперативность работы системы территориального управления, системность сбора эмпирической статистической информации. Принцип трансграничности, напротив, характерен для тех процессов и тенденций,

¹ Porter M. *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: The Free Press, 1985. 2nd ed. New York: Free Press, 1998.

которые зарождаются на основе самоорганизации «снизу». Внимание к трансграничным пространствам и протекающим в них процессам является одним из важных путей к повышению эффективности экономического развития, мониторингу и внедрению полезного опыта, поддержке самоорганизационных инициатив, повышению конкурентоспособности продукции и конкурентоспособности предприятий.

Находясь в сложных многомерных условиях распределения территориальных границ, экономический субъект осуществляет самостоятельный выбор, руководствуясь, в первую очередь, тем объемом информации, который содержится в зоне его ближайшего окружения и представляет собой неявное (тацитное) знание, тяготеющее непосредственно к территории¹. Тацитное знание об особенностях процедуры межорганизационного взаимодействия, о наличии и добропорядочности деловых партнеров генерируется, как правило, в условиях конкретной территории; последняя может находиться внутри какой-либо региональной (страновой) системы, равно как и быть трансграничным пространством контактного взаимодействия.

Экономический субъект, будучи органичной частью и производным той деловой среды, в которой протекает его жизнедеятельность, способствует укоренению сложившейся деловой практики в том случае, если расположен территориально в удалении от границы, либо не испытывает на себе ее влияние, находясь, тем самым, на удалении от нее не в физическом, а в информационном, социокультурном, социально-экономическом пространстве. В таком случае происходит усиление «разности потенциалов» за счет устойчивости сложившейся деловой практики, обнаруживающей существенные различия по обе стороны границы. Напротив, включаясь в характерные законы жизнедеятельности приграничной контактной зоны, экономический субъект не только приобретает

¹ *Evers, Hans-Dieter and Gerke, Solvay and Menkhoff, Thomas (2010): Knowledge Clusters and Knowledge Hubs: Designing Epistemic Landscapes for Development // Journal of Knowledge Managementg, Vol. 14, No 5: pp. 678–689.*

разнообразный ценный опыт, но и своей деятельностью способствует расширению трансграничного пространства межорганизационной интеракции, что является важной предпосылкой для развития кластерных форм экономической самоорганизации.

Формирование горизонтальных связей и органических структур в региональной экономике имеет в своей основе исключительно собственный интерес предприятий к повышению эффективности деятельности, достижению устойчивого развития в долгосрочной перспективе за счет активизации партнерских отношений, развития и роста регионального рынка, поиска возможностей конкурентноспособного позиционирования на внешнем рынке. Экономический, организационный, информационный интерес, приводящий к возникновению самоорганизационных процессов, таким образом, группируется именно в непосредственном хозяйственном окружении предприятия, первичном по отношению к внеэкономическим принципам административно-территориального деления, системе региональных и государственных границ. Причем, экономический кластер изначально является по своей природе трансграничным явлением. Даже в том случае, когда деятельность кластера сосредоточена, главным образом, в рамках некоего территориального локалитета, расположенного в рамках одного региона, динамика развития кластера может способствовать образованию трансграничных связей в перспективе. Экономический кластер формируется и существует в качестве открытой системы, направленной как на поддержание сложившихся внутренних связей, так и на поиск новых возможностей извне.

Одна из наиболее сложных проблем, существующая на сегодняшний день как для разработки методологии и исследовательского аппарата изучения экономических кластеров, так и для формирования системы сбора и анализа статистической информации, характеризующей жизнедеятельность кластеров, является вопрос о критериях определения границ каждого кластера (как в территориальном плане, так и в плане точного установления круга организаций-участников кластера). Данная проблема напрямую проистекает из самой природы кластера как особого явления со-

временной экономической реальности, ориентированного на перманентный поиск новых путей развития за счет смены комбинаторики межорганизационного взаимодействия. Даже при наличии четко очерченных и сформированных «кластерных ядер», состав периферии кластера может находиться в активной динамике. Именно субъекты, составляющие кластерную периферию, могут служить в качестве интеграторов межорганизационного экономического, технологического, кадрового, информационного взаимодействия; они не могут быть исключены из состава кластера при его системном рассмотрении. Стохастический характер участия субъектов кластерной периферии в жизнедеятельности кластера, их вовлеченность в иную деятельность – выступают в качестве основной причины, по которой экономический кластер следует рассматривать в большинстве случаев в качестве нечеткого множества со всеми соответствующими особенностями данного явления. По этой же причине трансграничный кластер является пространством открытых возможностей, адаптивным по отношению к меняющимся условиям внешней среды, что составляет его центральное конкурентное преимущество. Возможность привлечения извне в оперативном порядке через кластерную периферию (равно как и через объекты инфраструктуры, обслуживающей кластер) дополнительных участников, ресурсов, информации и технологий – является источником значительной устойчивости и жизнеспособности кластера.

Важной особенностью кластера как экономического объекта, располагающегося в трансграничном пространстве, является то, что во многом именно он способствует формированию самой контактной зоны. Он вырабатывает в рамках своей динамичной структуры собственные адаптивные механизмы преодоления «разности потенциалов», создаваемой за счет повышенных транзакционных издержек и рисков, различий в правовых режимах и экономических условиях деятельности по обе стороны границы. Механизмы формирования и развития трансграничных кластеров являются, в связи с этим, важным объектом исследования, в том числе с позиций осмысления нелинейного взаимодействия самоор-

ганизационных факторов и тенденций с барьерными свойствами границы, выступающими одновременно в качестве препятствия (за счет правовой, экономической, социокультурной асимметрии) и стимула к интеграции. Способность самоорганизационных процессов в рамках кластера преодолеть весь объем дополнительных транзакционных издержек и рискогенных факторов, сопряженных с трансграничным взаимодействием, является важнейшим ресурсом жизнеспособности формирующихся «снизу» экономических структур, а потому важна в плане глубокого и многостороннего изучения природы ее возникновения. Не менее важен и поиск тех стимулирующих факторов к развитию региональной экономики (в том числе в русле образования экономических кластеров), которые проистекают из специфики характерных свойств и динамики жизнедеятельности трансграничных зон.

Будучи по своей природе сложной системой нелинейного развития, трансграничный кластер испытывает значительную степень зависимости от начальных условий своего формирования. Все изначальные характеристики состояния граничащих социально-экономических систем, а также степень многомерности пространства контактного взаимодействия, становятся определяющими на момент первичной стадии формирования кластера. Тип и характер границы, таким образом, напрямую влияет на начальные условия, задающие фазовый аттрактор формируемого кластера. Следует, при этом, отметить, что наиболее многомерное пространство контактной зоны наблюдается в тех регионах, где сочетаются различные виды транспорта, а также сосредоточиваются различные отрасли производства. Наиболее перспективным и многомерным представляется развитие приморских зон в качестве пространств контактного взаимодействия. Морская граница являет собой более сложный феномен, нежели сухопутная. Наличие морского транспорта и соответствующей инфраструктуры способствует топографическому смещению множества границ.

1.2. Факторы и тренды трансграничной кластеризации в приморских зонах

1.2.1. Полоса контакта «суша – море» как политрансграничная природно-хозяйственная среда

Площадь Мирового океана на планете достигает 361 км² (или 71 % всей земной поверхности)¹; разномасштабные «вкрапления» массивов суши локализованы весьма дисперсно, а протяженность береговой линии только для первых десяти лидирующих по этому показателю государств суммарно превышает 460 тысяч² километров. В этой ситуации «стык» суши и моря предстает в качестве не только практически повсеместного (разумеется, за исключением внутриконтинентальных регионов), но и важнейшего для Человека (его расселения, социально-экономической жизнедеятельности) контактного, межсредового пространства. Осевым его элементом и, одновременно, маркером, выступает, в первую очередь, собственно линия соприкосновения двух природных (а точнее, природно-хозяйственных) сред; во всех отношениях – это классическая географическая граница (т. е. «...нечто, расположенное между двумя предметами и разделяющее их...»³), обладающая спектром барьерно-контактных свойств и неявными, «размытыми» внешними контурами.

¹ Слевич С. Б. Океан: ресурсы и хозяйство. Л., 1988. 315 с.

² 20 стран мира с самой протяженной береговой линией // География [Электронное издание] <https://geographyofrussia.com/20-stran-mira-s-samoj-protyazhennoj-beregovoj-linie/> (Дата доступа – 31.10.2016).

³ Родоман Б. Б. Основные типы географических границ // Географические границы. М.: МГУ, 1982.

Природно-экологическое и социально-экономическое своеобразие «стыка» суши и моря, его включенность (в качестве важной составляющей) в сложную мозаику географических таксонов – позволяют рассматривать данный феномен как самостоятельный и целостный пространственный природно-общественный объект (с рубежа 60–70-х гг. прошлого столетия устойчиво идентифицируемый, притягивающий к себе внимание и отдельными своими сегментами высвечиваемый такими категориями как «береговая зона»¹, «прибрежная зона»², «приморская территория»³, «морское побережье»⁴, «контактная зона «суша-море»⁵ и др.), представляющий собой некую достаточно широкую полосу, «пронизываемую» разнородными потоками вещества и информации и, в этой связи, – неизменно транзитную, характеризующую различного рода эффектами **политрансграничности**⁶.

Присущая полосе контакта «суша-море» политрансграничность – следствие множества «взаимонаслаивающихся» простран-

¹ Аникеев В. В. Градостроительные аспекты развития приморских систем расселения на базе портовых городов // Вестник Инженерной школы Дальневосточного федерального университета. 2012. № 2 (11). С. 45–53; Айбулатов Н. А. Геоэкология береговой зоны моря // Проблемы развития морских берегов. М., 1989. С. 81–87.

² Фадеев С. А. Трансформация прибрежных зон в Западной Европе и Европейской России: делимитация и управление: автореф. ... канд. геогр. наук. М., 1998.

³ Гогоберидзе Г. Г. Структура и свойства морехозяйственного потенциала приморской территории // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2008. № 3. С. 75–81; Махновский Д. Е. Приморские регионы Европы: развитие экономики на рубеже XX и XXI веков // Балтийский регион. 2014. № 4. С. 59–78.

⁴ Арзамасцев И. С. Природопользование в прибрежных зонах: основные понятия, зонирование и проблемы управления // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2009. № 4 (49). С. 76–89.

⁵ Дергачев В. А. Основы экономического районирования Мирового океана. Киев, 1980. 110 с.

⁶ Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85–100.

ственных рубежей (и, одновременно, «пробивающих», «пронизывающих» их взаимодействий), причем не только политических (межгосударственных), но и природно-экологических, экономико-технологических, культурно-ментальных.

Прежде всего, для полосы акваториально-территориального «стыка» уместно идентифицировать как потенциальную, так и фактически реализуемую *политико-географическую политрансграничность*. Последняя обусловлена тем, что практически любая примыкающая к побережью часть Мирового океана (в зависимости от степени удаленности от береговой линии, ряда иных факторов) обладает либо «приграничными», либо «пограничными» свойствами и характеристиками. «Насыщенная» судоходными путями и «окаймленная» портовыми комплексами морская акватория представляет собой, в этой связи, специфическое по своей конфигурации пространство разноудаленных государственных границ¹, ареал одновременного проявления совокупности порожденных фактором политико-территориального (акваториального) порубежья эффектов (производственно-локализационных, экономико-инвестиционных, транспортных, в сфере добычи биоресурсов, эксплуатации шельфовых месторождений и др.).

Под воздействием глобализации (а уже к концу XX столетия доминанта «самодостаточной, саморазвивающейся, работающей по своим законам геоэкономики»² стала очевидна, общепризнанна) и технико-экономических преимуществ современного морского транспорта (его фрахтовые ставки в десятки раз ниже средних доходных ставок грузового железнодорожного транспорта³) именно океанские акватории стали основным «коммуникационным кори-

¹ Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85–100.

² Кочетов Э. Геоэкономика (освоение мирового экономического пространства). Учебник. М., 1999. С. 72.

³ Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. 369 с.

дором», фактором хозяйственного развития, выстраивания трансграничных межрегиональных и межстрановых экономических альянсов (симптоматично, что морской транспорт обеспечивает ныне более 75 % перевозок между странами, обслуживает 4/5 всей международной торговли¹). Оказавшись важным компонентом всей мировой логистики, полоса «суша-море», в этой связи, стабильно проявляла (и наращивала) свои трансграничные свойства и функции уже непосредственно в сфере *экономики*, локализуя узловые элементы соответствующей трансграничной регионализации.

Ратифицированная Россией Конвенция ООН по морскому праву² предполагает многослойное и последовательное политико-правовое и экономико-институциональное структурирование прилегающей к побережью морской акватории с ее подразделением на «Внутренние воды», «Территориальное море», «Прилежащая зона», «Исключительная экономическая зона», «Континентальный шельф», «Архипелажные воды» и др. В результате, пространство приморских юрисдикций существенно «прирастает»; к примеру, только наша страна располагает свыше 4 млн км² морского шельфа, а размеры ее исключительной экономической зоны составляют около 8,5 млн км²³. Полимасштабные (регион, страна, планета) взаимодействия между разнородными в природно-хозяйственном отношении пространствами (территориями, с одной стороны, и акваториями – с другой), предполагающие не только дифференцированные (учитывающие как «сухопутную», так и «морскую» специфику) формы и технологии своего хозяйственного и селитебного освоения, но и особые межсредовые (акваториально-территориальные) способы выстраивания системы «суша-море», – также придают

¹ Транспорт мира // География [Электронное издание]. <https://geographyof-russia.com/transport-mira-znachenie-transporta-v-mirovom-kozyajstve-vidy-transporta-i-ix-osobennosti-transport-i-okruzhayushhaya-sreda/> (Дата доступа 31.10.2016).

² Конвенция ООН по морскому праву [Электронное издание] http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml (Дата доступа 31.10.2016).

³ Алхименко А. П. Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. СПб., 2005. С. 5–23.

приморской полосе значимые *природно-хозяйственные и технико-технологические* трансграничные свойства.

Наконец, под прямым воздействием *институционального фактора* «невидимые рубежи» имеют место практически в пределах самой полосы сухопутно-морского «стыка»; трансграничные эффекты проявляются, при этом, между участками «пограничного режима», ареалами, включенными в состав «особых экономических зон» (в том числе в формате «свободного порта»), и остальными (функционирующими в рамках общего режима) приграничными территориями и акваториями. Все это, в совокупности, предопределяет имманентные свойства акваториально-территориальной границы как гиперкоммуникативного пространства с множеством разнородных демаркаций и барьеров. Их преодоление, как и в целом выстраивание ориентированных на использование «морского фактора» трансграничных взаимодействий, ведет к формированию приморских зон, узловых (в социально-экономической географии Мирового океана) структур¹, порождающих специфические условия и для социально-экономического развития в целом, и для трансграничной регионализации в частности.

1.2.2. Приморская зона:

сущность, экономические и экистические эффекты

В соответствии с доминирующим в отечественной науке пониманием, «зона» являет собой «один из видов географических районов-таксонов»², «специфическую территорию, характеризующую наличием и интенсивностью явления»³. Представления о «**приморской зоне**» (ПЗ) как особого рода общественно-

¹ Дружинин А. Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Серия географическая. 2016. № 6. С. 7–16.

² Социально-экономическая география: понятия и термины. Слов.-справ. / отв. ред. А. П. Горкин. Смоленск, 2013. 328 с.

³ Алаев Э. Б. Экономико-географическая терминология. М.: Мысль, 1977. 189 с.

географическом феномене (в своем формировании, развитии и функционировании теснейшим образом связанном с морем, с реализацией «морского фактора») развиваются в нашей стране с конца 70-х годов прошлого столетия¹; в настоящее время данная проблематика вновь актуализирована, оказалась в фокусе внимания географов-обществоведов².

«Притяжение к морю» хозяйства и населения, а также связанные с этим разнообразные институционально-экономические, социально-культурные, пространственно-планировочные и иные свойства и эффекты – это, собственно, главный индикатор и основополагающая характеристика «приморских зон». При этом уместно, как видится, вычленить две взаимосвязанные стороны «приморскости» подобного рода таксонов: структурно-пространственную и структурно-отраслевую.

Отраслевой компонент специфики ПЗ (проявляющийся в общей «смещенности» отраслевой структуры экономики в пользу непосредственно связанных с морем, его ресурсными возможностями и транспортно-коммуникативными свойствами видов и сфер хозяйственной активности) мы детализировано рассмотрим во второй главе монографии. В данном же случае, концентрируя внимание на особой «предрасположенности» ПЗ к веянию глобализационных трендов в целом и локализации и развитию трансграничных кластеров в частности, имеет смысл акцентировать преимущественно пространственные (позиционные, конфигурационные, локализационные и др.) черты ПЗ, специфические их проявления в контексте современной России.

¹ Бондаренко В. С. Экономико-географическое изучение приморских зон // Вестник МГУ. География. 1981. № 1. С. 36–41.

² Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85–100; Дружинин А. Г. «Морской фактор» в современной российской экономике (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2016. № 2. С. 16–26; Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2016. 236 с.

Прежде всего отметим, что ПЗ по своей пространственной конфигурации – это, преимущественно, полоса, характеризующаяся повышенной плотностью населения, поселений и хозяйственной активности. В ее идентификации и делимитации существенны многие обстоятельства: наличие морского побережья, «выход» на него тех или иных регионов и объединяемых ими муниципальных образований, присутствие (и степень развитости) компонент морехозяйственного комплекса, локализация (и конфигурация) групповых систем расселения. При этом, безусловным, наиболее важным, комплексным индикатором ПЗ (как это ранее уже акцентировано¹) выступает феномен талассоаттрактивности, т. е. характерное (инициированное реализацией «морского фактора» общественно-географической динамики) «сгущение» экономического и демографического потенциала.

В Российской Федерации непосредственный «выход к морю» имеют 23 региона (на их долю приходится 60 % территории и 24,2 % населения страны). Тем не менее, лишь 17 из них выступают как «талассоцентрированные»², т. е. отличаются реальным наличием отраслей морехозяйственного комплекса, выраженным «смещением» к морским акваториям важнейших селитебных и хозяйственных центров. И в типологической группировке талассоцентрированных регионов, впрочем, также фиксируется значительная вариация присутствия в экономике «морской составляющей». Так, к примеру, в Калининградской области ее доля оценивается в 15 % ВРП³; в Мурманской аналогичная цифра достигает 25–30 %, в Сахалинской – 65, в то время как в Республике Дагестан – не превы-

¹ Дружинин А. Г. Экономический потенциал приморской зоны: понятийно-категориальные основы концепции // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2004. № 4. С. 54–60.

² Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2016. 236 с.

³ Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2016. 236 с.

шает 2 %¹. Характерно, что только семь «талассоцентрированных» регионов характеризуются достаточно активной внешнеэкономической деятельностью и лишь шесть – обладают развитой, значимой в общефедеральном масштабе портово-логистической инфраструктурой (в т. ч. на Санкт-Петербург с Ленинградской областью и Краснодарский край в совокупности приходится 2/3 всего грузооборота). Далеко не всем из «талассоцентрированных» приморских регионов присуща и опережающая (среднероссийскую) экономическая ритмика (табл. 1); при этом, за 2000–2013 гг. удельный вес всех этих 17-ти субъектов РФ в ВРП России вырос с 13,45 до 16,74 %; почти половина прироста пришлась на российскую Балтику (в первую очередь, на г. Санкт-Петербург).

Таблица 1

**«Талассоцентрированные» приморские регионы в РФ:
портово-логистический, внешнеторговый
и общеэкономический потенциал²**

Регионы	Доля в грузообороте морских портов России, 2015 г., %	Доля во внешней торговле РФ, 2015 г., % экспорт/импорт	Доля в ВРП РФ, промилле			
			1995 г.	2000 г.	2013 г.	2014 г.
Санкт-Петербург	10,1	4,5 / 10,8	33,38	32,98	46,22	45,02
Ленинградская область	24,1	3,2 / 1,5	8,88	9,46	12,83	12,10
Калининградская область	2,2	0,7 / 5,6	3,73	3,95	5,14	5,20
Мурманская область	4,9	0,4 / 0,2	10,20	9,24	5,69	5,45

¹ Дружинин А. Г. «Морской фактор» в современной российской экономике (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2016. № 2. С. 16–26.

² Составлено по данным Росстата, а также Ассоциации морских торговых портов России.

Продолжение табл. 1

Регионы	Доля в грузообороте морских портов России, 2015 г., %	Доля во внешней торговле РФ, 2015 г., % экспорт/ импорт	Доля в ВРП РФ, промилле			
			1995 г.	2000 г.	2013 г.	2014 г.
Архангельская область (с Ненецким АО)	1,5	0,4 / 0,1	10,13	10,06	9,49	9,20
Краснодарский край	31,6	2,0 / 1,8	21,96	23,64	29,95	30,42
Ростовская область	3,4	0,9 / 0,8	18,71	15,16	17,10	16,98
Астраханская область	0,6	0,2 / 0,2	4,08	5,16	4,95	4,91
Республика Дагестан	1,1	0,0 / 0,2	2,95	3,40	7,95	9,13
Чукотская АО	0,1	0,0 / 0,0	0,96	0,64	0,87	0,96
Магаданская область	0,2	0,2 / 0,0	2,40	2,02	1,64	1,64
Камчатский край	0,4	0,2 / 0,0	3,85	2,85	2,44	2,46
Приморский край	14,0	0,8 / 2,6	13,70	10,29	10,66	10,91
Сахалинская область	5,1	3,4 / 0,5	4,92	5,69	12,47	13,46
Республика Крым	0,6	0,0 / 0,0	...	...	...	2,33
г. Севастополь	0,1	0,0 / 0,0	...	...	...	0,31

Фиксируя внимание на талассоцентрированных регионах как основном институционально очерченном макроформате ПЗ России, акцентируем, что данный типаж полностью отсутствует в российской Арктике, где в силу природно-климатических обстоятельств все основные региональные хозяйственные и селитебные центры смещены на юг, а приморские муниципалитеты – огромны по площади и, при этом, очень слабо заселены. К примеру, самый

крупный из них, Таймырский Долгано-Ненецкий район Красноярского края, занимает 879,9 тыс. км² территории (что превышает аналогичный показатель по Крыму в 32 раза), концентрируя, при этом, лишь 33,4 тыс. жителей.

Опережающая динамика, да и в целом сама возможность полномасштабного и эффективного использования «приморского фактора» в региональном развитии, в итоге, – в значительной мере корреспондирует с природно-географической зональностью. Столь же существенно, впрочем, и позиционирование территории на продуцируемых геоэкономикой основных коммуникационных линиях (*development corridors* по Дж. Фридманну¹). Приоритетное развития приморских зон предопределяется также эффектами урбанизации и метрополизации, укреплением позиций ведущих городов, расширением ареалов их экономического влияния².

Характерно, что из 18 ведущих (с населением более 1 млн человек) городских агломераций России лишь 4 (Санкт-Петербургская, Ростовская, Краснодарская и Махачкалинская) могут быть классифицированы как «приморские»; в аналогичном же статусе пребывает только 13 из 85 региональных «столиц». «Расслоение» приморских регионов по уровню и темпам их экономического развития, наличие обширных слабо освоенных побережий Арктической зоны, а также Тихоокеанской России – обусловили характерную для нашей страны *инверсию талассоатрактивности*, четко просматриваемую, в частности, при анализе демографической статистики³.

Если в целом по России плотность населения составляет 8,55 чел./км², то аналогичный показатель по приморским регионам – лишь 2,8 (на субрегиональном уровне, для всей совокупно-

¹ *Friedmann J.* (1967). A general theory of polarized development. Ford Foundation. Urban and Regional Development Advisory Program in Chile. 473 p.

² *Дружинин А. Г.* Метрополии и метрополизация в современной России: концептуальные подходы в политико-географическом контексте // Известия РАН. Серия Географическая. 2014. № 1. С. 19–27.

³ *Дружинин А. Г.* Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85–100.

сти приморских муниципальных районов и городских округов он достигает 4,39 чел./км²); особым образом инверсия проявляется, при этом, в азиатской части страны (где общая плотность населения – 2,99 чел./км², в приморских регионах – 0,9, а в выходящих к морю муниципальных образованиях – 0,74) (табл. 2).

Таблица 2

Плотность населения в приморских муниципальных образованиях и приморских регионах России, чел./км², 2015 г.¹

	Все регионы России	Приморские регионы	Приморские муниципальные образования
Европейская часть	26,3	18,3	26,2
Азиатская часть	2,99	0,9	0,74
Вся Россия	8,55	2,8	4,39

Фундаментальная причина фиксируемой ситуации связана, конечно же, с общей исторически сложившейся конфигурацией территориальной социально-экономической системы России (обозначаемой как «континентальность»²). Однако, что характерно, и в подобном контексте инверсия – не повсеместна (к примеру, в Приморском и Краснодарском краях в имеющих выход к морю муниципальных образованиях плотность населения превышает среднюю по региону в 1,6 раза, в Ленинградской области – в 1,34 раза) и сочетается с определенным, присущим постсоветскому периоду, перераспределением демографического потенциала в пользу приморских регионов (за 1989–2015 гг. их удельный вес в населении России вырос с 23,9 до 24,2 %). При этом даже в арктической зоне на муниципальном уровне (в рамках приморских муниципальных районов и городских округов) «притяжение» не-

¹ Составлено по данным Росстата.

² Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. М.-Л., 1930. 348 с. (с. 199); Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в междуна-родном и региональном развитии. Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. 369 с.

посредственно к побережью поселений и населения – не только имеет место, но и достаточно ярко выражено. Все основные центры Севера (гг. Нарьян-Мар; Салехард; Игарка; Дудинка; Тикси) локализованы непосредственно у моря (либо в широких, судоходных устьях рек); их экономика в существенной мере базируется на использовании «морского фактора».

Присущее нашей стране фактическое сочетание многоаспектных проявлений талассоаттрактивности и ее инверсии инициирует понимание ПЗ как *полимасштабного* (имеющего не только свое общероссийское, либо региональное, но, также, и локальное измерение) и, при этом (в хозяйственных, инфраструктурно-транспортных и иных реалиях побережья), *континуально-дискретного* явления. Глубина (ширина) ПЗ зависит от комплекса природных (конфигурация суши, орография, глубины устьевых участков рек и др.) и социально-экономических факторов (масштаб «присутствия» в экономике компонент морехозяйственного комплекса, позиционирование тех или иных приморских территорий на рынке туристско-рекреационных и транспортно-логистических услуг, развитость инфраструктуры, наличие сложившихся групповых систем расселения и т. п.); не случайно, в этой связи, представления о ширине ПЗ варьируют в диапазоне от 50 до 200 км¹. В России, при этом (за исключением эксклавной Калининградской области, части степного Крыма, а также ряда урбанистических ареалов, локализованных на основных «коридорах» геоэкономической коммуникации и организуемых городами-метрополиями, наподобие Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Краснодара, Владивостока, Астрахани, Мурманска и Архангельска) ПЗ в существенной мере *«прижата» к побережью*; положение это разительным образом контрастирует с наличием

¹ Покишиевский В. В. География расселения на берегах Мирового океана. Л.: Наука, 1979. 342 с.; Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. 369 с.; Сальников С. С. Экономическая география океана – новое перспективное направление экономической и социальной географии // Советская география. Л.: Наука, 1984. С. 231–242.

обширнейших (с радиусами до нескольких тысяч километров) хинтерландов ведущих морских портов страны (наподобие Усть-Луги и Мурманска, осуществляющих перевалку каменного угля Кузбасса).

Приморская зона, в итоге, не только «распадается» на множество центров (и субцентров) социально-экономической активности, но и (в большинстве ситуаций) вплотную приближается к рубежу разделения (интеграции) суши и моря (береговой линии). «Присутствие» ПЗ в структуре тех или иных приморских регионов (равно как и муниципальных образований), в этой связи, – неравнозначно. Это, кстати, существенно усложняет делимитацию и параметризацию ПЗ, лишь в первом приближении формируемых матрицей «приморские регионы – приморские муниципальные образования», тем более что ПЗ *динамична* и, корреспондируя с морехозяйственной активностью, способна сравнительно быстро видоизменять свои пространственные контуры. Яркая иллюстрация – ситуация в ареале реализации проекта строительства порта Усть-Луга, где за два десятилетия ПЗ (ранее узкой «лентой» оконтуривающая балтийское побережье) полностью «накрыла» территорию Кингисеппского района Ленинградской области¹. Приморская зона «не вмещается» в рамки административно-территориального деления страны и бытующие представления о «приморских территориях» (как и ПЗ в целом) должны, в этой связи, подвергаться регулярной ревизии.

1.2.3. Специфические условия и тренды трансграничной кластеризации в приморских зонах

Наиболее существенные факторы (наблюдаемые в приморских зонах), способствующие трансграничной кластеризации, можно обозначить следующим образом:

¹ Дружинин А. Г., Лачининский С. С. «Приморский фактор» в социально-экономическом развитии территории (на материалах Кингисеппского района Ленинградской области) // Янтарный мост. Журнал региональных исследований. № 3 (6) 2015. С. 22–41.

- повышенная экономическая, институциональная, транспортно-логистическая, потребительская и демографо-экономическая «плотность»;
- дистанцированность от основных внутриконтинентальных экономических «ядер» страны и наибольшая (транспортно-экономическая) «приближенность» к экзогенным центрам современной геоэкономики; своего рода экономическая «биконтактность» (включенность как во внутривнутригосударственные, так во внешние по отношению к российской макроэкономике отношения, процессы, что порождает позиционные характеристики «двойной периферии», «полизависимости»);
- насыщенность информационной среды, в том числе повышенные возможности для трансмиссии тацитного знания посредством деловых коммуникаций и кадрового обмена;
- более жесткие конкурентные условия за счет относительно сравнительно легкого проникновения внешних конкурентов; одновременно – наличие более благоприятных организационных условий для интеграции в международные структуры и выхода на международный рынок;
- нестабильность развития, повышенная частота смены режимов функционирования экономических объектов, равно как и смены «правил игры» при осуществлении трансграничного взаимодействия (как следствие – изначальная потребность в поиске дополнительных внутренних и внешних источников стабильности, а также относительно более быстрое накопление опыта);
- большая детерминанта экономического развития геополитическим контекстом, «присутствием» военно-силового «блока»;
- особая роль в экономике ПЗ «морской составляющей» (сегмента экономики, трансграничного по самой своей сути), ядерным элементом которой выступает портово-логистический комплекс (как правило, интегрированный в глобальную систему морских перевозок).

Весь перечень названных факторов напрямую влияет на способность приморских территориально-хозяйственных систем к

кластеризации. Территориальная концентрация, выраженная как в повышенной плотности предприятий, так и в их интенсивной интеракции, создает необходимую факторную предпосылку для того, чтобы процесс кластеризации начинался самопроизвольно. Важной отличительной чертой кластеризации, имеющей место в приморских зонах, является преимущественно ее самоорганизационный характер (в отличие от ситуации, когда сдвиг начальных условий, запускающий механизм кластерообразования, привносится извне организационной инициативой со стороны государства¹). Повышенная организационная плотность, сложный и многомерный характер перекрестных взаимосвязей между предприятиями способствуют тому, что «критическая масса» хозяйствующих субъектов, необходимая для формирования кластера, достигается в более короткий срок. Одновременно, в приморской зоне густота и интенсивность межорганизационной интеракции способствуют большей стабильности сложившихся связей даже в условиях постоянной смены режимов взаимодействия. Уже в силу своего статистического объема организационная масса позволяет при каждой новой смене режима функционирования совершать отбор наиболее эффективных контрагентов, опираться на имеющийся опыт, а также находиться в постоянном поиске новых связей.

Дистанцированность приморской зоны от основных внутренних центров способствует тому, что протекающие в ней кластерогенные процессы с большей вероятностью носят трансграничный характер. Более того, преобладание центробежных сил над центростремительными приводит к смещению территориального центра кластерного образования с пересечением региональных и государственных границ. Появление дополнительных контрагентов, «перетягивающих на себя» основной вес кластера, либо освоение новых рынков сбыта, а также характер и географические направления распространения технологий могут способствовать

¹ Горочная В. В. Развитие кластерных структур как самоорганизующийся процесс в региональной экономике (на примере Ростовской области). Ростов-на-Дону, 2014.

смене акцентов и ролей внутри кластера¹. Существуют, при этом, как угроза полного вывода кластера за пределы экономического пространства государства, так и, напротив, дополнительные возможности привлечения новых партнеров, синхронизации технологического обновления и повышения стандартов качества для участников единой производственной цепи, располагающейся по разные стороны акватории.

Локализация в приморской зоне придает кластеру ряд специфических черт, которые напрямую предопределяются механизмами концентрации и распространения тацитного знания. В условиях стабильно функционирующего «внутреннего» региона, концентрация тацитного знания приводит к развитию и укреплению традиций взаимодействия бизнеса, науки и образования, преобладанию устойчивых моделей технико-технологического уклада в практике регионального экономического воспроизводства². Преимущество кластера, в этой ситуации, составляет внутреннее единство используемых технологий, а также информационных и кадровых систем; одновременно возникает проблема недостаточности стимулов к технологическому обновлению за счет устойчивого функционирования на внутреннем рынке, а импульсы, задаваемые динамикой международного рынка, в меньшей степени затрагивают локалитеты, выступающие в качестве собственных центров технологий и стандартов.

Иная ситуация наблюдается в случае локализации кластера в приморской зоне, экономика которой активно вовлечена в мирохозяйственные связи; повышенная контактность с инотерриториальными партнерами (как при непосредственном контрактном взаимодействии, так и за счет формирования общей информационной среды) способствует более активному взаимному распростра-

¹ Горочная В. В. Интеграция Юга России в трансграничное экономическое пространство // Известия высших учебных заведений Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2013. № 2 (174). С. 72–77.

² Cowan, R., and Dominique F. The Economics of Codification and Diffusion of Knowledge // Industrial and Corporate Change, Vol. 6, No. 3, 1997; Senker, J. Tacit Knowledge and Models of Innovation // Industrial and Corporate Change, Vol. 4, No. 2. 1995.

нению технологий. Динамика международного рынка, задающая ритм технологических обновлений, требует синхронизации от всех участников кластера. При наличии одного центра технологического обновления, выступающего ведущим для всей группы предприятий, кластерная «периферия» получает дополнительный стимул к развитию, а также информационно-технологическую поддержку. Если же точки технологического роста и инноваций расположены в приморской зоне по обе стороны акватории, динамика технологического развития становится еще интенсивнее как за счет дополнительного стимула к технологической кооперации и синхронизации обновления (возникающего чаще при наличии нескольких центров), так и конкуренции идей и технологий внутри кластера.

Динамика кластера, включая его производственные, инновационно-технологические, организационные характеристики, а также бизнес-культуру и развитие информационного пространства, определяется, главным образом, двумя группами причин, среди которых внутреннюю, собственно экономическую, составляет рыночная конкуренция на всех ее уровнях, а внешнюю – смена «правил игры» (задаваемая внеэкономическими факторами организационного, административно-правового и геополитического характера), способная создавать как возможности, так и ограничения в развитии кластера¹.

Кластер представляет собой многоуровневую систему распределения конкуренции уже в силу своей природы. Рыночная конкуренция может формироваться как на отдельных, так и на всех звеньях его производственной цепи в том случае, если по своей типологической форме он относится к «кластеру – технологической цепочке»². При развитии «взаимосвязанного» типа кластера,

¹ Дружинин А. Г., Горочная В. В. Производственное комплексообразование и экономический кластерогенез: институциональная специфика приморских зон // Научная мысль Кавказа. 2016. № 4. С. 5–15.

² Горочная В. В. Развитие кластерных структур как самоорганизующийся процесс в региональной экономике (на примере Ростовской области). Ростов-на-Дону, 2014.

его предприятия могут выходить на единый рынок, равно как и на разные рынки в условиях продуктовой диверсификации. Отличительной особенностью кластеров, локализованных в приморской зоне (вне зависимости от их типологических форм), является усложнение характерной для них многоуровневой системы внутренней и внешней конкуренции за счет условий политрансграничности. Таким образом, ритм конкурентной динамики развития рынка предстает более сложным и задается импульсами, приходящими из различных центров, находящихся по разные стороны акваториального пространства – как в непосредственной близости, так и более отдаленными.

Разумеется, в условиях глобализации – воздействие внешнего рынка испытывают на себе даже кластеры предприятий, находящиеся вне непосредственной близости от приграничных (в том числе приморских) территорий. Тем не менее, высокая степень корреляции в развитии приморских кластеров с многомерной динамикой внешних рыночных трендов предопределяется их большей зависимостью от внешних территориальных рынков сбыта. Самоорганизующиеся процессы кластерогенеза в приморских зонах находятся в неразрывной связи со всей иерархией «территориальных кругов» рынков сбыта продукта кластера, а также рынков комплиментирующей и субституирующей продукции. Переориентация с одних рынков сбыта на другие (за счет технических и организационных условий, связанных, в том числе, с наличием морского транспорта) в приморской зоне осуществляется существенно легче. Одновременно, благодаря насыщенности информационной среды, в приморских зонах – ниже транзакционные издержки поиска не только новых партнеров, но и потенциальных посредников, систем сбыта, ориентированных на различный географический ареал. С одной стороны, полидинамика сбытовых рынков задает более сложный и многомерный ритм жизнедеятельности кластера, с другой – позволяет достичь большей стабильности за счет рыночной диверсификации грузопотоков по разным территориальным направлениям.

На систему экономических факторов рыночной ритмики накладывается динамика смены внеэкономических условий, за-

дающих правила хозяйственной деятельности, а также международного сотрудничества. В свою очередь, она имеет собственные факторы причинной обусловленности (не всегда лежащие в плоскости необходимости регулирования экономических процессов). Поскольку приморские территории, будучи приграничным сосредоточением государственного стратегического интереса, являются особым объектом регулирования и сферой повышенного внимания, организационно-правовые условия контракционной, технологической, кадровой, информационной контактности изменяются здесь более часто, что откладывает отпечаток на процесс развития трансграничных кластеров. Данное обстоятельство имеет как негативные проявления, ограничивая потенциал экономического развития, так и определенные положительные стороны, связанные с выработкой у предприятий, расположенных по обе стороны границы, опыта к поддержанию стабильности, а также навыков к быстрой реорганизации и реформированию структуры участников производственных цепочек. За счет этого формируется более густая и плотная сеть перекрестных взаимосвязей, способствующая росту эмерджентности межорганизационной интеракции, а также обнаруживается дополнительный потенциал к приросту организационной массы (в результате образования дополнительных обслуживающих производств и инфраструктурных объектов, замещающих аналогичные зарубежные продукты и услуги в том случае, когда в силу внешних обстоятельств приходится разрывать деловые контакты). Приморские зоны, в итоге, обнаруживают большую лабильность кластеров к переориентации на внутренний и внешний рынок, а также гибкость формирующихся структур (более подробно данный аспект будет раскрыт в пп. 2.4 и 2.5 настоящей работы).

В качестве самостоятельного фактора может быть выделено присутствие военно-силового блока, непосредственно связанного со стратегическими интересами обеспечения национальной безопасности в приграничных регионах. В силу специфики соответствующей сферы (ограничения в отношении внешнего производственного и технико-технологического взаимодействия

необходимостью сохранения государственной тайны, закрытый характер производства, а также жесткая иерархия государственного ведомственного подчинения и контроля) предприятия, относящиеся к оборонной промышленности, слабо подвержены каким-либо кластерогенным тенденциям. Тем не менее, производственная и финансовая инфраструктура, обслуживающая соответствующие производства, имеет для экономики приморских зон определенный вес и потенциал. Дополнительные условия для активизации кластерных инициатив (в первую очередь речь идет о группах предприятий, для которых «ядром кластеризации» выступает инновационно-технологическая составляющая) создает и конверсия военных технологий в гражданской промышленности. Соответствующие тенденции уже имеют место в Ростовской области (в частности, следует отметить инициативу формирования кластера рыбопоисковой аппаратуры на базе имеющихся в регионе военно-промышленных технологий производства эхолокационной техники¹), Республике Крым (конверсия технологии промышленного производства лизина на основе наработок в военно-промышленной сфере²), других приграничных регионах.

Одним из основных условий, определяющих специфику кластеров, является и присутствие в приморских зонах отраслей, непосредственно тяготеющих к морю, связанных с «морскими» и «приморскими» видами деятельности и, в этой связи, – трансгра-

¹ Концепция создания и развития инновационного территориального кластера гражданского морского приборостроения в Таганроге со специализацией по проектированию и производству импортозамещающей научной и рыбопоисковой гидроакустической аппаратуры. Электронный ресурс: <http://xn-e1agxb2a.xn--p1ai/wp-content/uploads/2015/06/ConceptKlastMorPribStroi.pdf>; Инновационный территориальный кластер гражданского морского приборостроения «Морские системы» // Карта кластеров России. Электронный ресурс: <http://clusters.monocore.ru/cluster/162>.

² Китайские инвесторы построят в Крыму завод по производству лизина // Дайджест новостей РФ (экономика, инвестиции) за 8 июля 2014 г., С. 7. Электронный ресурс: http://eng.belgorodinvest.com/upload/information_system_18/9/9/6/item_996/information_items_property_816.pdf.

нических уже в силу самой своей природы. Центральными узлами данного сегмента экономики являются портово-логистические комплексы, способные не только выступать в качестве самостоятельных кластерных образований транспортно-логистической сферы, но и служить теми «ядрами конденсации», вокруг которых могут формироваться кластеры различного профиля. Отметим также, что для кластеров, локализованных вне приморской зоны (за исключением собственно транспортно-логистических), инфраструктура предстает в качестве важного связующего звена, однако не способна составлять кластерное ядро как таковое. В приморской зоне, напротив, именно портово-логистический комплекс может выступить в качестве центрального ядра, вокруг которого группируется остальное кластерное пространство. Причем, именно первичная структура объектов портово-логистической индустрии, а также режимы их функционирования и эксплуатации, задаваемые естественными природными особенностями и уровнем технологического развития, могут становиться отправной точкой для дальнейшего структурирования экономических кластеров. Тесное взаимодействие различных отраслей посредством общих для них портово-логистических структур создает возможности для межотраслевых форм кластерогенеза. Решающее значение, в данном случае, способно сыграть как формирование производственно-технологического-транспортных цепочек, так и образование «взаимосвязанного» типа кластера, синергия которого базируется в первую очередь на факторах территориальной сорасположенности, транспортного удобства, возможности совместного пользования объектами инфраструктуры.

Таким образом, приморская зона являет собой ареал, обладающий целым рядом специфических свойств, задаваемых факторными условиями различного происхождения: концентрацией производства и населения, политрансграничностью (как следствием преимуществ использования морского транспорта и выхода к различным территориальным рынкам), а также повышенным вниманием и дополнительными инструментами регулирования со стороны государства и реализуемой им политики. Полибек-

торный характер и нестабильная динамика данных переменных, наблюдаемые в современной России, способствуют неравномерной локализации производства и населения в приморских зонах, в результате чего возможности к формированию экономических кластеров во многом определяются региональной и локальной спецификой. Кроме того, одни и те же тенденции (концентрации и деконцентрации, усиления и ослабления межорганизационной интеракции, международной конкуренции, большее или меньшее присутствие «военного фактора», степень развития логистики и скорость взаимопроникновения инноваций) в условиях полимасштабности и асимметрии социально-экономического развития приморских зон нашей страны могут по-разному проецироваться на трансграничный кластерогенез.

Если данные тренды накладываются на уже сложившуюся масштабную систему базовых отраслей региона с высокой фондоемкостью, а также финансовым объемом, покрывающим возможные риски, то потенциал образования трансграничных кластеров будет существенно выше. Иная ситуация в приморских регионах с маломощной и не имеющей возможности использовать весь потенциал трансграничного сотрудничества экономикой. Тем не менее, и во втором случае особенности приморской зоны проецируются на структуру межорганизационного уровня интеграции экономических субъектов. В связи с этим естественным образом актуализируется вопрос о категориальных и типологических различиях экономических кластеров и иных форм интеграции предприятий (а также других инвариантных структур инновационно-технологического развития), условиях их формирования и взаимоперехода в приморской зоне.

1.3. Идентификация трансграничных кластеров: инструментальные подходы и их аппликация

В настоящее время проблема идентификации экономических кластеров во многом связана с четким установлением границ самой дефиниции кластера и его атрибутивных признаков. Термин «экономический кластер» широко применяется как в научной и образовательной среде, так и в собственно экономической и административной практике в России и за рубежом, приобретая при этом различные определения и трактовки. Привлекательность самого концепта экономического кластера, формирующего новый стиль мышления в экономике и управлении, способствует стремлению увязать данное понятие со многими проявлениями совместной деятельности предприятий (а также окружающих их институтов науки и образования), которые в разной мере соотносятся с кругом атрибутивных признаков, изначально включаемых в определение кластера.

Данная тенденция широко отражена в нормативно-правовой документации (преимущественно – в документах стратегического характера), при этом в отечественной документации во многих случаях четкое определение экономического кластера отсутствует¹. В различных вариантах и трактовках понятие кластера фигурирует и в современных СМИ. Подобное стремление включить категорию кластера в поле региональной экономической политики и стратегического планирования в современной российской практике, с одной стороны, отражает ситуацию отсутствия четкого понимания границ тех объектов экономической действительности, на которые распространяется данный термин, некоторую «поверхностность» проникновения в сам концепт кластерного развития регионального

¹ Горочная В. В. Развитие кластерных структур как самоорганизующийся процесс в региональной экономике (на примере Ростовской области). Ростов-на-Дону, 2014.

экономического пространства. Однако, с другой – ту же тенденцию можно рассматривать в качестве стремления к целенаправленной смене вектора самого мышления (как со стороны экономически заинтересованных субъектов, так и институтов образования, науки, административных структур). Тем самым происходит (до определенной степени) формирование аттракторов кластерного будущего тех реально существующих форм самоорганизации предприятий, какие сиюминутно действуют в региональной экономике. Даже не будучи кластерами «на данный момент», но воспринимаемые в качестве таковых применительно к стратегическим перспективам своего развития, экономические объекты могут испытывать самоорганизационные тенденции, способствующие постепенному становлению кластерных принципов построения и развития.

Приходится констатировать, тем не менее, что подобное явление возможно лишь в том случае, если присутствуют:

- 1) четкое понимание основного круга критериев, по которым экономический объект над-организационного уровня может быть идентифицирован в качестве кластера;
- 2) осознание реального различия между действующими формами взаимодействия предприятий и полноценным кластером;
- 3) представление о путях и механизмах формирования регулярного аттрактора кластера для существующей системы;
- 4) понимание и оценка реальной возможности и целесообразности применения именно кластерного типа самоорганизации экономических субъектов (а не какого-либо иного) в конкретном регионе и в конкретной сфере хозяйственной деятельности.

В связи с вышесказанным возникает проблема установления типологических отличий экономического кластера от иных форм совместной деятельности предприятий, так же подвергаемых широкой дискуссии в исследовательской практике, средствах массовой информации и применяемых в качестве регулятивных инструментов содействия развитию региональной экономики. В той или иной мере обнаруживая пересечения смыслового поля и схожесть, данные категории, тем не менее, обладают не только различными наборами атрибутивных признаков и их иерархией значимости, но

также различным историческим происхождением (нередко вырстая из непосредственной практики, конкретных кейсов, подвергнутых концептуальному осмыслению). В таком случае, наряду с сопоставлением иерархий смысловых компонентов и признаков, требуется также проведение сравнительной аналитики факторных условий, способствовавших актуализации той или иной формы взаимовыгодного взаимодействия предприятий в конкретном пространственном и историческом измерении. В данном отношении хронология ввода в деловой и научный обиход тех или иных новых концептов в определенной степени отражает не только эволюцию исследовательских подходов, но и этапы развития самих форм межорганизационного взаимодействия (в первую очередь – появление и выход на первые позиции тех или иных источников формирования конкурентных преимуществ и прочих экономических выгод от взаимодействия). В равной мере данная эволюция отражает и этапы развития стратегического мышления и целеполагания, группового самосознания экономических субъектов, отраженного в итоге в «дизайне», «архитектуре» различных форм над-организационных образований и практикуемых в них «правилах игры».

В качестве наиболее близких по отношению к экономическому кластеру следует рассмотреть родственные понятия – инновационного кластера, кластера конкурентоспособности. Особого внимания заслуживает проблема отличия кластера от региональной инновационной системы, подчеркиваемая в европейской документации стратегического характера¹, однако по сей день не осознаваемая в современной российской практике. Второй «эшелон» понятий составляют такие типологические формы межорганизационного взаимодействия и совместного развития как технополисы, технопарки, индустриальные парки и округа, про-

¹ Differences between European Regional Innovation Systems in Terms of Technological and Economic Characteristics / Mei H. C. Ho. // Eindhoven Centre for Innovation Studies, The Netherlands Working Paper 04.06; Oxford Research (2008) Cluster policy in Europe. A brief summary of cluster policies in 31 European countries. Oxford Research AS. 2008.

мышленные агломерации, локальные производственные системы (Local productive systems), холдинги. Отдельного внимания также заслуживает диалектика взаимодействия экономического кластера и территориально-производственного комплекса.

Англоязычное понятие **«cluster»** (дословно – «скопление», «рой») в самом широком смысле предполагает четыре основных атрибутивных признака:

- пространственную концентрацию;
- определенную степень однородности, однопорядковости основного числа элементов (но при возможности включения элементов, имеющих иные характеристики в том случае, если это целесообразно исходя из характера их связи с остальными элементами кластера);
- сверхсуммативную эмерджентность, позволяющую рассматривать кластер как целостную единицу;
- определенную долю свободы и независимости элементов, что означает повышенную связность, «прочность» каждого элемента как системы по сравнению со связями между элементами кластера – как надсистемы.

Именно в таком значении термин «кластер» применяется в современных естественнонаучных и гуманитарных отраслях знания: математике, ядерной физике, химии, генетике, информационных технологиях, астрономии, географии, градостроительстве, лингвистике, теории музыки и др. Введение понятия «кластер» в сферу экономики произведенное М. Портером, сохранило все вышеобозначенные атрибутивные признаки. Применительно к базовым переменным деятельности предприятий первый из них принял значение территориального скопления, второй – кооперации предприятий, институтов науки, образования и гражданского общества, а также при распространении тацитного знания на территории¹;

¹ Cowan, R., and Dominique F. The Economics of Codification and Diffusion of Knowledge // Industrial and Corporate Change, Vol. 6, No. 3, 1997; Senker, J. Tacit Knowledge and Models of Innovation // Industrial and Corporate Change, Vol. 4, No. 2. 1995.

последние два – выражаются в наличии внутри кластера конкуренции и относительной независимости принятия решений экономическими субъектами. «Однопорядковость» элементов кластера выражается не столько в масштабах предприятий (как свидетельствует мировая практика, в большинстве стран преобладает «шотландская» модель кластеризации, предполагающая участие крупного бизнеса с «обрамлением» малого, в противовес «итальянской» модели, основанной на сетевом взаимодействии равномасштабных предприятий), сколько в наличии экономических субъектов, относящихся к одной отрасли и осуществляющих реализацию одного и того же продукта (услуги). Именно благодаря данному свойству, внутри кластера возникает конкуренция, стимулирующая поиск возможностей снижения себестоимости и повышения качества, тем самым – создающая условия для постоянного обновления.

Важно заметить, что свойство относительной однопорядковости элементов способствовало формированию в научно-исследовательской практике несколько «однобокого» взгляда на природу кластера, который стал рассматриваться как исключительно моноотраслевое явление (при этом противопоставляясь ТПК как межотраслевому феномену). Тем не менее, практика развития экономических кластеров являет немало примеров полиотраслевых образований, при этом конкуренция может присутствовать как в кругу представителей одной отрасли (составляющей одно из производственных звеньев кластерной цепочки добавленной стоимости), так и на нескольких, либо на всех уровнях. Таким образом, определяющим для кластера является наличие конкуренции как таковой и ее сосредоточение в основных, центральных звеньях (при этом на отдельных участках могут существовать исключительно кооперативные производственно-технологические связи).

Интересно заметить, что М. Портер оперирует категориями **«инновационный кластер»** и **«кластер конкурентоспособности»**, тем самым акцентируя присутствие инновационной составляющей и того свойства, которое делает кластеры объектом

пристального внимания со стороны субъектов региональной экономической политики, а именно – способности на внутреннем рынке сформировать те конкурентные преимущества, которые будут способствовать эффективному выведению товара на внешний рынок¹. Однако при этом следует подчеркнуть, что экономический кластер не всегда синонимичен инновационному кластеру. Так, турецкая модель кластеризации сферы текстильного производства «предполагала масштабную поддержку промышленных кластеров на государственном и региональном уровне»², при этом нередко производственная инициатива исходила от кустарных низкотехнологичных производств³.

Таким образом, введенный М. Портером термин «кластер» несет в себе как «генетическую инерцию» заложенных автором тезисов об инновационной (и отчасти – социальной) ориентированности кластера (что предполагает вовлечение в понятие кластер наряду с предприятиями также научных и образовательных структур, институтов гражданского общества и т. д.), так и может рассматриваться как привнесение общесистемного понятия кластера в сферу региональной экономической самоорганизации. В этом отношении важно подчеркнуть, что понятие экономического кластера в европейской стратегической документации заведомо ограничивается исключительно экономически заинтересованными субъектами (именно коммерческий рыночный, а не инновационный интерес является ключевой движущей силой кластерообразования). Тот же круг участников регионального инновационного процесса, в который включаются образовательные и научные организации, структуры гражданского общества, местного самоуправления и т. д., – обозна-

¹ Porter M. *Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press, 1990; Портер М. Конкуренция. М.: Вильямс, 2005.

² Горочная В. В. Развитие кластерных структур как самоорганизующийся процесс в региональной экономике (на примере Ростовской области). Ростов-на-Дону, 2014.

³ Комиссарова А. Кластеры как панацея // Деловой журнал рынка одежды. 2011. № 15.

чается как «региональная инновационная система» («regional innovational system»)¹.

Важно отметить, что данное обстоятельство накладывает свой отпечаток на способы идентификации кластера: наличие устойчивых связей между бизнесом, наукой, образованием, гражданским сообществом, либо отдельными из данных составляющих – может быть показателем присутствия в региональной экономике кластера, однако не обязательно означает наличие такового (например, в отсутствии конкуренции между указанными субъектами, либо в отсутствии коммерческой мотивации к кластерообразованию). Одновременно отсутствие подобного рода устойчивых связей (и самих крупных центров науки и образования в регионе) не всегда означает отсутствие промышленного кластера (на этапе своего становления и первичного развития еще не сформировавшего свою инновационную составляющую); поэтому «выявление промышленных кластерогенных зон является более сложной задачей по отношению к инновационным кластерам, так как не имеет ярко выраженных инновационно-технологических «маркеров»².

Тем не менее, именно инновационная составляющая кластера широко распространена в качестве критерия его выделения, в связи с чем часто встает проблема идентификации инновационно-ориентированного кластера по отношению к другим схожим объектам. Проведем их краткий обзор с целью установления типологических отличий.

Технопарк нередко рассматривается по аналогии с экономическим кластером (одним из ярких примеров в экономике трансграничных регионов России в настоящее время можно считать технопарк в г. Гусев Калининградской области, который одновре-

¹ Differences between European Regional Innovation Systems in Terms of Technological and Economic Characteristics / Mei H. C. Ho. // Eindhoven Centre for Innovation Studies, The Netherlands Working Paper 04.06 <http://alexandria.tue.nl/repository/books/585725.pdf>.

² Горочная В. В. Развитие кластерных структур как самоорганизующийся процесс в региональной экономике (на примере Ростовской области). Ростов-на-Дону, 2014.

менно заявляет о себе как о кластере информационных и коммуникационных технологий). Можно выделить две основные причины к смежному рассмотрению категорий экономического кластера и технопарка: во-первых, технополис может одновременно быть инновационным кластером (однако может и не быть таковым); во-вторых, сам концепт технопарка исторически эволюционирует, а также обнаруживает бóльшую специфику применительно к различным региональным особенностям и конкретным объектам, причем, тенденцией последних лет стало прямое влияние распространившегося широко в последние десятилетия концепта кластера на понятие технопарка.

Историческую перспективу развития технопарка (как организационной формы существования экономических и научных объектов и одновременно как исследовательского концепта) интересно проследить с точки зрения такого взаимовлияния. Возникнув после Второй мировой войны применительно к практике деятельности калифорнийских образовательных и научных структур, понятие «технопарк» обозначало своеобразный симбиоз крупных научно-образовательных структур с экономическими субъектами. При этом важно отметить, что все стороны изначально были экономически заинтересованы: «в соответствии с законодательством США та часть прибыли предприятий, которая вкладывается в развитие университетов и институтов, считается благотворительностью и фактически не облагается налогом. Учитывая специфику новых заказов, предприниматели Калифорнии значительную часть средств передали Калифорнийскому университету и другим вузам, оговорив, при этом, тематику и направление научно-исследовательских работ в этом крупнейшем вузе»¹. Одновременно экономический интерес проявляли и ВУЗы, испытывавшие проблемы с финансированием учебных программ и располагавшие достаточными площадями для предоставления их на арендных условиях. Сотрудничая на условиях долгосрочной аренды с вы-

¹ Качалов В. В. История формирования и развития технополисов и технопарков. Электронный ресурс: <http://bibliofond.ru/view.aspx?id=94176>.

сокотехнологичными производствами и научными структурами, они имели возможность дополнить решение финансовых проблем одновременно решением вопросов трудоустройства выпускников и обмена опытом и кадрами¹. Организационные формы технопарков и формы взаимодействия предприятий с ВУЗами, при этом, существенно варьируются: «20 % технопарков созданы университетами как их структурное подразделение, 10 % – как самостоятельные единицы, 28 % – на основе контрактов с разработчиками инновационных проектов, 38 % – как совместные предприятия и только 4 % составляют технопарки с участием государственных структур». Несколько иная специфика технопарка вышла на первый план в 1970-е гг., когда концепт технопарка был из США перенесен на европейскую почву (в 1970-е гг. первые технопарки начали образовываться во Франции и Бельгии, в 1983 г. – в ФРГ), где на тот момент уже сложилась, активно развивалась и начала претерпевать кризис практика строительства крупных деловых центров с целью предоставления в аренду под офисные помещения. Совместное размещение офисов на одной территории, дававшее на протяжении 1960–1970-х гг. положительный экономический эффект (за счет повышения скорости распространения информации, удобства установления дополнительных контактов и совместного поиска клиентов), утрачивало свою эффективность в условиях интенсифицировавшихся социокультурных, технологических, экономических, информационных процессов, когда ключевым фактором успеха и центральным конкурентным преимуществом стала скорость доведения инновационной идеи до конкретной технологии и готового продукта². В связи с данным фактором сформировалось новое поколение определений технопарка (существующих по сей день), в котором ключевую роль играет формулировка

¹ Громов Г. Р. История Кремниевой долины – кратко о главном // От гиперкниги к гипермозгу: информационные технологии эпохи Интернета. Эссе, диалоги, очерки. – М., 2004.

² Качалов В. В. История формирования и развития технополисов и технопарков. Электронный ресурс: <http://bibliofond.ru/view.aspx?id=94176>.

«имущественный комплекс»¹, при этом его владельцами и арендодателями не всегда выступали ВУЗы. Так, «понятие «технопарк» в понимании «офис + производство + склад» появилось сравнительно недавно. Раньше существовали производства и офисы на одной территории, однако названия «технопарк» они не имели, а также были представлены в небольшом количестве»².

Важно заметить, что на арендуемой территории могут располагаться как несколько предприятий, так и одно (в связи с этим в ряде определений технополиса отражено представление о том, что он является одной организацией). Кроме того, дальнейшее историческое развитие концепта технопарка породило целую серию определений, в которых технопарк трактуется как предприятие, осуществляющее инновации и имеющее в своем составе исследовательские, технологические, производственные (часто, также, логистические) звенья.

Своеобразным «эталоном» в сложившихся современных условиях выступает принципиально иное определение, данное Международной ассоциацией технологических парков, в рамках которой он понимается как «организация, управляемая специалистами, главной целью которых является увеличение благосостояния местного сообщества посредством продвижения инновационной культуры, а также состоятельности инновационного бизнеса и научных организаций»³. Данное определение является наиболее обобщенным, так как ориентировано на сложившуюся практику наименования технопарками объектов, существенно различающихся по своим характеристикам. При этом в определении МАТП сохраняется и принцип наличия одной организации-собственника, и привнесенный кластерным концептом самоорганизации эконо-

¹ Понятие, функции и задачи технопарков // Эксперт РА. Электронный ресурс: <http://raexpert.ru/researches/technopark/part1/>.

² Стрелец А. Специально для «ЭиМ».; 8.11.2012. Электронный ресурс: <http://economicsandwe.com/ED7A47854C766B86/>.

³ Комлев С. Инновационная инфраструктура России // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. 2013. № 4 (22).

мики тезис о том, что технологическое развитие должно поддерживаться развитием конкуренции, состязательности. Одновременно в последние годы в понятие технопарка вошло представление о разворачивании процессов образования новых предприятий из структурных подразделений крупных фирм («spin-off processes»), что также характерно и для экономического кластера, образование которого идет по пути многоэтапного увеличения организационной массы, в том числе – за счет аналогичных процессов.

На основе проведенного исторического обзора можно заключить, что отличительной особенностью категории технопарка по отношению к инновационному кластеру является наличие собственника-арендодателя и соответствующего имущественного комплекса, принадлежащего ему. Важно заметить, что данное определение не противоречит понятию кластера (объекты кластера могут как иметь собственные фонды, так и действовать на правах аренды, в том числе – аренды помещений в узко сконцентрированном локалитете, принадлежащем единому собственнику). Отсюда можно сделать вывод, что технополис и кластер являются не идентичными категориями, но могут взаимопересекаться.

Другой категорией, широко применяемой в зарубежной практике, является **технополис** (а также сопоставимое с ним в отечественном дискурсе понятие наукограда, академгородка). Технополис представляет собой географическое соседство нескольких технопарков, однако, при этом, отличительной особенностью (не позволяющей говорить о взаимопересечении понятий технополиса и экономического кластера) является особый статус муниципального образования (города, иного населенного пункта, либо его части), то же справедливо и для наукограда как русского аналога технополиса¹. В отличие от технополиса и наукограда, кластер является принципиально открытым явлением, которое может иметь подвижную в географическом смысле динамику, «мигрировать» вслед за перераспределением производственных и технологиче-

¹ Федеральный закон от 07.04.1999 № 70-ФЗ «О статусе наукограда Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями на 2 июля 2013 года).

ских «центров тяжести», а также ареалов потребительского спроса. Сетевые самоорганизационные процессы внутри кластера позволяют постоянно модифицировать круг его участников, включать в него новые субъекты, в том числе, локализованные в иных населенных пунктах.

Другим понятием, близким к технопарку, является **индустриальный парк (промышленный парк, промзона)**, представляющий собой «специально организованную для размещения новых производств территорию, обеспеченную энергоносителями, инфраструктурой, необходимыми административно-правовыми условиями, управляемую специализированной компанией»¹. Данная категория аналогична технопарку, но не предполагает обязательного участия инновационной составляющей, как и инновационной направленности в целом. Главным источником положительного экономического эффекта является экономия ресурсов за счет совместного пользования объектов инфраструктуры. Существенным отличием промпарка от кластера является то, что сорасположение и совместное использование коммуникаций и инфраструктурных объектов не обязательно предполагает наличие конкуренции между предприятиями. Включение в понятие индустриального парка положения о наличии управляющей компании также разграничивает сферу действия данной категории и не позволяет идентифицировать промпарки в качестве кластеров.

Схожим понятием, связанным со скоплением промышленных объектов на территории, является **промышленная агломерация**, определяемая как «городская агломерация, в которой промышленное производство выполняет основную градообразующую функцию»². При этом основной положительный эффект достигается благодаря совместному использованию не только инфраструк-

¹ Яшина Г. Индустриальные парки и развитие Российской экономики // Капитал страны. 25.04.2011. Электронный ресурс: http://kapital-rus.ru/articles/article/industrialnye_parki_i_razvitie_rossijskoj_ekonomiki/.

² Промышленная агломерация // Географический словарь. Электронный ресурс: http://geography_ru.academic.ru/.

турных объектов (как в случае с промышленным парком), но также всех составляющих и ресурсов территории локализации. Еще одним источником общего положительного эффекта является расширение возможностей для диверсификации производства. И в первом, и во втором случае промышленная агломерация сближается с понятием экономического кластера, однако не предполагает наличия конкуренции и той интенсивности взаимодействия предприятий, которая способствует относительному «замыканию» внутрикластерного пространства. Одновременно кластер может обладать большей территориальной широтой, включать в себя более отдаленные центры (в особенности, в случае трансграничного кластера, локализации в приморской зоне). Таким образом, промышленная агломерация может считаться ареалом зарождения, функционирования и развития кластера (более того, значительное число кластеров формируется и действует именно в пределах промышленной агломерации), однако не является понятием, идентичным ему.

Несколько иное основание роднит понятие «кластер» с *холдингом*, а именно – прочные межорганизационные связи, процесс появления новых предприятий в структуре холдинга (нередко, также, и близость территориального расположения). Однако в данном случае весомым отличием, не позволяющим идентифицировать холдинг в качестве кластера, является сам механизм образования новых предприятий, в структуре капитала которых присутствует весомая доля акций головного («материнского») предприятия, что впоследствии отражается на механизмах централизованного управления. Такой способ координации не соответствует принципам кластерной самоорганизации и свободы действия экономических субъектов. Однако следует отметить, что нередко холдинговая структура может выступать в качестве крупного производственного ядра, вокруг которого происходит конденсация кластерогенного потенциала региона.

Отдельного рассмотрения заслуживает вопрос соотношения экономического кластера и ТПК как взаимопереходящих форм организации региональной экономики. Подытожим проведенный сравнительный анализ (табл. 3).

Таблица 3
Сравнительный анализ содержания категории «кластер» и схожих форм территориальной организации производства

Форма объединения	Основная системообразующая выгода	Отношения собственности	Отношения власти и принятия решений	Наличие конкуренции	Степень территориальной замкнутости/открытости	Степень инновационности	Возможность переосечения с понятием кластера
Кластер	Коммерческая выгода от совместности деятельности, повышение конкурентоспособности и конкурентоспособности тоустойчивости	Раздельная собственность субъектов кластера	Самостоятельное принятие решений каждым субъектом при возможности координации координирующих и представительских структур	Рыночная конкуренция присутствует в обязательном порядке	Принципиальная территориальная открытость при наличии ареала странственной конкуренции	Может как быть инновационным, так и не быть, либо (не будучи инновационным изначально) повысить степень инновационности по мере развития	Х
Региональная инновационная система	Приоритеты комплексного развития, социальной, культурной, административной среды региона	Раздельная собственность всех субъектов кластера, участвуют объекты, находящиеся в государственной и муниципальной	Самостоятельное принятие решений каждым субъектом при возможности координации координирующих и представительских структур	Конкуренция существует между экономическими субъектами, включенными в состав РИС	Принципиальная территориальная открытость при наличии ареала странственной конкуренции	Направлена на повышение инновационности производственных и социальных процессов	Формируется всегда вокруг кластера и способствует его развитию

Продолжение табл. 3

Форма объединения	Основная системообразующая выгода	Отношения собственности	Отношения власти и принятия решений	Наличие конкуренции	Степень территориальной замкнутости/открытости	Степень инновационности	Возможность пересечения с понятием кластера
		ципальной собственности, а также объекты гражданского общества					
Технопарк	Экономия времени на доведении инновационной идеи до конкретной технологии и готового продукта	Собственность на площадки размещения, используемая на условиях долгосрочной аренды	Стремление к выработке единой производственной и рыночной политики, при возможности образования управляющих и координационных структур	Направлен на развитие конкуренции идей и технологий	Ограничивается территориальными рамками объекта собственности, арендуемого членами технопарка	Изначально является объектом инновационного роста	Может быть кластером при наличии внутренней конкуренции
Технополис (научоград)	Экономия времени на доведении инновационной идеи до конкретной	Собственность на площадки размещения, используемая на условиях	Стремление к выработке единой производственной и рыночной политики, при	Направлен на развитие конкуренции идей и технологий	Ограничивается официальными границами муниципально	Изначально является объектом инновационного роста	Не может быть кластером из-за фиксации территориальных гра-

Продолжение табл. 3

Форма объединения	Основная системообразующая выгода	Отношения собственности	Отношения власти и принятия решений	Наличие конкуренции	Степень территориальной замкнутости/открытости	Степень инновационности	Возможность пересечения с понятием кластера
Технополис (научоград)	технологии и готового продукта, а также экономия за счет совместного пользования объектами инфраструктуры	долгосрочной аренды	возможности образования управляющих и координационных структур		образования		ниц (однако может быть ареалом зарождения кластера)
Индустриальный парк (промышленный парк, промзона)	Экономия за счет совместного пользования объектами инфраструктуры	Собственность на площадки размещения, используемая на условиях долгосрочной аренды	Наличие единой управляющей компании	Конкуренция может как присутствовать, так и отсутствовать	Ограничивается территориями рамками объекта собственности, арендуемого членами индустриального парка	Не является принципиально инновационным объектом	Не может быть кластером из-за наличия управляющей компании (однако может быть ареалом зарождения кластера)
Промышленная	Положительный эффект	Раздельная собственность	Самостоятельное принятие	Конкуренция может	Ограничивается территорией	Не является принципиально	Близка, но не идентична

Продолжение табл. 3

Форма объединения	Основная системообразующая выгода	Отношения собственности	Отношения власти и принятия решений	Наличие конкуренции	Степень территориальной замкнутости/открытости	Степень инновационности	Возможность пересечения с понятием кластера
агломерация	за счет совместного использования всех сконцентрированных на территории ресурсов, а также возможностей диверсификации	всех предприятий	решений каждым субъектом	как присутствовать, так и отсутствовать	территориальными рамками городской агломерации и прилегающих территорий (без формального закрепления)	инновационным объектом	на понятие кластера. Может быть ареалом зарождения, функционирования и развития кластера
ТПК	Положительный эффект за счет оптимизации производственных и логистических процессов	Раздельная собственность предприятий	Самостоятельное принятие решений каждым субъектом при возможности образования координирующих и представительских структур	Конкуренция отсутствует	Не имеет принципиальных ограничений, однако, как правило, ограничивается исторически сложившимися и стабильными границами	Не является принципиально инновационным объектом	Кластер и ТПК являются взаимопереходящими формами в зависимости от динамики организационной массы региона

Окончание табл. 3

Форма объединения	Основная системообразующая выгода	Отношения собственности	Отношения власти и принятия решений	Наличие конкуренции	Степень территориальной замкнутости/открытости	Степень инновационности	Возможность пересечения с понятием кластера
Холдинг	Положительный эффект за счет образования единой системы предприятий, контролируемой за счет крупных пакетов акций	Присутствие весомой доли (как правило, контрольного пакета акций) единого собственника во всех предприятиях холдинга	Централизованное управление со стороны держателя контрольных пакетов акций	Конкуренция внутри холдинга отсутствует	Ограничивается территорией распространения капитала центрального держателя акций	Не является принципиальным объектом	Не является кластером (из-за наличия централизованного управления и долевого участия центральной компании в собственности дочерних предприятий). Может быть ядром зарождения кластера

Из проведенного сравнительного обзора следует вывод, что наличие в регионе схожих форм территориальной организации производства и взаимодействия предприятий может в ряде случаев быть маркером наличия (либо чаще – зарождения) экономического кластера, однако, при этом, не следует отождествлять кластер с таковыми объектами (как было выявлено, лишь технопарк и региональная инновационная система могут принимать форму кластера при наличии внутренней конкуренции экономически заинтересованных субъектов). Также можно заметить, что для принятия решения об идентификации объекта в качестве одной из выше рассмотренных форм (а соответственно – для идентификации тех объектов, которые могут быть отнесены к действующим, формирующимся и потенциальным кластерам), следует, прежде всего, выделять центральные факторы формирования положительного экономического эффекта.

По отношению ко всем рассмотренным формам экономический кластер является наиболее сложным, комплексным, неоднородным явлением, обладающим широким кругом возможностей, сочетанием конкурентной рыночной динамики (в том числе – проявленной в территориальном аспекте) с формированием институциональных механизмов, стабилизирующих его деятельность. Механизм идентификации кластеров и потенциальных кластерных образований должен носить многосторонний комплексный характер, сочетающий методы экспертной оценки, анализа статистических показателей (как прямых, так и расчетных; в территориальном разрезе и динамических рядах) с изучением стратегической и договорной документации групп предприятий, способов их взаимодействия и позиционирования на внутреннем и внешнем рынке, наличия кластерного самосознания и сложившихся форм институционального представительства и агрегирования интересов.

Порядок идентификации кластеров соответствует базовым признакам трансграничного кластера и, соответственно, основывается на следующих этапах (табл. 4).

Следует отметить, что данный алгоритм применим как для выявления кластеров «де факто» при отсутствии каких-либо све-

Таблица 4

Алгоритм идентификации трансграничного приморского кластера

Основные и дополнительные признаки кластера	Этап идентификации ТК	Применимые методы
1. Пространственная концентрация	Выявление территориально сконцентрированных групп предприятий, повышенной концентрации представителей смежных отраслей на одной территории	Методы сравнительной статистической оценки числа предприятий в отраслевом и территориальном разрезе. Группа методов, основанных на коэффициенте локализации. Новый географический метод или Ripley-K метод (в том числе его модификации: L-функция Дж. Бегаса, M-функция Е. Маркона, Q-функция Г. Линквиста и др.*). Метод, основанный на данных по экспорту
2. Производственная кооперация	Выявление объемов, частоты и прочности сложившихся межорганизационных контактов (в том числе с иностранными партнерами), выявление устойчивых технологических и производственных цепочек внутри одной отрасли и в межотраслевом взаимодействии. Выявление механизмов це-	Метод межотраслевых балансов, позволяющий получить информацию по движению товарных потоков, взаимодействию отраслей и средним объемам транзакций. Экспертные методы оценки интенсивности взаимодействия деловой среды региона. Метод генеалогического древа (в том числе – метод кейсов), составление генеалогии межорганизационных контактов и устойчивых производственных линий. Анализ данных внешнеэкономической деятельности. Анализ официальных информационных ресурсов предприятий и организаций.

* Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2016.

Продолжение табл. 4

Основные и дополнительные признаки кластера	Этап идентификации ТК	Применимые методы
	ганизационном экономическом взаимодействии внутри выявленных групп предприятий. Выявление наличия институциональных и организационных структур, агрегирующих и представляющих групповой интерес	Сравнительный анализ себестоимости и ценового уровня в рамках межорганизационного экономического взаимодействия. Поиск данных о наличии надорганизационных образований (ассоциаций компаний, клубов директоров, отраслевых ведомственных структур, берущих на себя координационные и агрегирующие функции и пр.), анализ ретроспективы их деятельности, текущей и стратегической документации
3. Конкуренция	Определение наличия и характера конкуренции в выявленных устойчивых группах предприятий. Выявление, на каких уровнях и звеньях цепочек добавленной стоимости присутствует наибольший конкурентный потенциал. Определение структуры ключевых рынков для устойчивых групп предприятий и производственно-технологических цепочек.	Сравнительный статистический анализ численности малых, средних, крупных предприятий в отраслевом и территориальном разрезе. Экспертная оценка характера конкуренции и конкурентного потенциала. Генеалогический ретроспективный анализ рыночных стратегий ключевых предприятий. Метод кейсов

Продолжение табл. 4

Основные и дополнительные признаки кластера	Этап идентификации ТК	Применимые методы
3. Конкуренция	Выявление механизмов це- нообразования на внутрен- нем и внешнем рынке	
4. Повышенная конкурентоспособность продукции	Определение основного про- дукта группы предприятий, его конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынке	Статистическая оценка доли всей группы предприя- тий и ее ключевых представителей на национальном и международном рынке
5. «Окруженность» кластера региональной инновационной системой	Выявление степени, характе- ра и основных организаци- онных форм взаимодействия между бизнесом, образо- вательными и научными институтами, структурами гражданского общества, ре- гиональной и муниципаль- ной администрации	Статистический анализ деятельности образователь- ных и научных организаций на территории локализа- ции группы предприятий. Анализ документации действующих соглашений и ре- ализуемых программ взаимодействия коммерческого сектора, ВУЗов, научных организаций и их структур- ных подразделений (кафедр, лабораторий и т. д.). Статистическая и экспертная оценка объемов коммер- ческого, кадрового, научно-технологического взаимо- действия коммерческих, образовательных и научных организаций
6. Трансграничность кластера	Определение основных на- правлений внешнеэконо- мического взаимодействия,	Анализ статистики внешнеэкономической деятельно- сти в отраслевом и территориальном аспекте. Статистическая и экспертная оценка плотности, ин-

Окончание табл. 4

Основные и дополнительные признаки кластера	Этап идентификации ТК	Применимые методы
	а также устойчивых контактов с интeрриториальными и иностранными партнерами и встроeнных товарных потоков. Выявление внешних и внутренних источников технологического обновления	тенсивности и частоты трансграничных экономических, технологических, кадровых контактов. Ретроспективный генеалогический анализ сложившейся системы внешнеэкономических контактов, оценка их продолжительности и устойчивости по различным направлениям. Оценка доли участия иностранного капитала в региональных компаниях. Сравнительная статистическая и экспертная оценка числа произведенных и используемых технологий (как внутрирегиональных и инорегиональных, так и зарубежных)
7. Приморский характер	Выявление наличия в регионе «морских» и приморских отраслей, их доли и роли в экономике. Оценка структурообразующей роли данных отраслей в динамике региональных рынков и интеграционных процессов	Статистическая оценка доли «морских» и приморских отраслей в экономике региона. Статистическая оценка численности предприятий соответствующих отраслей и примыкающих к ним. Экспертная и статистическая оценка вторичной талассоаттрактивности, образующейся за счет обслуживания морских и приморских отраслей другими производствами. Статистическая оценка деятельности водного транспорта и припортового хозяйства, а также роли водных морских путей в общей структуре грузопотоков, выявление их основных направлений

дений об их организационном оформлении, так и при наличии официально заявленных кластерных инициатив и организационно сформированных образований. В последнем случае представленный алгоритм позволяет провести верификацию того, что рассматриваемый объект действительно является экономическим кластером и соответствует своему наименованию и заявленным статусным позициям. Каждый из отдельно взятых методов (а также их группы в соответствии с базовыми признаками кластера) не может дать полной картины и позволить достоверно идентифицировать трансграничный приморский кластер. Процесс идентификации должен носить комплексный, многоуровневый и многоэтапный характер.

1.4. Трансграничные кластеры и иные формы экономической интеграции в приморских зонах: проблемы атрибуции и диалектика взаимодействия

Траектория развития хозяйственных связей любой территории обусловлена и определяется ее геополитическим¹, экономико-географическим² положением: сложившейся системой территориальных общественных отношений и их включенностью в международные интеграционные процессы. Место конкретной территории в пространстве представляет собой результат влияния целого комплекса социально-экономических, политических, географических и иных факторов, уникальность конфигурации которых порождает как конкурентные преимущества, так и создает существенные ограничения для социально-экономического развития. Одними из значимых его факторов являются приграничный и приморский³, получивший мощный импульс в процессе развертывания глобализации. Регионализация, как стремление к

¹ *Бакланов, П. Я.* Формирование аква-территориальных комплексов и районов на Дальнем Востоке / П. Я. Бакланов // Приморские регионы: географические социально-экономические проблемы развития. Владивосток, 1987.

² *Маергойз, И. М.* Территориальная структура хозяйства / И. М. Маергойз. Новосибирск: Наука, 1986. 303 с.; *Бурилова В. С., Филочева Т. П.* Геополитическое положение как фактор развития приморского края: история и современность в оценке отечественных и зарубежных ученых // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2015. № 1 (28). С. 113–120.

³ *Гичев Н. С.* Стратегические направления внешнеэкономической интеграции приграничного региона в условиях глобализации мировой экономики // Региональные проблемы преобразования экономики. 2010. № 4. С. 89–95.

консолидации усилий по противостоянию нарастающим вызовам глобализации (глобальной конкуренции, сокращению жизненного цикла продукции, усложнению инновационного процесса и другим), вызывает объективную потребность в интеграции территорий сопредельных государств, интенсифицируя трансграничные и трансакваториальные хозяйственные связи¹.

Приграничье в подобных условиях все чаще играет роль коридора развития, нежели выполняет заградительные функции. Малоразвитая периферия действует как «шлюз» для одностороннего потока новых знаний, компетенций и ресурсов, выступая «глобальными трубопроводами» на метаязыке². Р. М. Кантер³, профессор Гарвардского университета, обосновала, что для приобретения долгосрочных конкурентных преимуществ регионы, как и компании, должны реализовывать стратегию увязки своих бизнес-операций с глобальными сетями. Вовлечение во внерегиональные сетевые взаимодействия актуализирует «подтягивание» региональной промышленности и сферы услуг к стандартам мирового сообщества, способствует притоку внерегионального знания и, в конечном итоге, стимулирует инновационную деятельность⁴.

¹ Бильчак В. С., Бильчак М. В. Интеграция как доминанта развития приграничных регионов // Актуальные вопросы экономических наук. 2015. № 47. С. 109–114; Плюхин М. Ю. Приграничное сотрудничество Калининградской области: проблемы и перспективы // Балтийский регион. 2009. № 1. С. 77–80.

² Bathelt, H., Malmberg, A., & Maskell, P. (2004). Clusters and knowledge: Local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography*, 28(1), 31–56.

³ Kanter, R. K. (1995). Thriving Locally in the Global Economy. *Harvard Business Review*. [Online] Available: <http://www.cioexcellence.com/students/KanterArticle.pdf> (February 12, 2015).

⁴ Dahlström, M., & James, L. (2012). Policies for supporting knowledge anchoring in European regions. *European Planning Studies*, 20(11), 1867–1887; Dolorieux, D., Shearmur, R., & Guillaume, R. (2014). Collaboration, transferable and non-transferable knowledge, and innovation: a study of a cool climate wine industry (Canada). *Growth and Change*, 46 (1), 16–37; Isaksen, A., & Onsager, K. (2010). Regions, networks and innovative performance: The case of knowledge intensive industries in Norway. *European Urban and Regional Studies*, 17(3), 227–243.

Следуя «новой философии развития»¹ глобальной интеграции, общеевропейские, национальные и региональные органы власти стремятся ликвидировать барьерную функцию границ, чтобы придать импульс менее развитым территориям².

Комбинация приморского и приграничного факторов формируют особый тип приграничных регионов (локалитетов), представляющих собой территорию и пространство между морской и сухопутной государственной границами. Приморские приграничные регионы характеризуются особой морехозяйственной спецификой и, при этом, «волей своего географического положения тесно взаимодействуют с приграничными территориями сопредельных государств»³, играют важную роль в экономической интеграции в глобальную мирохозяйственную систему и наращивании межрегиональной экономической кооперации. Коммуникативная функция, присущая приморским регионам (как «морским воротам»; заложенная в их «генетике»⁴) и приграничным регионам как коридорам развития и контактными площадками, проявляется в приморских приграничных регионах наиболее ярко, делая

¹ *Bufon, M., & Markelj, V.* (2010). Regional Policies and Cross-Border Cooperation: New Challenges and New development models in central Europe. *Revista Româna de Geografie Politica*, 12 (1), 18–28.

² *Clement, N. C.* (2004). Economic forces shaping the borderlands. In V. Pavlakovich-Kochi et al. (Eds.) *Challenged Borderlands – Transcending Political and Cultural Boundaries* (pp. 41–61). Ashgate: Aldershot; *Dorelaite, E., Jay, A., & Radvilavicius, S.* (2007). For the BENefit of Cross-Border Cooperation in the Baltic Sea Region. EVG Print.; *O'Dowd, L.* (2003). The changing significance of European borders, In J. Anderson et al. (Eds.) *New Borders for a Changing Europe* (pp. 13–36). London: Frank Cass.; *Trippl, M.* (2010). Developing Cross-border Regional Innovation Systems: Key factors and Challenges. *Tijdschrift Voor Economische Sociale Geografie*, 101(2), 150–160.

³ Колосовский А. М. Анализ подходов к разработке стратегии развития приморского приграничного региона в преддверии присоединения России к ВТО // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. 2011. Т. 18. № 7-1 (102). С. 11–16.

⁴ *Ивченко В. В.* Сетевое программирование развития приморских регионов России. Калининград, 2008.

их благоприятной средой для возникновения различных интеграционных объединений.

Изучая особенности пространственно-сетевых объединений крупных приморских агломераций трансграничного характера, российские исследователи¹ выявили их высокий потенциал к трансформации в локомотивы роста для приграничных экономик благодаря общности акватории, активным транспортным коммуникациям, социально-экономической близости и т. д. Углубление внешнеэкономической интеграции приграничных приморских регионов, сопровождающееся интенсификацией экономических процессов, ведет к образованию разнообразных форм сотрудничества, затрагивающих различные уровни локализации (микро-, мезо- и макро-²). В современной научной литературе можно встретить широкое разнообразие пространственно-сетевых форм (рис. 1), каждая из которых обладает набором индивидуальных характеристик и сконцентрирована на тех или иных особенностях взаимодействий: среде размещения, системе связей между хозяйствующими субъектами, наличию и вовлеченности соответствующих объектов инфраструктуры и др. Традиция изучения территориальных социально-экономических систем приморских регионов, как правило, предполагает проекцию сложившейся системы связей на определенную теоретико-методологическую конструкцию, позволяющую ее характеризовать и проанализировать.

Наиболее широкое распространение в исследовательской практике получило изучение кластеров различных типов, что обусловлено высокой частотой регистрации данного феномена. В предисловии к книге «Зеленая книга кластерных инициатив»³

¹ Батурова Г. В. Региональные морехозяйственные кластеры как основа социально-экономического развития приморских территорий // Транспортное дело России. 2012. 6(2): 40–42.

² Плотникова С. Я. Сопоставление динамики экономического развития приграничных и внутренних регионов РФ // Известия ИГЭА. 2007. № 5 (55). С. 50–53.

³ Sölvell, Ö., Lindqvist, G. & Ketels, C. (2003). The cluster initiative greenbook. Stockholm: Ivory Tower Publishers.

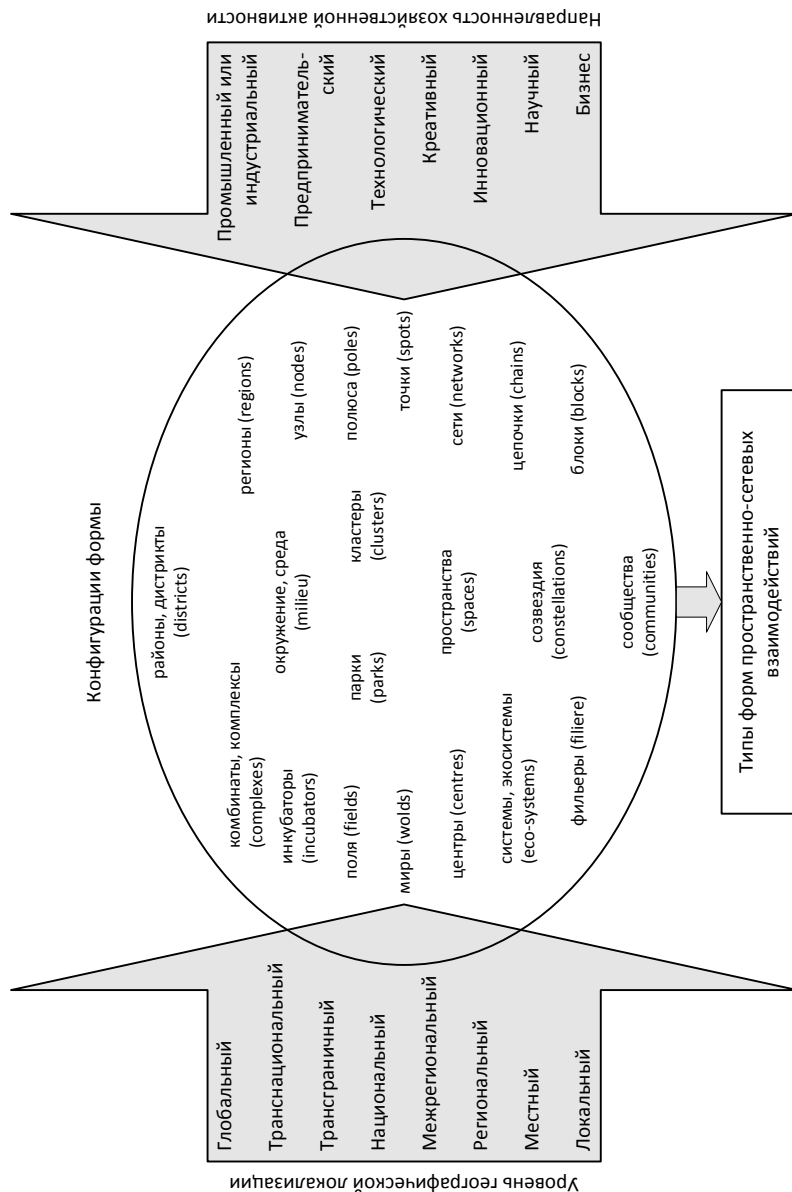


Рис. 1. Формы пространственно-сетевых взаимодействий в приморских приграничных регионах

М. Ю. Портер, один из наиболее цитируемых исследователей кластеров, писал, что сегодня «кластеры стали распространенным компонентом национальных и региональных планов экономического развития. Сотни кластерных инициатив были запущены с участием практически всех регионов мира». В течение десятилетия после этого заявления концепция кластера из теоретического подхода трансформировалась в инструмент органов государственной власти по выравниванию социально-экономического пространства, следствием чего стало формирование более двух тысяч кластеров и кластерных инициатив только в странах Европы (согласно данным «The European Cluster Collaboration e-Platform» и «Cluster observatory» Центра стратегии и конкурентоспособности).

В настоящее время изучение кластеризации все чаще реализуется с помощью комплексных обследований¹. Новый импульс к развитию идеи кластеризации дала глобализация. Отраслевые кластеры, как «части субнациональной или глобальной инновационной и производственной системы»², заняли центральное место в активном процессе регионализации, шагнув за рамки национальных границ в пределах единой трансграничной сети, трансформировавшись в международные формы взаимодействий³.

Эдгар М. Гувер, один из основателей региональной экономики и автор книг по теории местоположения, был среди тех, кто

¹ Lindqvist, G., Ketels, C., & Sölvell, Ö. (2013). The Cluster Initiative Greenbook 2.0. Stockholm: Ivory Tower Publishers; Lofgren, O. (2008). Regionauts: The transformation of cross-border regions in Scandinavia. *European Urban and Regional Studies*, 15, 195–209.

² Enright, M. J., & Roberts, B. H. (2001). Regional clustering in Australia. *Australian Journal of Management: Special Issue*, 26, 65–86.

³ Steinle, C., Schiele, H., & Mietzner, K. (2007). Merging a firm-centred and regional policy perspective for assessment of regional clusters: Concepts and application of a 'dual' approach to a medical technology cluster. *European Planning Studies*, 15(2), 235–251; Giblin, M. (2011). Managing the global-local dimensions of clusters and the role of 'lead' organizations: The contrasting cases of the software and medical technology clusters in the west of Ireland. *European Planning Studies*, 19 (1), 23–42; Mikhaylov, A. S. (2013a). Features of the Triple Helix Model in Cross-Border Clusters. *World Applied Science Journal*, 21 (12), 1734–1738.

полагал, что агломерация фирм одной или нескольких отраслей имеет большое значение для индивидуального успеха фирмы¹. По мнению Э. М. Гувера и Ф. Гиарратани² «основой для кластеризации является взаимное притяжение между конкурирующими субъектами определенной деятельности, и это притяжение перевешивает любые отталкивания, которые могут возникнуть в связи с их соперничеством». Эффект взаимовыгодной локализации как естественного феномена получил освещение в ряде других исследований XX века. Аллен Скотт³, рассматривая систему межорганизационных транзакционных взаимодействий и аспекты географической конвергенции в ряде промышленных отраслей, выявил, что зачастую определенные типы промышленных производств (текстильное, металлургическое, электронное и др.) «роются вместе» на единой территории. Согласно Жан-Мишелю Гульдману и Даниелю Шафер⁴, такой территорией может выступать промышленная зона, как правило, вынесенная на периферию городских и пригородных территорий; в связи с этим данные исследователи сознательно приравнивали объекты «промышленная зона» и «промышленный кластер». Более ранняя работа Ричарда Персона⁵ также фокусировалась на изучении периферийных городских промышленных территорий, что позволило выявить «многоядерную» структуру территориального распределения промышлен-

¹ Hoover, E. M. (1948). *The Location of Economic Activity*. New York: McGraw-Hill.

² Hoover, E. M., & Giarratani, F. (1999). *An Introduction to Regional Economics*. Regional Research Institute, WVU. [Online] Available: <http://www.tarkas.com.ua/content/eng/libr/hoover.pdf> (February 02, 2015).

³ Scott A. J. (1983). *Industrial Organization and the Logic of Intra-Metropolitan Location: I. Theoretical Considerations*. *Economic Geography*. Volume 59, 1983. Issue 3. Pages 233–250.

⁴ Guldman J.-M. and D. Shefer (1977). *Centralized air-pollution treatment and the optimal location of industries*. *Environment and Planning A*, 1977, volume 9, pages 1121–1142.

⁵ Richard E. Preston (1966). *The Zone in Transition: A Study of Urban Land Use Patterns*. *Economic Geography* Vol. 42, No. 3 (Jul., 1966), pp. 236–260.

ных кластеров, которые «выстроены в сектора и отделены друг от друга областями менее интенсивного и менее специализированного землепользования». Брайн Слэк¹, изучая сферу услуг морехозяйственного комплекса, не только выявил тенденцию к кластеризации малых фирм, но и их тяготение к исторически сложившимся пространственным агломерациям. Таким образом, обобщая приведенные выше и ряд других исследований, можно говорить о широкой регистрации географического феномена кластера в науке, однако природа его возникновения не обнаружила прямой связи с географией и связывается учеными с принадлежностью к предпринимательским сетям. Иными словами, кластер получил рассмотрение как один из многих «паттернов местоположения», описываемых в процессе отображения местоположения различной предпринимательской деятельности, являясь основой явления кластеризации².

Эмпирическая верификация эффектов промышленной кластеризации М. Ю. Портером³ подтвердила результаты предшествующих исследований и позволила обосновать принадлежность кластера к одной из форм сети географически близкой группы взаимосвязанных фирм, отраслей и институтов, «связанных общностями и комплементарностью». По М. Ю. Портеру, кластер – это «географическая концентрация взаимосвязанных... [субъектов] в определенной области, которые конкурируют, но также сотрудничают», при этом географический охват кластера может включать сети соседствующих стран⁴. В зарубежной практике отличие кластеров (как промышленных агломераций) от промышленных комплексов и районов связывают с их межотраслевой межорганизационной структурой и

¹ *Slack, B.* (1989). The port service industry in an environment of change. *Geoforum*. 20 (4), pp. 447–457.

² *Hoover, E. M., & Giarratani, F.* (1999). An Introduction to Regional Economics. Regional Research Institute, WVU. [Online] Available: <http://www.tarkas.com.ua/content/eng/libr/hoover.pdf> (February 02, 2015).

³ *Porter, M. E.* (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press, MacMillan.

⁴ *Porter, M. E.* (1998a). *On Competition*. Boston: Harvard Business School Press.

структурой рынка, рыночными отношениями¹. В отечественной науке получил распространение подход к промышленному кластеру как подобию территориально-производственного комплекса (ТПК), который действует в условиях рыночной экономики.

Характерно, что межорганизационные связи современных кластеров все в большей степени формируются функциональными и реляционными близостями (т. е. общностью, взаимодополняемостью и взаимозависимостью), подчеркивая свою «нетерриториальную природу»² и «безграничность»³. Анализ научной литературы показывает, что в настоящее время границы кластера (т. е. диффузия сетевых связей) не приводятся в движение коммерческими факторами и больше не привязаны к конкретной локальной или региональной обстановке⁴. Результаты эмпирических исследований поддерживают предположение о том, что инновационные воз-

¹ *Schmitz, H.* (1992). On the Clustering of Small Firms. *IDS Bulletin*, 23(3), 64–69; *Swann, G. M. P., & Prevezer, M.* (1996). A comparison of the dynamics of industrial clustering in computing and biotechnology. *Research policy*, 25, 1139–1157; *Egan, T.* (2000). Toronto competence: an assessment of Toronto's global competitiveness. Toronto: Economic development office; *Visser, E. J., & Boshma, R.* (2002). Clusters and networks as learning devices for individual firms. Utrecht University Press; *Voyer, R.* (1997). Emerging High-Technology Industrial Clusters in Brazil, India, Malaysia and South Africa. Ottawa: Nordicity Group.

² *Palacios, J. J.* (2005). Economic Agglomeration and Industrial Clustering in Developing Countries: the Case of the Mexican Silicon Valley. In S. J. Kuchiki, S. Juan, & J. Palacios (eds.) *Joint Research Program Series* (pp. 161–271). [Online] Available: http://www.ide.go.jp/English/Publish/Download/Jrp/pdf/137_3.pdf (February 05, 2015).

³ Methodology of Wood cluster on cross-border (2007). Project 'Development of wood enterprises cluster and promotion of Cross border co-operation'. Business cooperation center of Southern Lithuania. [Online] Available: [http://www.akva.aktv.lt/english/Metodine %20medziaga %20Eng.pdf](http://www.akva.aktv.lt/english/Metodine%20medziaga%20Eng.pdf) (February 25, 2015).

⁴ *Amin, A., & Cohendet, P.* (1999). Learning and adaptation in decentralized business networks. *Environment and Planning A*, 17, 87–104; *Lee, J. H.* (2001). Geographies of learning and proximity reconsidered: a relational / organizational perspective. *Journal of the Korean Geographical Society*, 36, 539–560; *Oinas, P.* (1999). Activity-specificity in organizational learning: implications for analysing the role of proximity. *GeoJournal*, 49, 363–372.

возможности кластеров опираются на «транс-местные отношения»¹. В этой связи фактор местоположения все чаще рассматривается как сложная структура физической, виртуальной и умственной настройки². Пространственно-распределенные транс-локальные взаимодействия становятся существенными в укреплении инновационного потенциала регионов³, обеспечивая приток неявного и кодифицированного знания, новых идей, экспертных мнений, а также наращивание «социально-территориального капитала»⁴.

Положительные эффекты кластеризации трансформировали кластер в привлекательный инструмент государственной политики по региональному развитию⁵. Еще в 1980-х гг. индийский ученый Ба-бита Агарвал⁶ писал о функциональной агрегации территории как инструменте развития сельских районов. Использование кластерного подхода, по мнению исследователя, позволило бы обеспечить процесс индустриализации села через поддержку предпринимательских инициатив, приток квалифицированных трудовых ресурсов и консолидацию государственных и частных вложений. Результаты кластерной политики, как правило, связываются органами власти с активизацией хозяйственных процессов, интенсификацией межфирменных и межотраслевых взаимодействий, регистрацией новых

¹ Maskell, P., Bathelt, H., & Malmberg, A. (2004). Temporary Clusters and Knowledge Creation: The Effects of International Trade Fairs, Conventions and Other Professional Gatherings. Proceedings of the 100th Annual Meeting of the Association of American Geographers, Philadelphia.

² Nonaka, I., & Konno, N. (1998). The concept of Ba: building for knowledge creation. California Management Review, 40(3), 40–54.

³ Gontar, B., & Gontar, Z. (2013). A Cross-Border Innovation Cluster Assessment Methodology. Social science, 3 (81), 7–14; Hughes, A. (2007). Geographies of exchange and circulation: Flows and networks of knowledgeable capitalism. Progress in Human Geography, 31(4), 527–535.

⁴ Fontan, J.-M., Klein, J.-L., & Tremblay, D.-G. (2005). Innovation socioterritoriale et reconversion économique: le cas de Montréal. Paris: L'Harmattan.

⁵ Chris Debresson (1989). Breeding innovation clusters: A source of dynamic development. World Development. 17 (1), pp. 1–16.

⁶ Agarwal, B. L. (1983). Rural industrialization in India. Indian Journal of Agricultural Economics. 38 (3), pp. 342–347.

фирм и активизацией инновационной деятельности¹. По результатам анализа значительного числа эмпирических исследований можно заключить, что кластеризация компаний действительно оказывает общее благоприятное влияние на экономику региона и ее отдельные сектора. Кластеризация высокотехнологичных компаний влияет на их производительность, рентабельность акционерного капитала, динамику доходов, снижение рисков². При этом действует так называемый эффект инкубатора³, когда в результате высокого уровня диверсификации промышленных кластеров, обеспечивающих широкий спектр факторов производства и конкурентный рынок поставщиков, в регионе формируется питательная почва для создания новых малых, средних предприятий и запуска стартапов.

Кластеры могут быть представлены как сети индивидуальных устремлений отдельного человека, фирмы, учреждения, промышленного комплекса и т. д., которые объединены определенным общим видением, формируемым различными факторами: общей культурой, идеологией, идентичностью людей, институциональными рамками и другими. Взаимодействие участников в кластере и формирование диадических связей между ними всегда определяются потребностями и стремлениями отдельных членов кластерной сети, что нашло подтверждение в исследовании Лэсли Зальцингер⁴ по изучению влияния кластеризации на общественные связи. При этом вектор функционирования каждого из членов кластера зависит от других участников, находящихся с ними в кластерной связке. Обследование 174 британских компаний,

¹ *Amy Glasmeier* (1988) *Factors Governing the Development of High Tech Industry Agglomerations: A Tale of Three Cities*, *Regional Studies*, 22:4, 287–301, DOI: 10.1080/00343408812331344980.

² *Joanne Hill and Joel L. Naroff* (1984). *The Effect of Location on the Performance of High Technology Firms*. *Financial Management*, Vol. 13, No. 1 (Spring, 1984), pp. 27–36.

³ *Chinitz, B.* 1961 *Contrast in Agglomeration: New York and Pittsburgh*. *American Economic Review* 51: 279–89.

⁴ *Leslie Lane Salzinger* (1982). *The ties that bind: The effect of clustering on dyadic relationships*. *Social Networks*, Volume 4, Issue 2, June 1982, Pages 117–145.

проведенное коллективом авторов¹, показало, что руководству часто трудно вычленить собственную технологическую стратегию, поскольку она представляет собой квинтэссенцию внутренних и внешних технологических решений поставщиков и потребителей в пределах сети взаимодействий, образующих кластер технологий. Закономерным следствием этого является высокая степень зависимости результативности НИОКР отдельного экономического субъекта от научно-технологического потенциала расположенных компаний благодаря эффекту «перетока знаний» и «технологическим возможностям»². Сложность взаимодействий участников инновационного процесса активизирует в них стремление к кластеризации, что было обосновано³. Согласно К. Дебрессону, инновации являются источником динамического роста и структурных трансформаций в экономике страны, в т. ч. с развивающейся экономикой; при этом кластеры инноваций выступают более сильным источником данных эффектов, нежели отдельные инновации, что позволяет их рассматривать в качестве политического инструмента по содействию аккумуляции технологий и сокращению разрыва с промышленно развитыми странами.

После Второй мировой войны европейские государства начали внедрять политику интернационализации и трансграничной интеграции, чтобы создать общее социально-экономическое пространство (например, Северный паспортный союз, Европейский союз). На протяжении многих лет ученые по всему миру наблюдали многочисленные примеры успешного долгосрочного сотрудничества между региональными кластерами, расположенными по обе стороны гра-

¹ Clarke, K., Ford, D., Saren, M. (1989). Company technology strategy. *R&D Management*. 19 (3), pp. 215–229.

² Jaffe, A. B. (1989) Characterizing the «technological position» of firms, with application to quantifying technological opportunity and research spillovers. *Research Policy*. 18(2). 87–97; Jaffe, A. B., Trajtenberg, M., Henderson, R. (1993) Geographic localization of knowledge spillovers as evidenced by patent citations. *Quarterly Journal of Economics*. . 108(3). 577–598.

³ Chris Debresson (1989). Breeding innovation clusters: A source of dynamic development. *World Development*. 17 (1), pp. 1–16.

ницы. Особенно динамично развитие интеграционных процессов происходило в приграничных районах некоторых европейских стран (например, Балтийского региона). Плотность национальных границ и безбарьерная среда, предполагающая беспрепятственное перемещение людей, товаров и услуг, институциональную и правовую близость, привела к распространению различных видов трансграничного сотрудничества, в т. ч. инновационного в рамках кластеров.

В конце 1990-х – начале 2000-х годов было признано, что «в то время как некоторые кластеры являются локальными для региона, другие могут пересекать региональные границы»¹. Одним из первых, кто упомянул о существовании международных кластеров, был М. Ю. Портер², согласно которому³ «географический охват кластеров варьируется от региона, государства или даже одного города до близлежащих или соседних стран (например, южная Германия и немецкоязычная Швейцария). Он относится к расстоянию, на котором происходят информационные, транзакционные, побудительные и другие эффективности». Эмпирическая регистрация международных кластеров отмечена в американо-мексиканском трансграничном районе⁴, в трансграничном регионе Каскадия (Канада-США)⁵, в Центральной Европе⁶, в Балтийском ре-

¹ Vom Hofe, B., & Bhatta, S. D. (2007). Method for identifying local and domestic industrial clusters using interregional commodity trade data. *The Industrial Geographer*, 4 (2), 1–27.

² Porter, M. E. (1998b). Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review*, November-December, 77–90.

³ Porter, M. E. (2000). Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy. *Economic Development Quarterly*, 14 (1), 15–34.

⁴ Scott, A. J. (1999). European and North American Contexts for Cross-border Regionalism. *Regional Studies*, 33, 605–617.

⁵ Brunet-Jailly, E. (2008). Cascadia in comparative perspectives: Canada-U. S. relations and the emergence of cross-border regions. *Canadian Political Science Review*, 2, 104–124.

⁶ Johnson, C. (2009). Cross-border regions and territorial restructuring in Central Europe: Room for more transboundary space. *European Urban and Regional Studies*, 16, 177–191; Trippel, M. (2008). Economic linkages and innovation networks in the Centroepe area. *Wirtschaft und Mangement*, 9, 29–48.

гионе¹ и ряде других². Большинство европейских международных кластеров создаются в рамках программ ЕС: Competitiveness and Innovation Framework (CIP), 7th Framework Programme for Research and Technological Development (RTD), Europe INNOVA, PROINNO Europe, INTERREG, INTERACT, Regions of Knowledge и других. Однако некоторые из выявленных примеров не могут быть названы кластерами в классическом понимании. Имея формальное название кластер, по сути, они являются проектом региональных органов власти или кластерной организации по достижению определенных стратегических целей.

В науке описание феномена международного кластера сопровождается значительным терминологическим разнообразием с выделением трансграничных, транснациональных, международных, межгосударственных и других кластеров (включая такие иностранные термины как *transboundary*, *cross-border*, *transnational*, *international*, *interstate*, *overtheborder*, *transborder* и др.³).

¹ *Mikhaylov, A. S., & Mikhaylova, A. A. (2014). Spatial and Sectoral Distribution of International. European Journal of Scientific Research, 121 (2), 122–137.*

² *Köcker, G. M., Müller, L., & Zombori, Z. (2011). European Clusters Go International – networks and clusters as instruments for the initiation of international business cooperation. Berlin: Institute for Innovation and Technology.*

³ *Brunet-Jailly, E. (2008). Cascadia in comparative perspectives: Canada-U. S. relations and the emergence of cross-border regions. Canadian Political Science Review, 2, 104–124; Dudarev, G., Hernesniemi, H., & Filippov, P. (2002). Emerging clusters of the northern dimension; Competitive Analysis of North-west Russia. Helsinki: ETLA, The Research Institute of the Finnish Economy; Emelyanov, V. E. (2008). International Business Structures. PhD thesis: Murmansk State Technical University, Murmansk. [in Russian]; Feser, E. J., & Bergman, E. M. (2000). National Industry Templates: A Framework for Applied Regional Cluster Analysis. Regional Studies, 34 (1), 1–19; Feser, E. J., & Luger, M. (2002). Cluster Analysis as a Mode of Inquiry: It's Use in Science and Technology Policymaking in North Carolina. European Planning Studies, 11 (1), 1–14; Kibitkin, A. I., Emelyanov, V. E. (2006). Mechanisms and instruments of formation transnational clusters based on existing industrial complexes. St. Petersburg. [in Russian].*

Нами предложена следующая классификация международных кластеров¹:

а) единый кластер, чья внутренняя сеть охватывает субъекты за пределами приграничной территории двух или более стран – трансграничный кластер;

б) единый кластер с обширной сетью членов, расположенных в разных государствах, где, по крайней мере, одна из областей не является приграничной – транснациональный кластер.

Нами выделены атрибутивные характеристики трансграничных кластеров, раскрывающих диалектику внутрикластерных взаимодействий²:

1. Устойчивость и динамизм системы взаимодействий между участниками трансграничного кластера.

В процессе развития трансграничного кластера происходит формирование системы тесных связей между его членами на основе обмена информацией, знаниями, компетенциями, организационными рутинами, технологиями и т. д. Устойчивость системы взаимодействий обусловлена взаимозависимостью и взаимодополняемостью ее участников, их потребностью в повторяющихся формальных и неформальных контактах для поддержания внутренней конкурентоспособности. Природа связей акторов в трансграничном кластере неодинакова и может принимать многообразные формы: вертикальные контрактные диадические связи между компаниями-производителями и компаниями-поставщиками, в том числе в рамках поставки специализированного оборудования, комплектующих, услуг и т. д.; слабые и сильные горизонтальные связи между хозяйствующими субъектами, научно-исследовательскими организациями, органами государственной

¹ Михайлов А. С., Михайлова А. А. Опыт формирования межстрановых кластерных взаимодействий на примере Балтийского региона. Потенциал взаимодействия России и ЕС в инновационной сфере на Балтике / под. ред. А. П. Клемешева, Г. М. Федорова // Регион сотрудничества 1(57). Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2013. С. 97–147.

² Михайлов А. С., Михайлова А. А. Межстрановые кластерные взаимодействия: теория вопроса // Регион сотрудничества. 2012. Вып. 1 (56). С. 52–87.

власти и управления при реализации совместных трансграничных проектов и участия в трансграничных инициативах; личные неформальные контакты представителей членов кластера и т. д.

Во внутренней структуре трансграничного кластера могут быть выделены ядро и пояс периферийных связей. Если ядро характеризуется высокой степенью интеграции его участников за счет приобретения ими эмерджентных свойств, выраженных в общей организационной культуре, использовании схожих технологий, управленческих систем и других, то структура пояса периферийных связей достаточно гибкая и может меняться с течением времени. Распространение коллективных свойств трансграничного кластера от ядра к периферии и далее во внешнюю среду происходит в процессе внешних по отношению к кластеру взаимодействий, вследствие чего четкие границы кластера можно зафиксировать лишь на определенный промежуток времени (до момента заимствования общих свойств частными агентами). Таким образом становится возможен процесс формирования, сохранения и последующего развития сетевой структуры трансграничного кластера, сочетающий состояния устойчивости и динамизма.

2. Сформированная система общностей членов трансграничного кластера.

Трансграничные пространственно-сетевые взаимодействия акторов, принадлежащих к различным институциональным системам, сопряжены с процессами формирования территориальной общности как сложной системы и части территориальной социально-экономической системы трансграничного региона. Территориальная общность представляет собой имманентное состояние системы пространственно-сетевых взаимодействий неоднородных субъектов на определенной территории, объединяемых сходством их индивидуальных устремлений и единством взглядов относительно приоритетов долгосрочного развития¹. Территориальная общность

¹ Михайлов А. С. Комплексный подход к делимитации и демаркации границы территориальной общности // Региональные проблемы преобразования экономики. 2016. 10 (72). <http://www.rppe.ru/>.

в пространстве трансграничного региона может принимать различные формы, от простых до сложных, вовлекая все большее число и типы стейкхолдеров. На рисунке 2 представлена модель формирования территориальной общности трансграничного кластера как многоступенчатого процесса трансграничной экономической интеграции региональных кластеров приграничных регионов с возможностью реализации обратных процессов дезинтеграции.



Рис. 2. Процесс трансграничной экономической интеграции региональных кластеров¹

Граница трансграничного кластера как сложной локализованной системы характеризуется не только и не столько географическим единством, сколько социальной, когнитивной, организационной, институциональной, культурной, технологической близостью хозяйствующих субъектов, самоидентичностью населения трансграничного региона. Именно нетерриториальная близость субъектов размывает барьерные функции государственной границы и позво-

¹ Составлено на основе: Lundquist, K.-J., & Trippel, M. (2011). Distance, Proximity and Types of Cross-border Innovation Systems: A Conceptual Analysis. *Regional Studies*, 1–11. doi:10.1080/00343404.2011.560933; Jos van den Broek & Huub Smulders. The evolution of a cross-border regional innovation system: An institutional perspective. Conference paper RSA European Conference, Tampere 2013.

ляет образовать по обе стороны от нее единую общность – трансграничный кластер со своим вектором развития, институтами, организационной культурой, технологической стратегией и т. д.

3. Развитие отношений конкуренции внутри трансграничного кластера как разумное сочетание конкуренции и сотрудничества.

В рамках кластерных взаимодействий присутствует так называемый феномен «конкуренция – сотрудничество» («co-opetition», или «конперация»), подразумевающий сочетание духа технологической гонки и борьбы за ресурсы с партнерством в сфере реализации совместных проектов, в том числе проведения научных исследований и разработок. В трансграничном кластере отношения конкуренции между членами сохраняются, однако они преимущественно носят локальный характер внутри приграничных регионов. В масштабе трансграничного региона на первый план выходит формирование устойчивых партнерских связей и доверительных отношений, предполагающих участие в совместном планировании и разделении ответственности, выгод от кооперации, что, в конечном счете, позволяет поддерживать устойчивость трансграничной общности. Сравнительные конкурентные преимущества участников трансграничного кластера из разных приграничных регионов относительно друг друга в значительной степени связаны с их принадлежностью к самостоятельным национальным инновационным системам. Следствием этого является трансграничное распределение специализаций между участниками кластерных взаимодействий, формирование ниш специализаций для каждого из приграничных регионов.

4. Межорганизационный характер взаимодействий членов в трансграничном кластере с тенденцией к формированию удвоенной тройной спирали.

Членами кластерных взаимодействий может выступать значительное число стейкхолдеров: хозяйствующие субъекты, научные и образовательные организации, агентства по стандартизации, торговые объединения, некоммерческие организации, учреждения общественного сектора, legislatures разных уровней, частные агенты и акторы, связующие рыночные институты и потребители, объекты специализированной и инновационной инфра-

структуры, финансовые институты и т. д. Отличительной чертой трансграничного кластера является множество заинтересованных сторон различных институциональных сфер, находящихся под юрисдикцией своих национальных систем и действующих в соответствии со своим национальным законодательством, культурным и институциональным контекстом, устоявшимся кодексом поведения, корпоративной этики, культурно-историческими и языковыми паттернами. Базируясь на идее Г. Ицковица и Л. Лейдесдорфа о важности участия в региональном кластере представителей бизнеса, власти, университета (модель тройной спирали), разработана модель удвоенной тройной спирали, отражающая взаимодействия в трансграничном кластере (рис. 3).

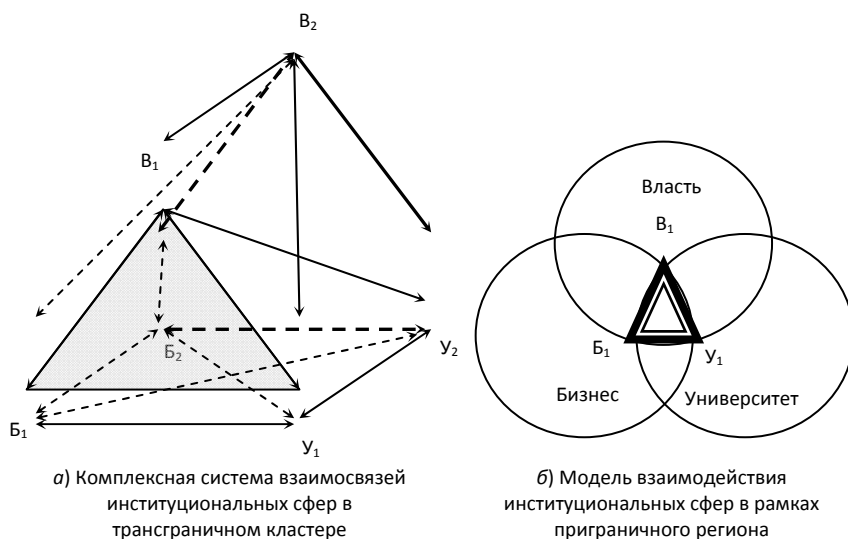


Рис. 3. Модель удвоенной тройной спирали¹

Данная модель предполагает перекрестное взаимодействие трех основных институциональных сфер каждого из пригранич-

¹ Mikhaylov, A. S. (2013a). Features of the Triple Helix Model in Cross-Border Clusters. World Applied Science Journal, 21 (12), 1734–1738.

ных регионов. Наряду с выстраиванием системы кооперационных связей бизнеса, власти и науки внутри приграничных регионов, каждая из трех основных институциональных сфер вовлекается в трансграничные кластерные взаимодействия в рамках единого трансграничного региона, что существенно усложняет моделирование процессов функционирования и развития трансграничных кластеров и многократно повышает значимость факторов межорганизационного и международного разнообразия в сравнении с классическими транс-локальными бизнес-отношениями¹.

Задачей органов власти приграничного региона в отношении трансграничной академической среды является содействие реализации совместных научно-исследовательских работ через программы со-финансирования, разработка комплементарной стратегии при выборе приоритетных научно-образовательных направлений, согласование упрощенных схем академической мобильности и т. д.; в отношении развития предпринимательства: подписание межправительственных соглашений о трансграничном сотрудничестве и кооперации, сотрудничество по либерализации таможенного законодательства, процедур оформления грузов, снижению таможенных барьеров (пошлин, эмбарго и др.), модернизация пограничной инфраструктуры и т. д. В целом взаимодействие региональных органов власти и управления может реализоваться как путем прямых двусторонних контактов, так и посредством участия в различных формах международной экономической кооперации и интеграции.

Взаимодействие университетов с бизнесом сопредельного государства выражается в совместной реализации научно-исследовательских проектов, модернизации материально-технической базы с учетом запросов иностранных компаний, разработке новых образовательных программ и адаптации образовательных стан-

¹ *Gertler, M. S. (2001). Best practice? Geography, learning and the institutional limits to strong convergence. Journal of Economic Geography, 1, 5–26; Morgan, K. (2004). The exaggerated death of geography: learning, proximity and territorial systems. Journal of Economic Geography, 4, 3–21.*

дартов под потребности единого трансграничного рынка труда. В целом, научно-образовательные учреждения должны стремиться к повышению доступности образования для иностранных студентов, разработке программ на иностранном языке сопредельного государства, привлечению иностранных научно-педагогических работников, распространению общественно-значимых результатов НИОКР в СМИ, что будет являться их косвенным взаимодействием с органами власти приграничного региона.

Взаимодействие предпринимательского сектора с органами власти соседнего государства также не выражается в прямом диалоге с чиновничьим аппаратом или отдельными госслужащими. Речь, скорее, должна идти об осознанном ведении коммерческой деятельности в соответствии с кодексом корпоративной социальной ответственности зарубежного государства, интеграции в предпринимательскую среду региона через вовлечение местных поставщиков и субподрядчиков, частичной локализации производств, совместных проектах и инвестициях в инфраструктуру, технологии.

5. Межотраслевая природа кооперации в трансграничном кластере.

Кластеры не могут быть отнесены к одной отраслевой категории¹; они являются уникальными комбинациями «кластерных категорий», представляющих «связку» кластера, его ядро². Компании

¹ Isard, W., Schooler, E. W., & Vietorisz, T. (1959). *Industrial Complex Analysis and Regional Development: A Case Study of Refinery-Petrochemical-synthetic-Fiber Complexes and Puerto Rico*. Cambridge: Technology Press of the Massachusetts Institute of Technology; Roepke, H. D., Adams, D., & Wiseman, R. (1974). *A New Approach to the Identification of Industrial Complexes Using Input-Output Data*. *Journal of Regional Science*, 14. 1, 15–29; Doeringer, P. B., & Terkla, D. G. (1995). *Business Strategy and Cross-industry Clusters*. *Economic Development Quarterly*, 9, 225–37; Porter, M. E. (2000). *Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy*. *Economic Development Quarterly*, 14 (1), 15–34.

² Delgado, M., Porter, M. E., & Stern, S. (2014). *Defining Clusters of Related Industries*. Working Paper, 20375. Cambridge: National Bureau of Economic Research (NBER). [Online] Available: <http://www.nber.org/papers/w20375> (February 02, 2015).

в ядре трансграничного кластера связаны между собой, наряду с ресурсной зависимостью и схожей структурой акторов (как это характерно для региональных промышленных кластеров¹), технологическим, организационным и институциональным единством, сходством баз знаний. Именно ядерные кластерные категории регистрируются исследователями при изучении кластеров с помощью статистических методов (по аналогии с видами экономической деятельности при отраслевом анализе экономики). Ярким отражением этого являются имена кластеров: Кремниевая долина (вместо «ИТ-кластер»), Калифорнийский винный кластер или Сербский фруктовый кластер (вместо – «сельскохозяйственный кластер»), Кластер серфинга (вместо «рекреационный кластер») и т. д. Аналогичная тенденция отмечена для кластеров стран Европы². В приморских трансграничных кластерах межорганизационная природа выражается в переплетении различных отраслей экономики, связанных с морской деятельностью: рыболовство и рыбоводство, пищевая промышленность (преимущественно рыбная), транспорт и логистика, туризм и рекреация, судостроение и ремонт, добыча полезных ископаемых и их обработка, строительство зданий и сооружений и ряд других. Поскольку хозяйствующие субъекты, представляющие данные виды экономической деятельности, имеют сильную географическую привязку к транспортно-логистическому узлу определенной акватории, это может находить отражение в названиях кластеров.

6. Устойчивость инновационных процессов.

Инновационная активность представляет собой одно из важнейших свойств трансграничного кластера. Процесс создания инноваций в рамках трансграничных кластеров связан с формированием распределительных потоков знаний, навыков и ноу-

¹ Melin L. (1987). The Field-of-Force Metaphor: A Study in Industrial Change. International Studies of Management & Organization Vol. 17, No. 1, Organizing: The Network Metaphor (SPRING 1987), pp. 24–33.

² Bergman, E. M., & Feser, E. J. (1999). Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications. Morgantown, WV: Scott Loveridge.

хау между участниками кластерных взаимодействий, что соответствует дефиниции динамического кластера в работах М. М. Лобанова¹. Инновационная способность трансграничных кластеров при этом определяется степенью функционального взаимодействия участников трех основных институциональных сфер в рамках модели удвоенной тройной спирали. Нами были выделены три группы факторов, способствующих развитию инновационных процессов в трансграничном кластере²: влияющие на сотрудничество в сфере предпринимательства (бизнес-климат, инновационная активность и т. д.); определяющие взаимодействия на уровне власти (правовое поле хозяйствования, доля участия государства в кластерных инициативах и т. д.); определяющие уровень взаимодействий в образовательном и научно – исследовательском секторе (партнерство среди вузов, уровень научно-технического потенциала трансграничного региона и т. д.). Помимо межправительственного диалога, научно-исследовательской кооперации и предпринимательских сетей, перспективы развития инновационной деятельности в трансграничном кластере зависят от эффективности межинституциональной коммуникации.

Охарактеризованные выше общие атрибутивные признаки кластеров существенно варьируют в условиях конкретных стран, регионов, соответствующих приморских зон, включая и побережья Европейской части России.

¹ Лобанов М. М. Формирование комплексов и кластеров в промышленности в условиях рыночных отношений // Журнал новой экономической ассоциации. 2011. № 10. С. 178–182.

² Михайлов А. С., Михайлова А. А. Использование кластерного подхода в инновационном развитии региона // Исследования Балтийского региона. № 3(11). 2012. с. 180–193.

1.5. Специфика трансграничной кластеризации в узловых региональных сегментах приморской зоны Европейской части России

1.5.1. Ростовская область

Ростовская область выступает тем регионом Юга России, где тенденции и потенциал экономической кластеризации приобрели наиболее масштабный характер. Имеющийся опыт кластеризации в различных отраслях и территориальных локалитетах региона позволяет проследить различные тренды, включая смену векторов частной и государственной инициатив в процессе формирования трех поколений региональных кластеров.

Первое поколение представлено самоорганизующимися кластерными структурами, главным образом сложившимися в агро-сфере, базовой и приоритетной для региона. Период их возникновения относится к десятилетию 1995–2005 гг.; трансграничное развитие данного поколения кластеров находится в тесной корреляции с общим трендом внешнеэкономической и внешнеполитической обстановки, при этом «сворачивание» возможностей взаимодействия с иностранными партнерами неоднократно способствовало «скупке» их производственных мощностей, в результате чего предприятия-ядра кластеров Ростовской области приобретали больший масштаб, а также расширяли свою деятельность за счет диверсификации в смежных отраслях, в том числе обнаруживающих новый потенциал для трансграничного взаимодействия.

Подсолнечно-зерновой кластер Ростовской области (обеспечивающий порядка 22 % российского производства подсолнечни-

ка¹⁾ может рассматриваться в качестве целостного крупного надорганизационного образования; в нем выделяются группы предприятий, позиционирующих себя в качестве отдельных кластеров. Наиболее крупные ядра кластера сосредоточены вокруг компаний, действующих стабильно в экономике региона: «Астон», «Юг Руси», «Агроком», «РЗ Агро»²⁾. Каждая из крупных компаний объединяет вокруг себя от 10–20 до 50–60 средних и мелких предприятий-партнеров, локализованных как на территории региона, так и за его пределами. Большинство из них составляют систему сбыта и объекты транспортной инфраструктуры.

В целом, подсолнечно-зерновой кластер обнаруживает черты как «взаимосвязанного», в рамках которого синергетический эффект кластеризации достигается за счет удобства сорасположения и совместной деятельности, так и развитой технологической цепочки. В «архитектуре» кластера, наряду с производителем первичной агропродукции, присутствуют порядка 10 крупных и средних, 50 малых предприятий и цехов перерабатывающего звена. Мукомольная промышленность представлена 14 крупными и средними предприятиями общей производственной мощностью по выпуску 430 тыс. тонн муки в год и 144 мини-мельницами; хлебопекарная отрасль – 17 крупными и средними хлебопекарными предприятиями, 65 хлебозаводами потребительской кооперации и более чем 500 минипекарнями. В отрасли работают около 7 тыс. человек, производя ежедневно более 600 тонн хлеба и хлебобулочных изделий более 500 наименований. Кондитерские изделия выпускают две специализированные фабрики, 12 хлебокомбинатов хлебопекарной отрасли, пищекомбинаты, кондитерские цеха системы общественного питания. Значительную долю объема

¹⁾ Концепция развития агропромышленного комплекса Ростовской области на период до 2020 года // Официальный портал Правительства Ростовской области. Электронный ресурс: <http://www.donland.ru/Donland/Pages/View.aspx?ItemID=129&mid=128186&pageid=75189>.

²⁾ Пищевая промышленность Ростовской области: европейские стандарты и донские традиции // Регион крупным планом. 2012. № 1 (10), С. 10–11.

производства кондитерских изделий обеспечивает «Азовская кондитерская фабрика»¹.

Систему сбыта продукции подсолнечно-зернового кластера составляют как внутрирегиональные предприятия, так и значительная часть московских компаний (исторически сменяли друг друга «Авиавто», «Утта-Ойл», ТД «Эксима», ТД «Омега», «Арионикс», «Сага энд Санс», ТД «Эксима» и др.); в начале 2000-х гг. происходила активная интеграция местных производителей в международные корпорации реализаторов сельскохозяйственной продукции (так, для «Юга Руси» одним из реализаторов стала компания «Бонус», входившая в международную систему Slakmann, через которую происходило до 17 % продаж продукции под маркой «Золотая семечка»²). Присутствуют специализированные производители рекламы, работающие только на рынке агропродукции, а также формируется собственная информационная и финансовая система. Компании кластера ведут активную сбытовую политику, в результате чего структура и число участников системы сбыта постоянно обновляется, подвергается оптимизации, исходя из поиска дополнительных территориальных рынков и увеличения емкости уже существующих.

Трансграничное взаимодействие связано, главным образом, с реализацией экспортной политики (продукция подсолнечно-зернового кластера экспортируется более чем в 50 стран мира). Кластер, обеспечивая до 50 % экспорта российского зерна, является лидером по выведению новых сортов зерновых культур. На его долю приходится 60 % экспорта российских растительных масел. При этом для кластера в равной мере приоритетны и внутренний, и внешний рынки. Исторически наиболее крупные агропроизводи-

¹ Концепция развития агропромышленного комплекса Ростовской области на период до 2020 года // Официальный портал Правительства Ростовской области. Электронный ресурс: <http://www.donland.ru/Donland/Pages/View.aspx?ItemID=129&mid=128186&pageid=75189>.

² Как по маслу. Холдинг «Юг Руси» перестроил систему продаж // Sostav.ru. Электронный ресурс: <http://www.sostav.ru/articles/2002/11/19/prod-191102/>.

тели кластера возникали именно как экспортоориентированные (экспорт муки и подсолнечного масла в страны СНГ и, отчасти, – страны дальнего зарубежья)¹. В настоящее время в результате геоэкономических процессов и санкций происходит переориентация на внутренний спрос. Тем не менее, экспортная ориентация составляет специфику кластера, так как производственные мощности превышают внутрирегиональные потребности. Продукция кластера брендируется дифференцированно для внутреннего и внешних рынков сбыта.

Для эффективного функционирования кластера существенно использование в грузоперевозках водного транспорта (как речного, так и морского). Так, группе компаний «Юг Руси» принадлежат зерноперевалочные терминалы в Ростовском речном порту и в порту Кавказ, локализованному в Краснодарском крае. Результатом диверсификации ГК «АСТОН» является наличие собственных перевозочных и судоремонтных предприятий в Ростове-на-Дону и Нижнем Новгороде.

Важно отметить, что в кластере велика доля иностранного капитала (многие из предприятий формально зарегистрированы за рубежом, в частности, управляющая компания, образовавшая кластер «Юг Руси», «Yug Rusi Group Plc» – зарегистрирована на Кипре; незначительная часть акций принадлежит также голландской компании «Comple Holding B. V.»). Управляющей компанией группы компаний «РЗ Агро» является «RZ Agro Ltd», аффилированная с одним из крупнейших мировых агротрейдеров «Louis Dreyfus»². Существенная доля иностранного участия определяется, прежде всего, относительной стабильностью отрасли сельскохозяйственного производства в регионе, устойчивым внутренним и внешним

¹ Концепция развития агропромышленного комплекса Ростовской области на период до 2020 года // Официальный портал Правительства Ростовской области. Электронный ресурс: <http://www.donland.ru/Donland/Pages/View.aspx?ItemID=129&mid=128186&pageid=75189>.

² «Русская земля» дошла до Кубани // Коммерсант.ru. Электронный ресурс: <http://www.kommersant.ru/doc/2102456>.

спросом, вследствие чего риски инвестиционного участия представляются не столь высокими, как в новых отраслях. Значительную часть ресурсов кластера составляет и инотерриториальный капитал (прежде всего – московский).

Индюшинский кластер, сформировавшийся вокруг ООО «Евродон», был образован в качестве кластера-стартапа в связи с необходимостью достижения значительной инвестиционной мощности для преодоления барьеров входа в отрасль. Инвестиционную основу составили кредитные средства ВЭБ, полученные на льготных основаниях. Одним из условий получения кредита в ВЭБ была передача банку 40 % пакета акций компаний¹. Аналогичную по масштабам долю составило иностранное участие в формировании уставного капитала ООО «Евродон» (40 % акций по данным на начало 2010-х гг. принадлежало компании Brimstone Investments Limited (Новая Зеландия)². В настоящее время группа компаний испытывает финансовую нестабильность за счет повышенной задолженности периферийных предприятий кластера (при этом центральное предприятие выступает в качестве финансового гаранта, берущего на себя основные риски); тем не менее, «Евродон» остается лидером российского рынка производства и переработки мяса индейки, завоевав свою нишу на российском рынке уже в первые годы своей деятельности. Продукция компании под торговой маркой «Индолина» занимает 30 % соответствующего сегмента российского рынка³.

Кластеры первого поколения ведут активное расширение, повышают внутреннюю независимость от внешних макроциклов, развивают производственную диверсификацию, способствующую достижению внутренней финансовой устойчивости, разрабатыва-

¹ Евродон. Официальный портал компании. Электронный ресурс: <http://eurodon.ru/>

² «Евродон» нацелился на длинные деньги. Компания планирует расширить производство за счет кредита ВЭБ // Коммерсантъ (Ростов). 2010. № 207.

³ Евродон. Официальный портал компании. Электронный ресурс: <http://eurodon.ru/>

ют совместные стратегии продвижения брендированной продукции на внутреннем и внешнем рынке, в том числе посредством интеграции в международные торговые системы, повышают уровень производственной и технологической кооперации. Самоорганизационные кластерогенные тенденции, таким образом, обнаруживают эффективность при наличии устойчивого внутреннего и внешнего спроса (в том числе, обслуживаемого морским транспортом), а также достаточного объема финансовых ресурсов, покрывающих риски при реализации новых совместных проектов и запуске новых производственных линий.

Второе поколение кластеров и кластерогенных образований отражает иные тенденции, а именно – инициативу государственной региональной политики в направлении развития базовых сфер экономики области и повышения их эффективности за счет кластеризации, что имело место на фоне нестабильных трендов в целом ряде отраслей (в том числе давления со стороны внешнего рынка). Данное поколение кластеров (в большинстве случаев представленное лишь в качестве протокластерных образований) также очерчивается временными рамками десятилетия (2005–2015 гг.) и охватывает такие приоритетные и профильные сектора региона как машиностроение (включая сельхозмашиностроение и станкостроение), некоторые отрасли легкой промышленности (кожевенно-обувной, текстильной), топливно-энергетическую, строительную и транспортно-логистическую отрасли, сферу образовательных услуг.

Машиностроительный кластер Ростовской области представлен субкластерами сельскохозяйственного машиностроения (на базе крупного ядра – предприятия «Ростсельмаш»), вертолетостроения («Роствертол») и станкостроения («Группа МТЕ», г. Азов). Кластер имеет гетерогенную структуру с несколькими крупными ядрами и обслуживающей их периферией. На различных звеньях добавленной стоимости конкуренция варьирует от олигополии и монополистической конкуренции на уровне крупных и средних предприятий до рынка чистой конкуренции (особенно для небольших производителей и реализаторов комплектующих).

Кластеры сферы машиностроения локализованы, как правило, непосредственно в приморской зоне, что создает дополнительные возможности для реализации дальних перевозок экспортируемой продукции, а также импортируемой техники. Тем не менее, неопределенность внешнеэкономического тренда, а также нестабильная динамика российского и международного рынка периодически способствуют «сворачиванию» кластерного пространства с переходом к ТПК.

Еще сильнее данные тенденции проявляются в легкой промышленности (кожевенно-обувной, текстильной), исторически составляющей одну из базовых сфер производства региона. К наиболее конкурентоспособным обувным компаниям области, сформировавшим брендированные торговые марки, можно отнести: ООО «Легре» (торговые марки Legre, Dick's Shoes, Modern Classic, Forget), «Аскет», ООО «Нора плюс», ООО «Аструм», ООО «Олди-Дон», компании «Пластфактор», «Гарант ИП Скляр», «Амур-Амико» (ТМ Amour, Amico) и др. Рынок текстильной продукции также имеет сформированные бренды (наиболее яркий пример – «Gloria Jeans», «Gee Jay»). Данные торговые марки зарекомендовали себя как на внутрирегиональном, так и на внешнем рынке¹. Территориально производства сетевым образом распределены по территории региона, тяготея к городским центрам и, в особенности, к ареалу Ростовской агломерации.

Преимущественно гомогенная, сетевая структура (характерная для большинства кластеров в аналогичных производствах в мировой практике) испытывает серьезное давление со стороны внешнего рынка и, при этом, не имеет внутреннего финансового потенциала для технологического развития. Отсутствует и система эффективного взаимодействия с профильными организациями образования и науки. Тем не менее, кластерогенные тенденции обнаруживаются в сфере совместного рыночного позиционирования, выработки маркетинговой стратегии. На данный

¹ Перспективы создания в Ростовской области кожевенно-обувного кластера // Рынок легкой промышленности. 2016. № 47.

момент примерами совместного позиционирования являются, в частности, рынок «Меркурий» в Ростове, сети магазинов «Эколас», «Аты-баты», «Экскузит», «Монарх» и др.»¹; имеет место совместное позиционирование продукции на инорегиональных рынках. Трансграничный потенциал развития данного протокластерного образования может быть реализован при налаживании эффективного технического и технологического сотрудничества, обмена кадрами и стажировок. Одним из факторов, затрудняющих развитие данного потенциального кластера, является весомая доля теневого сектора.

Третье поколение экономических кластеров Ростовской области отражает новую тенденцию, диалектически синтезирующую предшествующие: встречные инициативы бизнеса и региональной власти. «Стартом» третьего поколения кластеризации в регионе можно считать конец 2014 – начало 2015 гг. Одним из центральных стимулирующих факторов, способствовавших сдвигу начальных условий и запуску данных процессов, послужило усложнение внешнеэкономической обстановки и введения экономических санкций, что породило потребность в развитии импортозамещения (особенно остро она ощутима в отраслях производства наукоемкой, высокотехнологичной продукции), что спровоцировало кооперацию и интеграцию региональных предприятий не только (и не столько) на производственной и рыночной основе, сколько на технологической. Одновременно актуализировалась проблема выработки и внедрения региональных стандартов наряду с уже осознанной за предшествовавшее десятилетие потребностью в формировании и укреплении регионального бренда. В связи с этим, в третье поколение экономических кластеров вошли проекты в сферах наукоемкого машиностроения (включая приборостроение, производство рыбопоисковой эхолокационной техники, оборудования авиакосмической промышленности, медицины), информационных техно-

¹ Ростов: создание кластера – способ сохранить обувную отрасль // ИА Альянс-Медиа. Электронный ресурс: <http://www.allmedia.ru/newsitem.asp?id=830186>.

логий, биотехнологий, а также присоединившейся к ним базовой для региона отрасли пищевой (молочной) промышленности. Во многих случаях импортозамещение зарубежной высокотехнологичной продукции основано на конверсии имеющихся технологий военной промышленности в гражданскую сферу.

Находясь на уровне проектов, только начавших стадию своей реализации (хотя уже давших первые плоды), а также возникнув в условиях импортозамещения и сосредоточения на внутреннем рынке, третье поколение кластеров Ростовской области все же обнаруживает потенциал к дальнейшему трансграничному развитию. Так стратегии развития многих кластеров включают в себя не только абстрактно заявленные цели поиска зарубежных партнеров и инвесторов, но и указания на конкретных иностранных поставщиков технологий, оборудования, а также продукции, находящейся на различных звеньях цепи добавленной стоимости. При этом следует учитывать, что смена внешнеэкономических условий и прекращение действия экономических санкций могут как снизить конкурентоспособность продукции новых кластеров на региональном и общероссийском рынке, способствовать «сворачиванию» кластерного пространства, так и наоборот – подстегнуть более интенсивное развитие технологий и создать благодатную почву для реализации совместных исследовательских и производственных проектов, что в итоге способствует развитию трансграничных кластеров.

Кластер наукоемкого машиностроения «Южное созвездие» проектируется и начинает свою деятельность на пересечении производственно-технологических возможностей региональных предприятий авиакосмической промышленности, приборостроения, информационно-телекоммуникационных технологий, высокоточной оптики, производства медицинского оборудования и других смежных сфер. Проектирование кластера предусматривает на данный момент 20 участников, среди которых производственное ядро составляют 5 крупных и 11 малых предприятий. Одним из центральных звеньев кластера должен стать Южный федеральный университет как образовательная и научная платформа, располагающая научным и кадровым потенциалом в сфере теле-

100

коммуникационных, вычислительных и пьезотехнологий. Наряду с ним в структуре кластера присутствует такая научная структура как НИИ «Спецвузавтоматика» и ряд организаций, классифицируемых как «институты развития» (ОАО «Региональная корпорация развития» и ТПП Ростовской области). Полиядерная географическая структура кластера имеет своими центрами Таганрог, Ростов-на-Дону, Азов и Новочеркасск¹.

«Фактор моря» в деятельности кластера (наряду с общей концентрацией производства и технологий в Ростовской области как приморском регионе) проявляется в «приморской ориентации» центральных производственных линий (самолетов-амфибий, обслуживающих потребности флота); существенен для кластерогенеза и приграничный характер региона, испытывающего потребность в развитии технологий военной промышленности.

Кластер морского приборостроения «Морские системы» нацелен на реализацию импортозамещения зарубежной рыбопоисковой эхолокационной техники. Продукция кластера непосредственно предназначена для нужд морского и речного флота. На основе созданного интеграционной структуры планируется дальнейшее формирование промышленного кластера в соответствии с Постановлением Правительства РФ №779 от 31.07.2015 «О промышленных кластерах и организациях промышленных кластеров»². Наряду с внутренним рынком (планируемый охват российского рынка к 2020 г. – 80 %), потенциальные внешние рынки составляют страны Азии (Китай, Иран, Вьетнам) и Южной Америки (Перу, Чили). Территориально кластер сконцентрирован в одном городе – Таганроге, имеет существенный потенциал и планирует трансграничное взаимодействие (как бытовое, так и производственно-

¹ Южное созвездие. Инновационно-технологический кластер Ростовской области. Официальный портал. Электронный ресурс: <http://yuzhnoe-sozvezdie.ru/>.

² Приложение № 2. Стратегия развития инновационного территориального кластера морского приборостроения «Морские системы» на 2016–2020 гг. // Постановление Правительства Ростовской области от 18.02.2016 № 104 «Об утверждении стратегий развития приоритетных территориальных кластеров Ростовской области на 2016–2020 гг. Ростов-на-Дону, 2016.

кооперативное) с предприятиями Китая, Южной Кореи, Вьетнама. Моноядерная структура кластера выстраивается вокруг крупного предприятия АО «Таганрогский завод «Прибой», к которому при-мыкают 4 малых и средних предприятия (ООО «КБМЭ «Вектор», ООО «НПП «Нелак», ООО «Аквазонд», ООО «НКБ ЦОС»), а также институты развития: НП «ЕРЦИР Ростовской области» и Таганрогская межрайонная ТПП. Единственной образовательной организацией-участником кластера на данный момент выступает Таганрогский колледж морского приборостроения. Однако в перспективе планируется вовлечение в кластерное пространство региональных ВУЗов, располагающих профильной научно-технической инфраструктурой (ЮФУ и ДГТУ), и Калининградским государственным техническим университетом¹, также находящимся в приморском регионе и ориентированным на соответствующий профиль подготовки научно-технических и производственных кадров.

Инновационный кластер биотехнологий (в отличие от кластеров наукоемкого машиностроения) в полной мере является стартапом, основываясь на агропромышленном потенциале региона, который может быть расширен новыми звеньями цепочки добавленной стоимости за счет развития технологий глубокой переработки зерна. В рамках реализации проекта планируются инвестиции не только в развитие инновационных технологий, но также в строительство основных фондов, обеспечение коммуникаций и инфраструктуры, обустройство территории в Миллеровском районе Ростовской области и г. Миллерово, переподготовку и повышение квалификации кадров смежных сфер деятельности. Инициатором и центральным предприятием кластера выступает ООО «Амилко»², ведущее, начиная с 2012 г., производственную деятельность и научные разработ-

¹ Приложение № 2. Стратегия развития инновационного территориального кластера морского приборостроения «Морские системы» на 2016–2020 гг. // Постановление Правительства Ростовской области от 18.02.2016 № 104 «Об утверждении стратегий развития приоритетных территориальных кластеров Ростовской области на 2016–2020 гг. Ростов-на-Дону, 2016.

² Компания АМИЛКО. Официальный портал. Электронный ресурс: <http://amylco.ru/main/>.

ки в сфере биотехнологий совместно со Всероссийским НИИ крахмалопродуктов. Малыми и средними предприятиями-спутниками, выстраивающимися в единую производственно-технологическую цепочку, являются ООО «Корн Процессинг» (осуществляющий производство и поставку сырья в Миллеровском районе) и ООО «Корн Продукт» (осуществляющий обеспечение инженерной и социальной инфраструктуры, а также хранение и оптовую торговлю сельскохозяйственными культурами).

Кластер-стартап изначально имеет высокий потенциал трансграничного взаимодействия. Несмотря на то, что расширение его деятельности планируется в рамках программ импортозамещения, синхронно развивается основа для реализации франчайзинговых проектов по производству продукции иностранных брендов на территории Ростовской области. В качестве подобного рода партнеров уже действуют компании «Халибуртон» (ТНК с головным офисом в США, торговые марки Dextrid LTE, DextridE) и «Шлембурже» (ТНК со штаб-квартирами в Хьюстоне и Париже, торговые марки Reatrol и МКБ)¹. Планируется приглашение других иностранных партнеров для развития новых производственных линий и технологического сотрудничества. Наряду с иностранными участниками, кластер также объединяет организации из Москвы: ООО «Корн Продукт», образовательную организацию МГУТУ им. К. Г. Разумовского (на его базе планируется организация проектного офиса, осуществляющего обслуживание кластера) и научную структуру – ФБГНУ Всероссийским НИИ крахмалопродуктов².

¹ Приложение № 4. Стратегия развития инновационного кластера биотехнологий на 2016–2020 гг. // Постановление Правительства Ростовской области от 18.02.2016 №104 «Об утверждении стратегий развития приоритетных территориальных кластеров Ростовской области на 2016–2020 гг. Ростов-на-Дону, 2016.

² Приложение № 4. Стратегия развития инновационного кластера биотехнологий на 2016–2020 гг. // Постановление Правительства Ростовской области от 18.02.2016 №104 «Об утверждении стратегий развития приоритетных территориальных кластеров Ростовской области на 2016–2020 гг. Ростов-на-Дону, 2016.

Основной поток сбыта направлен на удовлетворение спроса на внутреннем рынке России, где происходит активное расширение потребления крахмалопродуктов в различных сферах промышленности.

Кластер в своем функционировании практически не связан с «морским фактором». Важно заметить, тем не менее, что именно возможности приглашения международных партнеров и трансграничного взаимодействия стали основным импульсом кластеризации, обустройства новых территорий, строительства новых объектов (включая автодороги и дорожные элементы, монтаж газопроводов и газовых турбин, очистных сооружений производственных стоков, водозаборных скважин и трубопроводов), рассчитанных на новые производственные линии.

Инновационный территориальный кластер «Донские молочные продукты» создается как с использованием уже существующих производственных мощностей, так и с проектами строительства новых объектов (в частности, планируется строительство 45 высокотехнологичных молочных ферм нового поколения). Территориально кластер расположен на данный момент в 12 сельских районах Ростовской области (Азовский, Веселовский, Матвеево-Курганский, Миллеровский, Мясниковский, Неклиновский, Октябрьский, Песчанокоспский, Усть-Донецкий, Целинский и др.), а также в городах Ростове-на-Дону, Новочеркаске и Сальске¹. Кластер обнаруживает умеренную зависимость от «морского фактора»: удобство транспортировки оборудования посредством морского транспорта создает организационное преимущество, однако не является определяющим для кластера. В качестве партнеров кластера заявлены поставщик племенных животных ООО «Экспо-Трейд» (Москва), а

¹ Приложение № 5. Стратегия развития инновационного территориального кластера «Донские молочные продукты» по производству и переработке молочной продукции в Ростовской области на 2016–2020 гг. // Постановление Правительства Ростовской области от 18.02.2016 № 104 «Об утверждении стратегий развития приоритетных территориальных кластеров Ростовской области на 2016–2020 гг. Ростов-на-Дону, 2016.

также зарубежные организации: «ДеЛаваль» (Швеция) и «Геафарм Текнолоджиз» (Германия). Иностранные партнеры в кластере выступают в качестве поставщиков технологий и оборудования. Проектируемый и формирующийся кластер выстраивается в сложную структуру, сочетающую принципы «взаимосвязанного» кластера и кластера-производственной цепочки. В структуре выделяются 10 производителей молока, 4 компании по переработке, 4 научных учреждения, 2 института развития (в лице ЕРЦИР Ростовской области и ОАО Региональная корпорация развития)¹.

Кластер информационно-коммуникационных технологий (ИКТ-кластер) Ростовской области изначально осознает себя как «сгруппированный по виду технологий или набору технологий, а не по конкретному/отдельному продукту»², что в определенной мере отличается от сложившегося в региональной административной и деловой среде представления, что кластерная структура группируется по принципу основных видов итогового продукта. В противовес промышленным кластерам, тяготеющим к вертикальной интеграции по принципу цепочки добавленной стоимости, ИКТ-кластер формирует свою структуру как горизонтально интегрированную («рыночный» тип кластера). На данный момент формирующийся кластер составляют 15 коммерческих предприятий.

Подводя итог обзору третьего поколения кластеров Ростовской области, отобразим их основные текущие и плановые показатели развития до 2020 (табл. 5). При этом отметим, что кластер

¹ Приложение № 5. Стратегия развития инновационного территориального кластера «Донские молочные продукты» по производству и переработке молочной продукции в Ростовской области на 2016–2020 гг. // Постановление Правительства Ростовской области от 18.02.2016 № 104 «Об утверждении стратегий развития приоритетных территориальных кластеров Ростовской области на 2016–2020 гг. Ростов-на-Дону, 2016.

² Приложение № 6. Стратегия развития кластера информационно-коммуникационных технологий // Постановление Правительства Ростовской области от 18.02.2016 № 104 «Об утверждении стратегий развития приоритетных территориальных кластеров Ростовской области на 2016–2020 гг. Ростов-на-Дону, 2016.

Таблица 5

**Текущие и плановые показатели развития третьего поколения
кластеров Ростовской области на 2016 и 2020 г.¹**

Кластер	Количество участников кластера, ед.		Количество созданных за год рабочих мест, ед.		Темп роста объема отгруженной продукции (в % к предыдущему году)		Объем выручки, млн руб.		Расходы на НИОКР, млн руб.	
	2016	2020	2016	2020	2016	2020	2016	2020	2016	2020
«Южное созвездие»	25	120	70	140	105,1	112	1400	3360	2426	6600
«Морские системы»	10	10	5	15	103,7	117,1	1400	2400	30	300
Кластер станкостроения	9	19	227	274	108,5	117	3103	3551	15	90
Кластер биотехнологий	7	20	25	110	100	117	3199	6054	0,5	0,5
«Донские молочные продукты»	50	70	270	1350	105	105	1440	7200	50	75
Кластер ИКТ	15	30	1025	1200	105	105	13650	16591	3,5	5

¹ Составлено на основе: Приложения 1, 2, 3, 4, 5, 6 к Постановлению Правительства Ростовской области от 18.02.2016 № 104 «Об утверждении стратегий развития приоритетных территориальных кластеров Ростовской области на 2016–2020 гг. Ростов-на-Дону, 2016.

станкостроения, возникнув в 2013–2014 гг. в рамках второго поколения кластеров Ростовской области, может также быть включен в состав третьего поколения: его стратегия развития была модернизирована и включена в перечень региональных кластеров.

Отметим также, что экономика Ростовской области в настоящее время обнаруживает перспективу для кластеризации (в том числе трансграничной) в целом ряде секторов и отраслей, что может стать основой для появления и ряда кластеров четвертого поколения. Их возникновение может произойти и в качестве более полноценного кластерогенеза тех сфер производства, которые стали полем для формирования протокластеров второго поколения. Это произойдет в том случае, если во внутренней или внешней среде возникнут дополнительные стимулы и импульсы, порождающие сдвиг начальных условий и формирование полноценного кластерного аттрактора, а также при распространении активно формирующейся базы инструментария кластерного менеджмента третьего поколения ростовских кластеров на кластеры второго поколения. Одновременно формирование кластеров четвертого поколения произойдет при активизации интеграционных процессов в тех сферах, где уже имеет место наращивание «критической массы» и самоорганизация, пока что не осознаваемая представителями отрасли.

К данным категориям следует отнести потенциальные кластеры в сфере топливно-энергетической промышленности, глубокой переработки угля, вертолетостроения, атомного машиностроения, отдельных секторов наукоемкой приборостроительной, легкой и пищевой промышленности, рекламы и информационных услуг, развлекательных услуг, рекреации и пр. Имеющими наибольший потенциал к трансграничному развитию и в большей мере подверженными влиянию «фактора моря» представляются потенциальные кластеры рыбной промышленности, судостроения и судоремонта, припортовой индустрии.

Потенциальный кластер рыбной промышленности может быть сформирован на основе самоорганизационных процессов. Продукт потенциального кластера является востребованным на внутреннем

рынке: на данный момент Ростовская область производит около 12 % от общероссийского объема товарной рыбы и почти 40 % по ЮФО. На данный момент критическую массу в регионе составляют более 50 предприятий, которые осуществляют промысел биоресурсов в Азовском и Черном морях, р. Дон, Веселовском, Пролетарском и Цимлянском водохранилищах; выращиванием товарной рыбы занимается 28 специализированных предприятий аквакультуры и более 300 малых предприятий и индивидуальных предпринимателей; переработкой рыбы – 23 крупных и средних предприятия и более 70 малых предприятий и предпринимателей¹.

Потенциальный кластер судостроения и судоремонта на данный момент формируется по принципу полиядерной гетерогенной структуры. Крупные ядра кластера составляют «Донской судостроительно-судоремонтный завод» и «Таганрогский судоремонтный завод», а также «Азовская судовой верфь», «Прибой», «Мидель», «Маяк», «Моряк», «РИФ», «Усть-Донецкий судоремонтный завод», «Дон-Кассенс» и др. Их «обрамление» образуют 30–40 судоремонтных предприятий и объектов судостроительной инфраструктуры в Ростове, Таганроге, Белой Калитве, Шахтах, Азове, Аксае, Кагальнике.

Большинство предприятий оказывают судоремонтные услуги, а также осуществляют производство комплектующих судостроения и поставку их аналогов из стран ближнего и дальнего зарубежья, за счет чего сложилась относительно устойчивая система внешних связей, составляющая основу для трансграничных возможностей развития потенциального кластера. Наряду с импортом судостроительных комплектующих осуществляется экспорт услуг в такие страны как Туркменистан (24 %), Украина (18 %), Япония (14 %), Португалия (10 %), Эстония (7 %)².

¹ Рыбная отрасль // Правительство Ростовской области. Официальный портал: <http://www.donland.ru/Default.aspx?pageid=86570>.

² Объединенные судостроительные заводы Дона // Агентство инвестиционного развития Ростовской области. Электронный ресурс: <http://www.ipa-don.ru/offers/projects/osz>.

Потенциальный кластер портового хозяйства может быть сформирован на основе встречных самоорганизационных тенденций и организационных усилий со стороны регионального управления. На территории Ростовской области расположены два речных порта: Усть-Донецкий и Волгодонской, а также три морских порта: Ростовский, Таганрогский и Азовский (последние имеют статус международных и работают в режиме круглогодичной навигации); общая мощность портов – 25 млн тонн в год¹. В общей сложности рынок услуг портовой индустрии насчитывает порядка 30–40 предприятий, из которых основной конкурентный потенциал составляют около 20 фирм.

По итогам проведенного обзора можно констатировать как выраженные элементы трансграничной активности в функционировании локализованных на территории Ростовской области кластеров, так и существенный характер влияния на кластерогенез «морского фактора». Даже в тех случаях, когда формирование кластера не имеет непосредственной связи «с морем» в своей производственной деятельности, либо логистике, сбыте, – в обслуживающих отраслях (в том числе высокотехнологичных, имеющих существенный потенциал для универсализации и диверсификации кластерного продукта) обнаруживается тенденция «притяжения к морю» опосредующего характера. Она образуется за счет стабильного функционирования заказа на обслуживание «приморских» отраслей гражданского и военно-приграничного профиля, что создает соответствующую долгосрочную перспективу функционирования даже при нестабильности прочих секторов и рынков как внутренних, так и внешних.

Главной особенностью региона можно считать наличие достаточного инвестиционного потенциала и стабилизирующего производственные и контрактные риски собственного капитала и деловой среды. Даже при существенной зависимости от московского капитала, именно местная деловая среда составляет ядра

¹ Водный транспорт // Правительство Ростовской области. Официальный портал: <http://www.kugi.donland.ru/Default.aspx?pageid=86195>.

действующих, образующихся и потенциальных кластеров, чутко реагирующих на импульсы, поступающие с одной стороны от региональной административной элиты, с другой – из внешнеэкономического поля. Наметившиеся тенденции диверсификации и взаимопроникновения кластеров (в том числе на основе ориентации на потребности «приморских» отраслей как стабильного внутреннего спроса) способствуют катализации кластерогенных процессов и образованию мультипликативного эффекта.

1.5.2. Краснодарский край

В отличие от Ростовской области, в экономике Краснодарского края самоорганизационные процессы в значительно меньшей степени идут по сценарию кластерообразования. Это проявляется не только в отсутствии тенденций становления кластерного менеджмента, стратегического планирования и полноценного проектирования кластеров (равно как и заинтересованности самих экономических субъектов в образовании кластеров), но также в недостаточно четком понимании природы и отличительных особенностей кластерной организации экономики со стороны региональной деловой и административной среды.

Первые попытки к выявлению на территории региона экономических кластеров и разработке проектов их развития относятся к 2009–2011 гг. В этот период «Минэкономразвития России» отмечает присутствие в регионе всего 3 кластерных образований, а именно: Территориально-производственного кластера в г. Армавире, Лесопромышленного кластера и Туристско-рекреационной ОЭЗ (территория Туапсинского района и городов-курортов Анапа, Геленджик, Сочи, а также Игровая зона «Азов-Сити»). Следующим шагом стала попытка со стороны региональной администрации и представителей деловой среды, реализующих крупные инвестиционные проекты, представить экономику региона в «кластерном разрезе» на международном инвестиционном форуме «Сочи-2011» (что соответствует общероссийской тенденции, волне государственного интереса к формированию экономических кластеров).

При этом официально заявленные, представленные на форуме кластерные проекты были обозначены следующим образом¹:

- «Агропромышленный комплекс и потребительская сфера» (данный проект предусматривал «создание в Староминском районе предприятия по глубокой переработке зерновых культур и выпуску востребованной в пищевой промышленности и животноводстве продукции сухой клейковины, модифицированных крахмалов, глюкозы и фруктозы»);
- «Транспорт и инфраструктура» (данный проект предполагал: «строительство в станице Северской логистического комплекса на 150 большегрузных автомобилей, где будет создана вся необходимая инфраструктура для приемки, перевалки и хранения грузов»);
- «Промышленность» (в рамках данного «кластера» планировался «масштабный проект строительства в Красноармейском районе высокотехнологичного предприятия по выпуску одного из самых востребованных сегодня стройматериалов – сэндвич-панелей, где проектная мощность завода составляет 1,7 млн квадратных метров панелей в год»²);
- «Курортная и жилая недвижимость» (значительное количество инвестиционных проектов различного масштаба).

С одной стороны, рассмотренный способ презентации кластеров свидетельствует о том, что под термином «кластер» скорее осознаются существующие в регионе опорные отрасли, ТПК, а также отдельные крупные инвестиционные проекты (способные привлечь и сформировать дополнительную организационную массу инфраструктуры, однако не обладающие достаточным конкурентным потенциалом и, соответственно, полноценным синергетическим эффектом кластерной самоорганизации). Одновременно на территории региона происходит создание таких объектов как тех-

¹ Прохорова В. В., Хачатурова М. С. Функции и инструменты развития кластеров в региональной экономике современной России. Майкоп, 2015.

² Прохорова В. В., Хачатурова М. С. Функции и инструменты развития кластеров в региональной экономике современной России. Майкоп, 2015.

нопарки и промышленные парки, которые (в некоторых случаях) осознаются как потенциальные ядра будущих кластеров (либо даже именуются таковыми в случае официального представления кластерных инициатив и возможностей региона).

С другой стороны, обозначенные опорные отрасли региона, а также сложившиеся и строящиеся промышленные и инфраструктурные объекты, в действительности могут обнаруживать кластерогенный потенциал при дальнейшем развитии, расширении организационной массы участников при реализации сценария активного трансграничного (трансакваториального) взаимодействия. Основными центрами кластерного развития могут стать те центры, которые выступают ныне «районами (очагами) инвестиционной активности: Краснодар, Сочи, Анапа, Армавир, Горячий ключ, Ейск и Ейский район, Тихорецк, Туапсинский район, Усть-Лабинский район, Ленинградский район, Брюховецкий район»¹.

Туристические кластеры (Приморский и Горный) находятся на стадии формирования. Привлечение в регион значительных инвестиций за счет создания олимпийской инфраструктуры способствовало обновлению основных фондов, а также увеличению общего числа объектов туризма и рекреации, их окружения, благоприятствовало мультипликативному росту строительной и мебельной отраслей. На данный момент выдвигаются концепции развития единого кластера, включающего не только интеграцию «по горизонтали» организаций туризма, рекреации, отдыха и досуга, но также «вертикальную интеграцию» звена поставщиков услуг по строительству, ремонту, обслуживанию и эксплуатации соответствующих сооружений. Таким образом, пространство кластера мыслится как межотраслевое; синергетический эффект достигается на пресечении деревообрабатывающей и мебельной, строительной, транспортной и собственно рекреационной сфер. Другой по характеру кластер, пересекающийся с вышеописанным, может быть сформирован на «пересечении» туристско-рекреационной

¹ Прохорова В. В., Хачатурова М. С. Функции и инструменты развития кластеров в региональной экономике современной России. Майкоп, 2015.

отрасли с агропромышленным комплексом и пищевой промышленностью региона. Таким образом, во всех случаях образование кластера с достаточной «критической массой» и наличием отлаженных связей возможно преимущественно при вертикальной интеграции и включением тех звеньев добавленной стоимости (как правило, представленных инфраструктурными объектами), где конкуренция наиболее развита, что делает внутреннее пространство формирующегося кластера динамичным.

Другим «разрезом» формирования кластеров, наряду с отраслевым, является профильно-территориальный. Выделение горной и приморской зон различного туристического профиля способствует выстраиванию более целостных рекреационных программ. В отношении приморского туристического кластера «талассоаттрактивность» обретает непосредственное звучание и перспективу, в том числе за счет развития пассажирского морского транспорта как важной составляющей внутрикластерного сообщения между городами-курортами (в первую очередь – между г. Сочи и г. Анапа, Сочи и Сухуми, Сочи и Ялтой). В соответствии с границами основного туристического ареала, включающего в себя объекты различного характера (привлекательные для оздоровительного, познавательного, культурно-исторического и других видов туризма), в регионе предложен проект туристического кластера «Абрау-Утриш», что нашло отражение в работах целого ряда авторов¹, однако на данный момент еще не имеет четкой структуры. Тем не менее, совместные действия 10 инвесторов по созданию кластера могут привести к эффективному сплочению организационного пространства. На данный момент проект реализуется при содействии государственной программы: «общая сумма частных инвестиций до 2018 года составит более 6 млрд рублей, еще 2,4 млрд рублей добавят из федеральной казны на

¹ Губин В. А., Платонова Ю. С. Методология формирования туристско-рекреационного кластера (на примере Краснодарского края) // Молодой ученый. 2014. № 13. С. 139–141. Электронный доступ: <http://moluch.ru/archive/72/12287/>.

строительство канализации, дорожной сети, водоводов и электросетей. Туристический кластер «Абрау-Утриш» будет включать в себя развлекательные комплексы, санатории, рестораны, пляжи и объекты для занятия спортом»¹. Стоит также отметить, что проект строительства масштабного кластера, способного повысить нагрузку на экосреду региона, подвергается активной критике со стороны субъектов защиты окружающей среды, поэтому нуждается в корректировках и дополнениях.

Наряду с прямым государственным участием в строительстве (покрытие расходов на обеспечение коммуникационной инфраструктуры), внимание региона к развитию приоритетной сферы туризма и рекреации выразилось в создании на региональном уровне целого ряда институциональных образований, которые могут стать перспективной площадкой для интеграции совместных интересов представителей формирующихся туристических кластеров. В первую очередь к таковым следует отнести Департамент комплексного развития курортов и туризма и Комитет по вопросам санаторно-курортного комплекса и туризма Краснодарского края: «появление подобных институтов – признак понимания важности кластера для экономики региона и осознанная необходимость участников кластера в лоббировании своих интересов»².

Формирующийся строительный кластер Краснодарского края, обладающий одновременно потенциалом собственного развития, а также возможностями дальнейшей интеграции с туристическими кластерами, на данный момент имеет неопределенные перспективы. С одной стороны, активный ввод в эксплуатацию олимпийских объектов и обслуживающей их инфраструктуры привлек в регион существенный капитал, вследствие чего ключевые игро-

¹ Строительство кластера «Абрау-Утриш» идет по плану // Кубань inform. Электронный ресурс: <http://itar-tasskuban.ru/tourism/139-stroitelstvo-klastera-abrau-utrish-idet-po-planu.html>.

² Губин В. А., Платонова Ю. С. Методология формирования туристско-рекреационного кластера (на примере Краснодарского края) // Молодой ученый. 2014. № 13. С. 139–141. Электронный доступ: <http://moluch.ru/archive/72/12287/>.

ки рынка строительных услуг имеют инвестиционный потенциал для дальнейшего развития. С другой стороны, с окончанием подготовки олимпийских объектов, а также общими кризисными тенденциями в национальной экономике, снижающими платежеспособный потенциал населения, рынок строительных услуг испытывает существенную стагнацию, строительство многих объектов «заморожено», динамика развития отрасли в различных муниципальных образованиях – вялая, либо отрицательная по сравнению к темпам роста 3–4-летней давности.

Тем не менее, «сворачивание» пространства малых и средних предприятий способствует обретению кластерогенного потенциала наиболее крупными игроками рынка. В качестве таковых, в частности, выступают группа компаний ООО «Сунжа»¹ (действующая с 1996 г. и имеющая двадцатилетний опыт реконструкции и строительства курортных объектов, а в последнее десятилетие расширившая свою деятельность в сферу высотного жилищного строительства) и ООО «СК Траст», специализирующееся на строительстве и подготовке участков под различные объекты². Наряду с местными предприятиями, на рынке Краснодарского края широко представлен московский капитал; на протяжении последнего десятилетия присутствовал и зарубежный (в первую очередь – строительные фирмы из Турции и Югославии). Таким образом, строительный рынок имеет потенциал к кластеризации (в том числе протекающей по трансграничному сценарию), однако на данный момент требует дополнительного заказа и гарантий финансовой стабильности, что может быть достигнуто при реализации инвестиционных проектов в рамках туристических кластеров. Соответственно, можно сделать вывод о том, что сферы туризма и строительства обладают потенциалом к взаимной кластеризации.

Потенциальный мебельный кластер основан на местных ресурсах и наличии стабильно функционирующей деревообработки

¹ ООО «Сунжа». Официальный сайт: <http://www.sunzha.ru/>.

² ООО «СК ТРАСТ» // КВЕРИКОМ. Электронный ресурс: <http://querycom.ru/company/5338495>.

вающей промышленности, насчитывающей достаточное количество участников, создающих критическую массу конкурентного потенциала. Импульсом к формированию кластера как и в вышеописанных ситуациях является крупный инвестиционный проект, реализуемый ООО «Индустриальный союз Кубани» совместно с АО ПДК «Апшеронск» (общий объем инвестиций составит порядка 2 млрд. рублей, место локализации – Апшеронский район Краснодарского края¹; общая стоимость проекта – 15,1 млрд. рублей; при этом, на территории края будет создано более 1 тыс. новых рабочих мест²). Однако, по данным «Спарк-Интерфакс», 90,9 % уставного капитала АО «ПДК «Апшеронск» принадлежит ООО «Индустриальный союз Кубани» (ИСК), т. е. развитие инвестиционного проекта идет скорее по холдинговому пути, испытывая стремление придать ему внешний формат технопарка либо кластера для получения соответствующего статуса в целях маркетингового продвижения бренда и получения государственной поддержки. Однако, формирующиеся «центры притяжения» могут быть рассмотрены в качестве ядер образующихся кластеров в том случае, если будет наблюдаться стабильная динамика образования новых малых и средних предприятий, «обрамляющих» сложившиеся ядра производства.

Потенциальные кластеры в сфере АПК и пищевой промышленности могли бы стать серьезным инструментом к преодолению сырьевой экспортной ориентации региона, сложившейся за последние годы. Так, по данным Южного таможенного управления, за январь-сентябрь 2016г. из Краснодарского края на экспорт отправили 5,3 млн тонн злаков, 3,6 млн тонн пшеницы и меслина и только 12 тыс. тонн пшеничной и пшенично-ржаной муки, а также 323 тонны муки других видов сортов, 1,4 тыс. тонн круп и муки

¹ «Индустриальный союз Кубани» создаст мебельный кластер // Эксперт Юг. 28.07.2016. Электронный ресурс: <http://expertsouth.ru/novosti/-industrialnyi-soyuz-kubani-sozdast-mebe.html>.

² Мебельный кластер появится на Кубани // Деловая газета. Юг. Электронный ресурс: http://www.dg-yug.ru/a/2012/12/17/Mebelnij_klaster_pojavitsa.

грубого помола, а также 446 тонн макаронных изделий и 3 тыс. тонн хлебобулочных изделий. При этом основная доля экспорта зерна и прочих продуктов АПК приходится на такие страны, как Албания, Греция, Джибути, Египет, Йемен, Иордания, Испания, Кения, Ливан, Республика Корея, Турция, Судан, Бангладеш¹. Развитие приоритетного и профильного для региона производства, а также реализации его продукции обнаруживает устойчивую положительную динамику (экспорт, в целом, ежегодно прирастает на 13 %).

При наличии крупных игроков внутреннего рынка, природно-климатических возможностях и исторической ориентации на производство сельскохозяйственной продукции, в Краснодарском крае на данный момент отсутствуют реальные кластерогенные тенденции. В кругу причин данного факта можно рассматривать два взаимосвязанных фактора: диспропорции внутрирегиональных звеньев цепи добавленной стоимости, а также специфику поведенческих стратегий большинства предприятий, осуществляющих торговлю между собой по завышенным ценам.

Серьезное смещение численности предприятий наблюдается в отношении первичного производства зерна. Так на Кубани, по данным министерства сельского хозяйства региона, производством муки занимается порядка 80 предприятий, имеющих среднегодовую мощность 637,6 тыс. тонн муки в год². При этом организационная «критическая масса» предприятий в сфере производства вторичных продуктов переработки зерновых культур, а также обслуживающей их инфраструктуры (зернохранилищ, мельниц и пр.) существенно ниже и ограничивается в отдельных случаях числом не более 1–2 десятков на весь регион. Аналогичным образом обстоит дело в животноводстве, где, в частности,

¹ Силантьева И. Рынок зерна Краснодарского края: переработка вместо сырьевого экспорта // РБК. 23.11.2016. Электронный ресурс: <http://www.rbc.ru/krasnodar/23/11/2016/583437ff9a794771be517357>.

² Силантьева И. Рынок зерна Краснодарского края: переработка вместо сырьевого экспорта // РБК. 23.11.2016. Электронный ресурс: <http://www.rbc.ru/krasnodar/23/11/2016/583437ff9a794771be517357>.

присутствуют всего 2 крупных производителя комбикормов: Учхоз «Краснодарское» и ЗАО «БИЗОЛ»¹.

Учитывая специфику отрасли, производство вспомогательных материалов, кормов, а также предоставление услуг хранения и переработки территориально должно располагаться в непосредственной близости от производителей первичного продукта (в том случае, если продукция не идет сразу на экспорт). Даже при общем числе объектов переработки и производственной инфраструктуры в 1–3 десятка на весь регион – оно оказывается недостаточным для установления отношений здоровой конкуренции в каждом муниципальном территориальном локалитете, в результате чего во многих случаях происходит эффект частичной монополизации локального рынка соответствующих услуг.

Так, например, себестоимость производства комбикорма внутри хозяйств в 2–3 раза ниже рыночной цены, аналогично «можно наблюдать недостаточную эффективность взаимодействия сельскохозяйственных товаропроизводителей Краснодарского края и предприятий по хранению зерна. Стоимость услуг последних заставляет товаропроизводителей рассматривать экономическую целесообразность и эффективность инвестиций в расширение мощностей внутрихозяйственного хранения зерна»². Данная тенденция усугубляется в результате наличия серьезных территориальных диспропорций эффективности землепользования³ и нестабильной динамики себестоимости продукции на каждом этапе производства цепи добавленной стоимости.

Таким образом, диспропорция и «неравновесность» звеньев цепи добавленной стоимости в сфере АПК Краснодарского края,

¹ Черненко А. А. Формирование зернового кластера как условие повышения эффективности региональной экономики. Краснодар, 2014.

² Черненко А. А. Формирование зернового кластера как условие повышения эффективности региональной экономики. Краснодар, 2014.

³ Косников С. Н., Шалагинова Е. С. Анализ эффективности использования земель сельскохозяйственного назначения Краснодарского края // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. 2015. № 107. С. 736–750.

проявляемая как в плане неравномерного распределения организационной массы, так и в территориальном отношении, одновременно снижает общий потенциал межорганизационного взаимодействия и провоцирует нездоровые риски поведенческих стратегий на региональном рынке. Последняя из названных причин, препятствующих развитию экономических кластеров, также может быть следствием действия социокультурного фактора, характеризует специфику региональной деловой среды, низкий уровень межорганизационного доверия и заинтересованности в совместных проектах. Другим фактором является превалирование кратко- и среднесрочных рыночных стратегий предприятий Краснодарского края над стратегиями долгосрочного партнерства.

Итак, при наличии крупных центров, располагающих устойчивой системой налаженных производственных и сбытовых связей и способных стать ядрами кластерных структур, не происходит интенсивной интеграции. Сдвигом начальных условий для формирования нового фактора порядка может послужить изменение структуры регионального рынка, в том числе – проникновение инотерриториального и иностранного капитала, встраивающегося в сложившуюся систему, что будет способствовать появлению конкурентного потенциала, потребности в активном внедрении новых технологий, сокращающих себестоимость готовой продукции. При подобном сценарии влияние «фактора моря» для развития потенциального кластера будет умеренным и ограничится его экспортной ориентацией, так как для удовлетворения внутреннего спроса рентабельным является размещение основных объектов производства и инфраструктуры непосредственно в регионе. Данное положение означает, что наряду с потребностью в повышении уровня добавленной стоимости экспортной продукции (уже осознанной на уровне регионального менеджмента), эффективному развитию экономики региона должна способствовать переориентация на внутренний спрос и развитие внутрирегиональной производственной среды, интенсификация усилий по привлечению иностранных и инорегиональных инвесторов.

Развитие портовой отрасли в Краснодарском крае также является собой совершенно иную картину, нежели в Ростовской обла-

сти. Территориальное размещение и специализация стивидоров способствуют тому, что в морских портах Краснодарского края отсутствует, как правило, прямая конкуренция и преобладают отношения кооперации либо простого территориального соседства. В Ростовской же области при развитии специализации все же имеют место конкурентные отношения, благоприятствующие формированию кластеров, однако, при этом, недостаточен уровень кооперации и взаимодействия предприятий.

В общей сложности в Краснодарском крае действуют 9 морских портов с грузооборотом в более чем 150 млн т. в год, переработкой около 30 % внешнеторговых грузов страны¹. Высокая степень кооперации и интеграции между субъектами портовой индустрии приобретает организационно-правовые формы группы компаний, либо холдинга, за счет чего формируется единая система централизованного управления и логистики, происходит агрегация организационных и финансовых ресурсов, осуществление крупных инвестиционных проектов по техническому перевооружению, строительству новых объектов. Важно отметить, что развитие подобного рода крупных объединений предполагает стратегию, выходящую за пределы первичного региона локализации. Данная тенденция отчасти является следствием логистического удобства управления транспортными потоками и портовыми терминалами. Тем не менее, единая для региона интегративная портовая система не формируется. Напротив, имеют место более сложные образования трансрегионального характера.

Так крупнейшим в российских масштабах и третьим в Европе по объему грузооборота является Новороссийский порт², в рамках которого действуют порядка 80 коммерческих субъектов различного масштаба, предоставляющих различные виды услуг³. Центральным

¹ Прохорова В. В., Хачатурова М. С. Функции и инструменты развития кластеров в региональной экономике современной России. Майкоп, 2015.

² Гендиректор НМТП: хотим превзойти второй по величине порт Европы // РИА Новости. 21.06.2016. Электронный ресурс: <https://ria.ru/inter-view/20160621/1449441066.html>.

³ Морской порт Новороссийск // ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря». Электронный ресурс: <http://bsamp.ru/port-novorossiysk.php>.

звеном производства услуг по обслуживанию водного транспорта является группа компаний «Новороссийский морской торговый порт» («НМТП»), а также «обрамляющие» ее ЗАО «Каспийский трубопроводный консорциум – Р» (КТК-Р), ОАО «Новороссийское узловое транспортно-экспедиционное предприятие» (НУТЭП), ОАО «Комбинат «Стройкомплект» (КСК), База технического обслуживания флота (БТОФ), ФГУП «Новороссийское управление АСПТР» Госморспасслужбы России. Сама группа «НМТП» включает в себя порядка 10 субъектов, каждый из которых имеет узкую производственную специализацию по обслуживанию перевалки нефтепродуктов (ОАО «ИПП»¹), черных металлов (АО «Новороссийский судоремонтный завод»²), зерновых и масличных культур (АО «НЗТ»³), древесины и контейнерных грузов (АО «Новорослесэкспорт»⁴) и т. д., а также предоставлению услуг вспомогательного флота (АО «Флот Новороссийского морского торгового порта»⁵), упаковки и хранения грузов (АО «Новорослесэкспорт»). Каждый из данных секторов, как правило, представлен лишь одним экономическим субъектом, что не дает возможности для развития конкурентного потенциала, однако способствует сплоченной логистической работе порта в целом.

Два участника «НМТП» локализованы в Балтийском макрорегионе. Так, порт г. Приморска (Ленинградская область) всецело обслуживается предприятием – участником «НМТП» (ООО «Приморский торговый порт»⁶) и имеет нефтяную специализацию, а локализованное в г. Балтийске (Калининградская область) предприятие-участник «НМТП» (ООО «Балтийская стивидорная компания»⁷) действует наряду с другими местными фирмами и специализируется в секторе

¹ ОАО «ИПП». Официальный сайт: <http://www.novipp.ru/>.

² АО «Новороссийский судоремонтный завод» Официальный сайт: <http://www.nsrz.ru/>.

³ АО «Новороссийский зерновой терминал». Официальный сайт: <http://www.nzt.ru/>.

⁴ АО «Новорослесэкспорт». Официальный сайт: <http://www.nle.ru/>.

⁵ АО «Флот НМТП». Официальный сайт: <http://www.flotnmt.ru/>.

⁶ Приморский торговый порт. Официальный сайт: <http://ptport.ru/>.

⁷ Балтийская Стивидорная Компания. Официальный сайт: <http://bscbalt.ru/>.

контейнерных перевозок. Важно отметить, что роль ГК «НМТП» в экономике другого региона связана с технологическим обновлением и стала возможной благодаря накопленной инвестиционной мощности, а также выгодному статусу резидентов ОСЗ Калининградской области. Если портовое хозяйство г. Приморска на момент реализации инвестиционного проекта находилось на относительно высоком уровне, то в г. Балтийске, начиная с введения условий ОСЗ в 2010 г., был осуществлен масштабный инвестиционный проект по созданию дополнительных технических возможностей основных фондов.

Таким образом, агрегирование внутренних ресурсов и опыта Новороссийских стивидоров, объединенных общей организационной структурой, стали основой для возможности расширения грузооборота и переоснащения инорегиональных объектов логистики. Важной особенностью ГК «НМТП» можно считать нарастающую степень единства и централизации системы менеджмента, что, в конечном счете, дает положительный эффект для выработки совместной стратегии, консолидации финансовых и организационных возможностей.

Примером еще большей степени интеграции стивидоров, носящей межрегиональный масштаб, можно считать UCL Port – стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding¹. Резидентом Краснодарского края, входящим в холдинг, является АО «Туапсинский морской торговый порт», наряду с которым в холдинг входят: ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург», ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» и ОАО «Таганрогский морской торговый порт»², а также объекты логистической и транспортной инфраструктуры (в частности, обслуживающий Туапсинский порт ООО «Универсальный Экспедитор»³).

¹ Universal Cargo Logistics Holding. Официальный сайт: <http://www.uclholding.ru/>.

² АО «Туапсинский морской торговый порт». Официальный сайт: <http://www.tmtpr.ru/about/tmtpr>.

³ ООО «Универсальный Экспедитор». Официальный сайт: <http://www.unfc.ru/>.

Таким образом, как видим, интеграция в сфере портового хозяйства Краснодарского края за последние два десятилетия происходила не по локально-кластерному, а по межрегионально-холдинговому пути. Однако, при этом, источник активного повышения эффективности и сравнительно более высокой технологичности по отношению к другим российским портовым комплексам в данном случае не обнаруживает прямой корреляции с избранной организационной формой сосуществования предприятий. Во многом превосходство по объему грузооборота и повышенным темпам развития и обновления основных фондов связаны с исторически сложившейся федеральной значимостью портов Краснодарского края, приоритетным вниманием со стороны федерального центра (в том числе, выражающемся через программы государственной поддержки, участие государства в собственности предприятий), а также конкурентными преимуществами, связанными с природными условиями размещения.

Единственным на территории Краснодарского края примером портового комплекса, в котором локализуются экономические субъекты, испытывающие конкуренцию и пересекающиеся по своим функциональным возможностям, является Темрюкский порт. Определенный конкурентный потенциал (на уровне монополистической конкуренции и олигополии) представляет собой вся совокупность портов Краснодарского края (и отчасти – Ростовской области) в целом. В это конкурентное пространство, наряду с крупнейшими Новороссийским и Туапсинским торговыми портами, включаются Темрюкский, Ейский, Геленджикский, а также порты Тамань и «Кавказ». Особую категорию составляют порты Сочи и Анапа, взявшие на себя функции морских вокзалов и специализирующиеся на пассажирских морских перевозках. Особое положение занимает Имеретинский порт (г. Адлер), построенный специально в целях обеспечения строительства спортивных объектов олимпийской инфраструктуры.

Несмотря на разномасштабность и разнопрофильность сложившихся на территории Краснодарского края объектов портового хозяйства (а также тесно примыкающих к ним судоремонтных предприятий), кластерный эффект развития данной сферы может быть достигнут благодаря более тесной интеграции с другими сек-

торами. К ним относятся не только транспортно-логистический, но и производственный (погрузка товаров), и туристический (использование пассажирского водного транспорта). В сфере последнего уже наметились тенденции к межрегиональной и международной интеграции. Так, в 2003 году порт Сочи вступил в Ассоциацию средиземноморских круизных портов «MEDCRUISE» – некоммерческую организацию, объединившую 70 круизных портов Средиземного, Черного и Красного морей из 20 стран мира. Данное надорганизационное образование может послужить агрегатором совместного интереса производителей рекреационных услуг морского транспорта, поскольку в основные цели объединения входят: «развитие отношений круизных портов с круизными компаниями, организация эффективной работы круизных портов за счет обмена информацией, разработка новых маршрутов для круизных судов, выбор и рекомендации по посещению портов круизными компаниями, разработки технологий по совершенствованию работы круизных портов с пассажирами и круизными судами, реклама портов-участников в средствах массовой информации, на совещаниях, конференциях, выставках с целью создания благоприятного имиджа порта»¹.

Другим объединением портов круизного судоходства России, Грузии, Украины, Болгарии, Румынии, Турции является Ассоциация портов Черного и Азовского морей «BASPA» (Сочинский порт – участник данной организации с 2006 г.). Сама Ассоциация принимает участие в работе международной организации стран Черноморского Экономического Сотрудничества (ЧЭС).

Таким образом, практически для всех сфер производства Краснодарского края характерна тенденция к комплексообразованию и реализации холдинговой модели развития. Частичная монополизация локальных рынков со стороны крупных производителей не дает возможности для наращивания конкурентного потенциала на ключевых звеньях цепи добавленной стоимости. Наряду с повышенной долей теневого сектора и серьезными по-

¹ Сочинский морской торговый порт. Электронный ресурс: <http://www.morport-sochi.ru/>.

веденческими рисками экономических субъектов, имеет место недостаточное количество организационных площадок для взаимодействия региональной деловой среды; практически отсутствуют прочные связи и стратегические планы совместного взаимодействия предприятий с региональными субъектами образования и науки. Прямым следствием является отсутствие мотивации к межорганизационному взаимодействию и смещение вектора интереса субъектов предпринимательства к осуществлению внутренних инвестиционных проектов, а также портфельных инвестиций с образованием холдинговых структур.

1.5.3. Республика Крым и г. Севастополь

Несмотря на полуостровное положение Крыма и широкий выход к Черному и Азовскому морям, трансакваториальное трансграничное взаимодействие хозяйствующих субъектов, локализованных в приморских зонах региона, с предприятиями стран Азово-Черноморского бассейна развито слабо.

Трансграничные (украинско-российские, украинско-турецкие и прочие) экономические кластеры, формирующиеся на территории Крыма до 2014 года, на сегодняшний день либо прекратили свое существование, либо (в процессе смены государственной принадлежности хозяйствующих субъектов и формы собственности) трансформировались в межрегиональные и внутрирегиональные. В этой связи можно говорить лишь о возможных перспективах и наличии первых стадий кластерообразования в приморских зонах Крыма, а именно об использовании потенциала трансакваториальной кластеризации в развитии профильных отраслей морехозяйственного комплекса (туристско-рекреационная сфера, судостроение и судоремонт, марикультура и рыбопереработка)¹. По своим масштабам фор-

¹ Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина; Южный федеральный университет. Ростов-на-Дону: Издательство Южного федерального университета, 2016. 236 с.

мирующиеся и перспективные кластеры чаще всего характеризуются малыми и средними размерами. Участие иностранного капитала, иностранных участников (по причинам, указанным выше) незначительно или отсутствует вовсе. Практически все кластеры (проектирующиеся, формирующиеся, развивающиеся) локализуются в одном регионе (городском округе или муниципальном районе).

В настоящее время процессы кластеризации в приморских зонах Крыма в наибольшей мере проявились в туристско-рекреационной и судостроительной сферах. В современных геоэкономических и геополитических условиях для Крыма характерно преобладание кластерообразования, инициируемого государственными структурами (министерствами, государственными компаниями, компаниями с участием государственного капитала, государственными фондами и пр.). Наиболее масштабные проекты по созданию кластеров в регионе будут реализовываться согласно Федеральной целевой программе «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» (далее – ФЦП-2020), а также в рамках региональных программ территориального развития. Согласно ФЦП-2020, только на создание туристско-рекреационных кластеров будет выделено более 39 млрд руб., что составляет более 5 % всего объема финансирования программы¹. Все хозяйствующие субъекты в пределах приморских зон Крыма действуют в условиях свободной экономической зоны, которая пролонгирована до 2039 года и могут использовать предусмотренные преференции (налоговые льготы, свободная таможенная зона) для снижения издержек и повышения конкурентоспособности.

Доля кластеров, формирующихся как следствие самоорганизации хозяйствующих субъектов, незначительна и, чаще всего,

¹ Постановление Правительства РФ «Об утверждении федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» от 11 августа 2014 г. № 790. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/docs/14254/>; Территориальные кластеры. Дайджест новостей. Вып. 14 (1–15 августа 2014). [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://cluster.hse.ru/doc/Дайджест %20новостей %20Территориальные %20кластеры %20№14 %201-15.08.2014.pdf](http://cluster.hse.ru/doc/Дайджест_%20новостей_%20Территориальные_%20кластеры_%20№14_%201-15.08.2014.pdf)

сочетается с инициативой административных структур. Низкий уровень самоорганизации хозяйствующих субъектов в Крыму (и, как следствие, низкий уровень кластеризации его экономики) связан с высокой долей теневых финансово-экономических операций (особенно в среде малого и среднего бизнеса) и трансформацией всей экономики региона после воссоединения с Российской Федерацией¹. По этим же причинам возникает сложность идентификации самоорганизующихся субъектов экономической деятельности. Другим сдерживающим фактором кластерообразования в Крыму является низкая степень инновационности предприятий, их технологическая отсталость.

Туристско-рекреационные кластеры. Согласно положениям ФЦП-2020, мероприятия программы будут сконцентрированы на снятии инфраструктурных ограничений и развитии экономического потенциала территории полуострова по основным направлениям развития, одним из которых является формирование туристско-рекреационных кластеров (далее – ТРК)². В Программу вошли мероприятия по созданию инфраструктуры для развития 11 туристско-рекреационных кластеров, включая 6 – на территории Республики Крым и 5 – города Севастополя. Это:

- ТРК «Евпатория – всероссийская детская здравница» (г. Евпатория); цель – обеспечение создания единого простран-

¹ Проект «Стратегия социально-экономического развития Республики Крым до 2030 года». [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://rk.gov.ru/file/strategiya_sotsialno_ekonomicheskogo_razvitiya_respubliki_krim_do_2030.pdf; Информационно-аналитический доклад «Анализ экономического положения, угроз и перспектив развития Крыма после присоединения к России». [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://crimeagreeneconomy.ru/images/data/gallery/1_9014_Analiz_ekonomicheskogo_polozheniya_Krima.pdf.

² Постановление Правительства РФ «Об утверждении федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» от 11 августа 2014 г. № 790. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/docs/14254/>; Шесть туристско-рекреационных кластеров будут финансироваться за счет средств федерального бюджета. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://mtur.rk.gov.ru/rus/index.htm/news/285137.htm>.

ства «комфортного детства»: это и семейный отдых, ориентированный в первую очередь на семьи с детьми, и детские лечебно-оздоровительные комплексы, и развитие педиатрии, и создание центров раннего физического и интеллектуального развития детей. Предельный объем финансирования составляет 14478,7 млн руб.;

- ТРК «Целебные сакские грязи» (г. Саки); целью кластера является создание уникального грязелечебного курорта (всемирно известной здравницы), специализирующейся на круглогодичном санаторно-курортном лечении. Предельный объем финансирования составляет 3588,0 млн руб.;
- ТРК «Зона абсолютного здоровья» (Ленинский район, с. Курортное); цель кластера состоит в создании бальнеологического лечебно-оздоровительного комплекса на основе лечебных грязей Чокракского месторождения, т. е. санатория с бальнеолечебницей, гидрогеологической режимно-эксплуатационной станции по добыче грязи, мониторингу ее состояния и обеспечению режима охраны. Предельный объем финансирования – 1687,5 млн руб.;
- ТРК «Горы здоровья и море впечатлений» (Бахчисарайский район); суть кластера в создании горнолыжного, круглогодичного туристического комплекса с сетью канатных дорог на северных склонах г. Кемаль-Егерек и г. Лопата. Предельный объем финансирования составляет 270,0 млн руб.;
- ТРК «Тарханкут – территория позитива и свободного экстрима» (Черноморский район); кластер создается для обеспечения развития экстремальных видов туризма, археологического, сельского, автотуризма. Предельный объем финансирования – 1136,5 млн руб.;
- ТРК «Полеты во сне и наяву...в страну легенд, вина и солнца» (п. Коктебель); кластер предусматривает создание на горе Клементьева Центра развития воздухоплавания, поля для гольфа у подножия горы, организацию яхтенной марины на территории предприятия «Бухта двукорная». Предельный объем финансирования – 7000,0 млн руб.;

- ТРК военно-патриотического туризма «Город двух оборон» (г. Севастополь); предполагает работы по приспособлению объектов культурного наследия (Исторический бульвар, Малахов курган, Сапун-гора музейный комплекс «Балаклава» и другие) для современного использования, а также взаимоувязку и превращение в сквозной туристический маршрут. Предельный объем финансирования – 1430,440 млн руб.;
- ТРК круизного и яхтенного туризма «Севастопольская гавань» (г. Севастополь); строительство гидротехнических сооружений и прочей инфраструктуры для яхтенной марины в одной из севастопольских бухт. Предельный объем финансирования – 4035,540 млн руб.;
- ТРК «зеленого» экологического туризма «Зеленое ожерелье» (г. Севастополь); направлен на выполнение комплекса организационно-правовых, градостроительных мероприятий, проектно-изыскательных и строительных работ по созданию объектов обеспечивающей инфраструктуры в пределах береговых участков района «Балаклава – мыс Айя – Ласпи – мыс Сарыч, гор вокруг Байдарской долины и окрестностей каньона реки Черной» с целью развития «зеленого» туризма. Предельный объем финансирования – 656,580 млн руб.;
- ТРК культурно-познавательного и экскурсионного туризма «Перекресток культур» (г. Севастополь); создание объектов обеспечивающей инфраструктуры для развития культурно-познавательного и экскурсионного туризма. Предельный объем финансирования – 1627,910 млн руб.;
- ТРК детского и молодежного туризма «Калейдоскоп истории» (г. Севастополь); создание объектов обеспечивающей инфраструктуры для развития культурно-познавательного и экскурсионного туризма. Предельный объем финансирования – 3649,530 млн руб.¹

¹ Постановление Правительства Севастополя «Об утверждении государственной программы «Развитие туризма в городе Севастополя на 2015–2020 годы» от 31.08.2015 г. № 837-ПП. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sevastopol.gov.ru/docs/253/10260/>.

Общей чертой для всех вышеперечисленных туристско-рекреационных кластеров является то, что в результате реализации ФЦП-2020 будут созданы инфраструктурные объекты, интегрированные вокруг ключевых туристско-рекреационных дестинаций, а не развитые кластеры. Реализация данных инфраструктурных проектов направлена на создание инвестиционных площадок. Прогнозируется, что в пределах этих инвестплощадок бизнес различных масштабов (малый, средний, крупный) на основе имеющейся и вновь созданной инфраструктуры будет создавать предприятия туристско-рекреационного профиля и сопутствующих отраслей, работающих на единый турпродукт, по единым стандартам. Таким образом, привлечение государственных инвестиций по созданию инфраструктуры туристско-рекреационных кластеров само по себе еще не гарантирует создание и динамичное развитие кластеров в приморской зоне Крыма.

Не реализованным остается потенциал создания межрегиональных туристско-рекреационных кластеров по типу «море – горы», а также воссоздания ранее существовавших круизных туров в масштабах российского черноморского сектора (курорты Крыма – курорты Краснодарского края) и трансчерноморских круизных туров. Организация и реализация таких туров могла бы стать продуктом деятельности трансграничных трансакваториальных кластеров, возникающих в странах Черноморского региона.

Судостроительный кластер. В Крыму существует потенциал объединения в единый кластер всех предприятий региона, занимающихся производством и ремонтом судов: ГУП «Севастопольский морской завод имени Серго Орджоникидзе», Филиал «Севастопольский морской завод» АО «Центр Судоремонта «Звездочка» (Севастополь), ФГУП «Судостроительный завод «Море», ГУП «Конструкторско-технологическое бюро «Судокомполит» (Феодосия), ООО «Судостроительный завод «Залив» (Керчь); предприятий и организаций, производящих оборудование для судов: АО «Завод «Фиолент» (Симферополь) и другие; научно-исследовательских и научно-образовательных организаций специализирующихся на НИОКР (АО «Центральное конструкторское бюро «Коралл»), а так-

130

же осуществляющих подготовку кадров для судостроительной индустрии (Севастопольский государственный университет, Керченский государственный морской технологический университет и некоторые другие). Эффективность деятельности такого кластера в перспективе вырастет за счет обслуживания потребностей туристического сектора, рыболовных и транспортных предприятий.

В настоящее время наибольший прогресс кластеризации демонстрирует объединение следующих судостроительных, научно-исследовательских и научно-образовательных организаций: Филиал «Севастопольский морской завод» АО «Центр Судоремонта «Звездочка», Конструкторско-технологическое бюро «Судокомползит» (как филиал Средне-Невского судостроительного завода, г. Санкт-Петербург) и Севастопольский государственный университет. Инициатором консолидации данных организаций для производства единого продукта выступила АО «Объединенная судостроительная корпорация» – крупнейшая судостроительная организация в России. Предприятия кластера в 2015 году получили первые заказы по проектированию и строительству понтонного комплекса, который задействуют при возведении Керченского моста¹. Как отмечено в «Программе развития промышленности в Севастополе на 2015–2020 годы», целью разработки концепции создания Севастопольского судостроительного кластера является «создание порядка совместных действий при привлечении и выполнении заказов для уменьшения затрат предприятий на создание и реализацию судостроительной продукции и повышение ее конкурентоспособности»². В отличие от туристско-рекреационных кластеров, в рамках судостроительных кластеров отмечается более высокий уровень инновационности и наличие единых стандартов производства товаров.

¹ В Крыму началось создание судостроительного кластера. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rg.ru/2016/06/09/reg-kfo/osk-nachala-sozdavat-v-krymu-i-sevastopole-sudostroitelnyj-klaster.html>.

² Постановление Правительства Севастополя «Об утверждении Государственной программы развития промышленности Севастополя на 2015–2020 годы» от 26.03.2015 № 220-ПП. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sevastopol.gov.ru/docs/253/4701/>.

Инновационно-промышленный кластер приборостроения и программируемой электроники города Севастополь. Проектирование инновационно-промышленного кластера в сфере точного машиностроения в Севастополе обусловлено тем, что данная отрасль промышленности является традиционной, определяет промышленную специализацию города в территориальном разделении труда, имеет нераскрытый потенциал. Цель приборостроительного кластера – создание условий для опережающего развития отрасли в Севастополе на базе имеющихся инновационно-приборостроительных компетенций (образовательных, научных, производственных, испытательных). Запланированный целевой показатель – 16 млрд руб. производимой продукции к 2020 году¹. Одним из участников кластера стало ООО «Севастопольский электротехнический завод», которое уже приступило к выполнению первых производственных заказов.

Транспортно-логистический кластер «порт «Крым» – порт «Кавказ». Функционирование двух портовых комплексов (порт «Крым» в г. Керчь Республики Крым и порт «Кавказ» на косе Чушка в Темрюкском районе Краснодарского края) приобретает вид единого транспортно-логистического кластера, осуществляющего перемещение и первичную обработку грузов, а также перевозку пассажиров через Керченский пролив. Транспортная блокада Крыма (автомобильная, железнодорожная и авиационная) со стороны Украины и объединенного Запада актуализировали стратегическую роль транскваториальных связей двух портов. Результаты совместной деятельности впечатляют: за последние 2–3 года достигнуты наивысшие объемы паромных пассажироперевозок в масштабах всей России² и второй результат по грузоперевозкам среди портов Юга России³.

¹ Итоги социально-экономического развития города Севастополя за январь – март 2016 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sevastopol.gov.ru/info/messages/22289/>.

² 14 сентября Керченская паромная переправа встретила 5 000 000 пассажира. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gosparom.ru/info/news/99/>.

³ Грузооборот морских портов России в 2015 году вырос на 5,7 % – до 676,7 млн тонн. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://portnews.ru/news/213055/>.

Участниками данного трансакваториального кластера являются: с керченской стороны – ГУП Республики Крым «Крымские морские порты», которое управляет деятельностью Керченского торгового, рыбного порта, а также Керченской паромной переправой; с таманской стороны – компании ООО «СТЛ-Трейдинг» (перевалка нефтепродуктов), ОАО «Порт-Кавказ» и ООО «Югхимтерминал» (обе – по перевалке химических грузов). Автомобильно-пассажирские перевозки Кавказ – Крым осуществляются двумя компаниями ООО «Морская дирекция» (паромы «Олимпиада» и «Гликофилуса III») и ООО «Аншип» (паромы «Крым», «Николай Аксененко», «Севастополь»). Железнодорожные паромные перевозки осуществляет ООО «Аншип», дочернее предприятие группы компаний «АнРуссТранс» (большинство маршрутов) и ТЭС-Терминал (Кавказ – Керчь). Ввиду стратегического значения функционирования данного кластера (особенно до введения в эксплуатацию моста через Керченский пролив: 2018 год – автомобильное сообщение, в 2019 – железнодорожное сообщение), в ФЦП-2020 и ряде других программ заложены мероприятия на перевооружение и увеличение мощностей обоих портов¹.

В пределах Крымского полуострова, в итоге, в настоящее время имеются как предпосылки, так и разноаспектные проявления кластерогенеза. Что касается трансграничных связей, то геополитические и геоэкономические изменения, связанные с вхождением Крыма в состав Российской Федерации и образованием новых ее субъектов (Республики Крым и города Севастополь), стали причиной практически полного прекращения экономической деятельности иностранных компаний на территории полуострова. Современные условия ограниченности внешнеэкономической деятельности Крыма (международные санкции, транспортная и экономическая блокада) делают экономику региона в существен-

¹ Постановление Правительства РФ «Об утверждении федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» от 11 августа 2014 г. № 790. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/docs/14254/>.

ной мере изолированной и фактически удаляют ее из системы международного разделения труда. В таких условиях формирование трансграничных кластеров в регионе видится невозможным¹; в приморской зоне полуострова существуют предпосылки для формирования и развития лишь межрегиональных, внутрирегиональных и локальных экономических кластеров. Формирование трансграничных кластеров – вопрос перспективы.

1.5.4. Приморские зоны Каспия

К числу приморских зон России, где весьма существенен потенциал трансграничной, трансакваториальной кластеризации, относится и побережье Каспийского моря. Протяженность береговой линии этого уникального по генезису, гидрологии, ресурсному потенциалу, правовому статусу и, наконец, позиционным общественно-географическим характеристикам водоема (являющегося своего рода «евразийским средиземноморьем») оценивается примерно в 6000 км; около 700 из них (12 %) приходится на Российскую Федерацию, на три ее региона, два из которых (Астраханская область и Республика Дагестан) – талассоцентрированы, «развернуты к морю» своими доминирующими центрами, экономикой, инфраструктурой, имеют сложившиеся диверсифицированные связи с приморскими территориями других прикаспийских государств.

В силу исторических обстоятельств, а также современной конфигурации глобальных геоэкономических центров и потоков – каспийское побережье сложно отнести к числу «парадных фасадов» и важнейших коммуникационных коридоров нашей страны. Совокупный объем внешнеторгового оборота трех прикаспийских субъектов РФ не достигает и 0,2 % от общего по стране показателя, а грузооборот трех локализованных в российской части Каспия

¹ Вольхин Д. А. «Приморский фактор» социально-экономической и демографической динамики Крыма // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2016. № 5. С. 154–169.

морских портов, устойчиво снижаясь, в последнее время не превышает 6–7 млн тонн (табл. 6), что эквивалентно примерно 1 % от суммарного объема грузооборота всех морских портов России.

Таблица 6

Грузооборот морских портов Каспия, тыс. тонн¹

Морские порты	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Астрахань	3125	2500	2721,3	2639,3	2600,0
Оля	396	100	256,9	208,9	200,0
Махачкала	5964	5200	4951,7	3831,8	3300,0
Итого все российские порты на Каспии	9485	7800,0	7930,0	6679,9	6100,0

Характерно также, что по своему общеэкономическому развитию прикаспийские регионы существенно уступают среднему по России уровню. Душевые значения ВРП в Дагестане и Калмыкии не превышают 0,39 % от аналогичного показателя по РФ в целом, в Астраханской области – 0,70 %. Не являются данные территории социально-экономическими лидерами и в сопоставлениях с соседствующими с ними прикаспийскими государствами. Учитывая имеющее место в России межрегиональные диспропорции в валовой добавленной стоимости, душевой ВВП (по ППС) для Астраханской области можно оценить в 17,8 тыс. долл. США, Дагестана и Калмыкии – в 10 тыс., в то время как в Казахстане он достигает 24,3 тыс. долл. США, Азербайджане – 18 тыс., Иране – 17,3 тыс., Туркменистане – 16,4 тысяч. Если принять во внимание «фактор столиц» (в силу многих причин неизменно «притягивающих» добавленную стоимость), то за исключением Бакинской агломерации все побережье Каспия в социально-экономическом отношении достаточно однородно и являет собой периферию с редкими «вкраплениями» полупериферии (к последней в пределах РФ могут быть отнесены лишь г. Астрахань и Махачкалинская агломерация; при этом соотношение экономического потенциа-

¹ Составлено по данным Ассоциации морских торговых портов России.

ла каждого из этих урбанистических образований и Бакинской агломерации в настоящее время составляет порядка 1 к 4,5). Подобная «выравненность» экономического ландшафта (при определенном лидерстве столицы Азербайджана) объективно снижает мотивацию к трансакваториальным, трансграничным коммуникациям, предопределяя приоритет в каспийском макрорегионе экзогенных («вынесенных» за пределы приморских зон Каспия) центров над эндогенными, собственно приморскими, и явное превалирование транзитных транспортно-логистических путей над торговыми обменами самих прикаспийских государств и их регионов. Основной товарно-сырьевой поток, при этом, либо «огibt» Каспий по его северному сухопутному контуру (в том числе и благодаря нефтепроводу Каспийского Трубопроводного Консорциума), практически не влияя на экономику приморских зон, либо пересекает акваторию с востока на запад (из казахстанского Актау и туркменского Туркменбаши – в Баку) на существенном удалении от российского побережья и его морских портов. Сложившийся в постсоветский период и далее прогнозируемый (в связи с реализацией трансевразийского проекта «Шелковый путь») выраженный приоритет в макрорегионе Каспия «широтных» товарных потоков над «меридианальными» фактически консервирует полупериферийный характер основных экономических центров российского сегмента каспийского побережья с перспективой (при реализации неблагоприятных геоэкономических и геополитических сценариев) к дальнейшей их «периферизации».

Трансграничные взаимодействия в акватории Каспия сдерживаются не только общим геоэкономическим «ландшафтом», но и доминантной специализацией приморских государств (энергосырьевой экспорт); существенное (с лета 2014 года) падение мировых цен на нефть и природный газ привело не только к ощутимому снижению взаимного товарооборота в денежном эквиваленте (симптоматично, что если в 2014 г. внешнеторговый оборот Астраханской области составил 1436 млн долл. США, то в 2015 – лишь 649 млн; для Дагестана соответствующие цифры – 720 и 345 млн

долл.), но и к реальному свертыванию взаимных поставок. При этом, даже в условиях неблагоприятной рыночной конъюнктуры именно прикаспийские государства продолжают оставаться основными внешнеторговыми партнерами и для Астраханской области, и для Дагестана. Так, в частности, более 47 % стоимостного объема экспорта из Астраханской области и более 15 % импорта в нее приходится на Иран, Туркменистан и Азербайджан (цифры по внешнеторговым связям с Казахстаном, интегрированным с РФ в рамках Евразийского экономического союза, в 2015 году в сводках Федеральной таможенной службы уже не фигурируют; при этом именно с сопредельными регионами Казахстана экономические контакты у Астраханской области наиболее устойчивы и масштабны). Еще четче выражена «прикаспийская составляющая» во внешнеторговом обороте Дагестана: удельный вес трех вышеназванных стран в экспорте Республики по итогам 2015 года – 60,5 %, в импорте – 71 %.

Устойчивая практика приоритетного внешнеэкономического партнерства с прикаспийскими государствами в сочетании со спецификой самого Каспия (водоема, изолированного от других морских акваторий и, при этом, представляющего собой единый природно-экологический и ресурсно-хозяйственный комплекс), дополняемые все еще «работающим» наследием СССР (воспроизводящимся ментальным, лингвистическим, технологическим пространством) и постепенно «набирающей обороты» евразийской интеграцией – создают благоприятные предпосылки и для трансакваториальных (трансграничных) связей, и для формирования на этой основе экономических структур кластерного типа по целому ряду «профильных» для приморских зон российской части Каспия сфер хозяйственной активности.

Приоритетным направлением (и фактором) наращивания трансграничных связей, выступают, в частности, повсеместно имеющие место на побережье модернизация и *развитие портового хозяйства*. В «российском сегменте» в особом фокусе (в том числе клиентов и инвесторов прикаспийских государств) – Астрахань и ее многочисленные портово-логистические комплексы (в горо-

де действуют 19 самостоятельных стивидорных компаний¹). Уже в 2010–2011 гг. один из наиболее крупных субъектов портового кластера Астрахани, ПАО «Астраханский порт», привлек первые зарубежные портфельные инвестиции; в 2016 г. 53,07 % акций оказались у иранской компании «Насим Бахр Киш»; ситуация узаконена решением ФАС². В планах собственника – развитие портовых мощностей, что позволит удвоить объем перевалки грузов; планируется, также, приобретение двух кораблей, погрузо-разгрузочной техники, порталного 40-тонного крана, расширение мощности зернового терминала до 73 тысяч тонн³. Впрочем, даже в нынешнем своем виде, портовые терминалы Астрахани способны (при любом позитивном изменении конъюнктуры) существенно нарастить перевалку морских грузов. Их суммарная мощность (включая порт Оля) в настоящее время составляет более 11 млн тонн в год,⁴ в то время как по итогам 2015 года стивидоры Астрахани переработали всего 2,7 млн тонн груза, а Оля – 257 тыс. тонн; фактически, морские порты Астрахани загружены пока лишь на четверть от своих возможностей. Частично задействовать резервы позволит планируемая активизация сообщения между портами Оля и Туркменбаши, а также открытие паромной линии сообщения Астрахань–Баку⁵. Стратегические же перспективы портового кластера в Астрахани связаны, как видится, с постепенной частич-

¹ Единая система государственной информации об обстановке в Мировом океане. [Электронное издание]: <http://www.russianports.ru/> (Дата доступа 13.12.2016).

² Тегеран легализует владение Астраханским морским портом. [Электронное издание]: <http://www.kommersant.ru/doc/2961374> (Дата доступа – 13.12.2016).

³ Астраханская область. РФ. Портал исполнительных органов государственной власти Астраханской области. [Электронное издание]: <https://www.astrobl.ru/news/92742>.

⁴ Морские порты № 1 (2015) http://www.morvesti.ru/interview/detail.php?ID=33362&sphrase_id=134863.

⁵ Связи со странами СНГ. Министерство международных и внешнеэкономических связей Астраханской области [Электронное издание] <https://mid.astrobl.ru/section/svyazi-so-stranami-sng> (Дата доступа 13.12.2016).

ной переориентацией транспортно-логистических потоков, обеспечивающих «южный вектор» внешнеторговых взаимодействий России (с Ираном, Индией, Пакистаном и др.), с портов Балтики и Причерноморья непосредственно на Каспийский макрорегион. Иной значимый фактор позитивной динамики портового хозяйства Астрахани (а в равной мере и Махачкалы) – рост товаропотоков непосредственно между портами прикаспийских государств, в том числе и на основе развития портово-промышленных комплексов, а также дальнейшего формирования в приморских регионах (и на сопредельных с ними территориях) ориентированных на экспорт (морским путем) производств.

Наряду с портовым хозяйством, существенным потенциалом трансграничной активности обладает широко представленный в российском сегменте приморской зоны Каспия (в Астрахани) кластер *судостроения и судоремонта*, насчитывающий пятнадцать заводов. В их числе: ОАО «Судостроительный завод „Красные баррикады“», ЗАО «Судостроительно-судоремонтный завод имени Ленина», ООО АСПО, ОАО «Астраханская судостроительная верфь», Судостроительно-судоремонтный завод им. А. П. Гужвина (входит в логистическую инвестиционную группу «Сафинат», реализующую инвестиционные проекты в ОАЭ, Саудовской Аравии, Иране и Туркменистане¹). Существенную роль для экономики кластера, при этом, традиционно играют заказы из Казахстана и Туркменистана².

В 2014 году в Астраханской области (в рамках соглашения о сотрудничестве с Объединенной судостроительной корпорацией) создана открытая (свободная) экономическая зона (ОЭЗ) «Лотос», единственная в России с подобного рода специализацией. Ее сфера интересов, кстати, не ограничивается судостроением и выпуском

¹ Астраханская область. Министерство иностранных дел Российской Федерации. [Электронное издание] http://www.mid.ru/vnesneekonomiceskie-svazi-sub-ektov-rossijskoj-federacii/-/asset_publisher/ykggrK2nCl8c/content/id/2353460 (Дата доступа – 14.12.2016).

² Астраханская область. РФ. Портал исполнительных органов государственной власти Астраханской области. [Электронное издание] <https://www.astrobl.ru/news/91079> (Дата доступа – 14.12.2016).

оборудования для освоения шельфа; в соответствии со стратегией импортозамещения она ориентирована на проекты в других отраслях обрабатывающей промышленности¹. Симптоматично, что первым иностранным резидентом ОЭЗ «Лотос» в ноябре 2016 года стала азербайджанская компания «АТЕФ-РУСС», нацеленная на создание силовых трансформаторов различных типов.

Локализованный в Астрахани кластер судостроения не только выступает значимым трансграничным экономическим аттрактором, но и является фактором технического оснащения развиваемой на морском шельфе всеми без исключения прикаспийскими государствами добычи нефти и природного газа (сооружение платформ на заводе «Красные баррикады» по заказу компании «Лукойл», иранских компаний и др.²). Эта системообразующая сфера экономики устойчиво развивается: к 2020 году суммарная добыча нефти в акватории Каспия (по существу вмещающей уже сложившийся *кластер по добыче и транспортировке углеводородов*) достигнет 137,5 млн тонн, а природного газа – 56 млрд м³ (в том числе 7 % нефти и 18 % природного газа – непосредственно в российском секторе)³; это усиливает позиции Астрахани как ведущего индустриально-инфраструктурного центра для всего локализованного в Каспийском море транснационального хозяйственного комплекса.

Астраханская область занимает лидирующие позиции и в таком исторически присущем каспийскому побережью виде хозяй-

¹ Министерство международных и внешнеэкономических связей Астраханской области. [Электронное издание] Официальный сайт – <https://mid.astrobl.ru/section/osobaya-ekonomicheskaya-zona-lotos>.

² Астраханская область. Министерство иностранных дел Российской Федерации. [Электронное издание] http://www.mid.ru/vnesneekonomiceskie-svazi-sub-ektov-rossijskoj-federacii/-/asset_publisher/ykggrK2nCl8c/content/id/2353460 (Дата доступа – 14.12.2016).

³ Добыча нефти и газа на шельфе России и стран СНГ: перспективы развития до 2020 года [Электронное издание]: [https://rogtecmagazine.com/PDF/Issue_029/07_Problems %20and %20Solutions %20Shelf %20Projects %20Caspian %20Sea %20Black %20Sea %20of %20Azov.pdf](https://rogtecmagazine.com/PDF/Issue_029/07_Problems%20and%20Solutions%20Shelf%20Projects%20Caspian%20Sea%20Black%20Sea%20of%20Azov.pdf) (Дата доступа – 14.12.2016).

ственной деятельности как *добыча и переработка морских биоресурсов*. Только на легальных основаниях уловами и разведением рыбы здесь занимается 57 предприятий различных форм собственности (в Дагестане – 12, в Калмыкии – 3 предприятия)¹, что свидетельствует о фактическом функционировании сложившегося кластера. По итогам 2015 г., по данным Федерального агентства по рыболовству, зона российской юрисдикции обеспечила уловы 33,7 тыс. тонн рыбы (0,7 % от общероссийского показателя); 77 % уловов пришлось на долю астраханского побережья. Все больший акцент на рыборазведении (при культивировании и тиражировании соответствующих технологий)² и возрастающий спрос на продовольствие в странах и регионах к югу от Каспия (как итог демографических трендов) создает предпосылки для активизации сотрудничества с хозяйствующими субъектами отрасли в Азербайджане, Иране, Казахстане и Туркменистане, то есть к конструированию полномасштабного, охватывающего всю акваторию трансграничного кластера.

Расширение трансакваториальных взаимодействий связано также с частичным «разворотом» ориентированных на экспорт поставок зерновых (из регионов Юга России и Поволжья) с причерноморских портов – на Каспий, а также с созданием (при участии азербайджанского и иранского капитала) предприятий по производству, хранению и переработке *овощей и фруктов* в приморских зонах Астраханской области и Дагестана. Наличие портовых комплексов и морских коммуникаций благоприятствует и дальнейшему формированию в Прикаспийском регионе и *овцеводческого кластера* (в шести тяготеющих к Каспию субъектах РФ, включая

¹ Рыбодобывающие компании Астраханской области [Электронное издание] http://fishretail.ru/litecat/rybodobyvayushhie_kompanii_v_Astrahanskoy_oblasti?page=2 (Дата доступа – 14.12.2016).

² «Развитие товарной аквакультуры (товарного рыбоводства) в Российской Федерации на 2015–2020 гг.». Отраслевая программа. [Электронное издание] http://fish.gov.ru/files/documents/otraslevaya_deyatelnost/akvakultura/proizvodstvo_akvakultury/prikaz-10_16-01-2015.pdf (Дата доступа – 14.12.2016).

Ростовскую и Волгоградскую области, а также Ставропольский край, сконцентрировано 55 % всего общероссийского поголовья овец, увеличившегося, кстати, за последнее десятилетие почти на треть) с потенциалом поставки халяльной баранины в страны Ближнего и Среднего Востока.

Коммуникационный потенциал акватории Каспия создает благоприятные возможности и для развития трансграничных связей в *туристско-рекреационной сфере*. Применительно к российскому сегменту приморской зоны речь идет о повышении устойчивости локализованного на побережье Дагестана кластера «пляжных» видов отдыха (160 баз отдыха, пансионатов, санаториев, детских оздоровительных лагерей с совокупным коечным фондом 16 тысяч мест¹) и сложившегося в дельте Волги туристского ареала общегосударственного значения (преимущественно рыболовно-охотничьей направленности, занимающего 25–30 % соответствующего российского рынка²), за счет организации международных круизов по Каспию (на одной из верфей в Астраханской области уже заложен круизный лайнер для Азербайджана, который предполагается использовать именно на Каспийском море)³. Появление в расписании аэропорта Астрахани авиарейса на Тегеран (в дополнении к уже имеющимся на Стамбул и Актау) расширяет возможности привлечения в город иностранных туристов.

¹ Современное состояние и перспективы развития туризма в Республике Дагестан [Электронное издание] http://studbooks.net/802530/turizm/sovremennoe_sostoyanie_perspektivy_razvitiya_turizma_respublike_dagestan#808 (Дата доступа – 14.12.2016); Дагестан – территория туризма. Агентство по предпринимательству и инвестициям Республики Дагестан [Электронное издание] <http://investrd.e-dag.ru/custom/272> (Дата доступа – 14.12.2016).

² «Развитие туризма в Астраханской области на 2011–2016 годы» Отраслевая целевая программа. [Электронное издание] <https://minsport.astrobl.ru/sites/default/files/641ocpturizm.pdf> (Дата доступа – 14.12.2016).

³ Астраханская область. Министерство иностранных дел Российской Федерации. [Электронное издание] http://www.mid.ru/vnesneekonomiceskiesvazi-sub-ektov-rossijskoj-federacii/-/asset_publisher/ykggrK2nCl8c/content/id/2353460 (Дата доступа – 14.12.2016).

1.5.5. Санкт-Петербургский приморский регион

Наиболее полномасштабно и динамично процессы трансграничной кластеризации протекают на территории Санкт-Петербургского приморского региона, объединяющего, помимо Санкт-Петербурга, 37 административных единиц Ленинградской, Новгородской, Псковской областей, а также Карелии¹. Основным «аттрактором» кластерогенеза, при этом, выступает Санкт-Петербург – город с международным статусом (концентрирующий 56 дипломатических представительств и штаб-квартиру МПА СНГ), активно включенный в интеграционные процессы как на уровне приграничного сотрудничества, так и в транснациональном масштабе (например, в рамках партнерских отношений с Минском, Ереваном, Астаной и др.).

Приморское и приграничное положение данной территории предопределяет не только многообразие проявлений кластерогенеза, но и сфокусированность трансграничных связей на ближайших соседях – Финляндии и, в целом, странах ЕС.

Так, в частности, между Выборгом и Хельсинки начали складываться трансграничные кооперационные связи в рамках полиядерного судостроительного кластера. Можно говорить о том, что его институциональная структура имеет гетерогенный характер; основу ее составляет собственник российского предприятия ПАО «Выборгский судостроительный завод» в г. Выборге (Ленинградская область) и «Арктэк Хельсинки Шипъярд» (включая верфь «Хиеталаhti» в г. Хельсинки, Финляндия) – АО «Объединенная судостроительная корпорация» (РФ). География сбыта производимой продукции ориентирована на национальный рынок России (заказчики: «Совкомфлот», Федеральное агентство морского и речного транспорта; ООО «Газпромнефть Новый порт»; «Central Asia Shipping Company Ltd» и другие). Судоверфь «Арктэк Хельсин-

¹ Лачининский С. С., Лачининский А. С., Семенова И. В. Геоэкономический фактор в формировании пространственной структуры Санкт-Петербургского приморского региона // Известия РГО. Том 148, вып. 2. С. 52–67.

ки Шипъярд» (Финляндия) образована в декабре 2010 г. и специализируется на оборудовании для арктического региона (строительство ледоколов и других видов специальных судов, а также кораблей обеспечения платформ). ПАО «Выборгский судостроительный завод» (Россия) – одно из крупнейших судостроительных предприятий, расположенных в Северо-Западном регионе России, верфь с более чем 65-летним опытом работы.

Благодаря географическому соседству Светогорска (Ленинградская область) и Иматры (Финляндия), в Ленинградской области начал складываться целлюлозно-бумажный трансграничный кластер. ОАО «Светогорск» (Светогорский ЦБК) – одно из десяти крупнейших российских предприятий, работающих в целлюлозно-бумажной отрасли. Это современный комплекс, состоящий из двух целлюлозных заводов, ориентированных на производство упаковочного картона, картона с беленым слоем, офисных и офсетных бумаг, листовых бумаг (для резки на форматы А3, А4), товарной целлюлозы. С 1998 года предприятие входит в состав корпорации «International Paper» (США), что расширило потенциал трансграничных кооперационных связей. Для данного формирующегося кластера также характерно гетерогенное расположение крупного бизнеса (Светогорский ЦБК) с «обрамлением» малых предприятий. В частности, после масштабной реструктуризации все непрофильные активы предприятия (включая транспортные перевозки и складские мощности) были выведены из компании. С учетом международного характера компании-владельца, управленцы высшего и среднего звена проживающие в Иматре, ежедневно приезжают на предприятие; с финской территории на завод поступают химические реагенты.

На современном этапе развития высокотехнологичного сектора экономики огромное значение приобретает фармацевтика и медицинские технологии. Благодаря объединению усилий многочисленных хозяйствующих субъектов, в Санкт-Петербурге и Ленинградской области создан кластер медицинской и фармацевтической промышленности (только непосредственно в Санкт-Петербурге действует 137 участников кластера, что обеспечивает

ему монопольную структуру и равномерное по территории города распределение). Отметим, что данный кластер усиливается крупными зарубежными активами; в частности, для строительства современного фармацевтического производства группы компаний «Новартис» в России в 2010 г. была выбрана площадка «Новоорловская» особой экономической зоны в Санкт-Петербурге. Совокупные плановые инвестиции в строительство завода «Новартис Нева» составили 138 млн долларов США.

На границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области (на территории промзоны «Пушкинская») создается компактный кластер радиационных технологий, также объединяющий предприятия медицинской и фармацевтической промышленности. Предполагается, что в основе этого кластера будет 13 научно-образовательных центров, более 80 действующих и 8 строящихся предприятия. В качестве координаторов выступают: ФГУП «НИИ-ЭФА им. Д. В. Ефремова» и НП «Медико-фармацевтические проекты 21 век».

Существуют реальные предпосылки для кластерогенеза (газонефтехимической специализации) и на базе динамично развивающегося порта Усть-Луга.

Наиболее же крупным, уже реально сложившимся и в полной мере приуроченным «к морю» (морскому порту) проявлением трансграничного кластерогенеза выступает локализованная на 23 площадках автомобильная отрасль (представленная производствами корпораций Hyundai, Toyota, Nissan, General Motors, Scania, Magna). Инициированный кризисом резкий обвал автомобильного рынка в России затронул и автомобильные предприятия Санкт-Петербурга, Ленинградской области. В частности, «Дженерал моторз»¹ заморозили свой завод в Санкт-Петербурге, а «Форд мотор» перешел на сокращенный рабочий день во Всеволожске (35 км от города). Тем не менее, за 9 месяцев 2016 года в Санкт-Петербургском регионе было собрано 25 % продаваемых в России новых автомобилей.

¹ <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/550981ae9a794749ec560b90>.

Рассматривая трансформацию трансграничных связей в контексте смены геостратегического вектора России, следует отметить, что с 2014 года в Санкт-Петербурге реализовано несколько важнейших инициатив. Во-первых, с июля 2015 года функционирует Китайский деловой центр. Он задуман как постоянно действующая выставка продукции и услуг российских и китайских компаний, а также площадка для деловых и культурных мероприятий. Важным направлением его развития станет укрепление международных связей между представителями малого и среднего бизнеса, рост торгового оборота двух стран, а также заключение инвестиционных соглашений и контрактов.

Осенью 2015 года заработал многофункциональный морской перегрузочный комплекс Бронка на административной территории Санкт-Петербурга вблизи города Ломоносов. Новый порт «заточен» под дорогие грузы – пропускная способность первой очереди позволит обрабатывать 1,45 млн TEU (эквивалент 20-футового контейнера) и 260 тыс. единиц Ro-Ro (накатных) грузов. Частные инвестиции в проект составили 42,6 млрд рублей, федеральные – 16,9 млрд рублей¹. В этой связи, а также благодаря дальнейшему развитию портовых мощностей Усть-Луги, доставка контейнеров (в том числе и с комплектующими для автосборки) из Западной Европы в РФ через российские порты Северо-запада в настоящий момент стала более выгодной, чем через финские экспортные гавани и, также, автомобильным транспортом².

Сокращение потребительской активности и девальвация рубля предопределяли трансформацию структуры грузооборота портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области: в 2015 г. импорт контейнеров (порядка 90 % в структуре всего импорта) упал почти вдвое, экспорт сырьевых товаров вырос примерно на 5 %³. Средний уровень загрузки контейнерных терминалов в регионе

¹ <https://regnum.ru/news/economy/2177771.html>.

² <http://www.npktrans.ru/Doc.aspx?docId=26759&CatalogId=653>.

³ <http://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/05/31/642985-gruzooborot-portov-peterburga>.

в настоящее время составляет чуть более 40 %; при этом, в условиях сокращения контейнерных грузопотоков, происходит перераспределение рынка между стивидорами. Так, доля Global Ports в контейнерообороте БП СПб снизилась с 80 % в 2013 году до 65 % в 2015-ом. Появление такого крупного игрока как Бронка – обострит борьбу за клиента, а сама конкуренция способна перейти в ценовую плоскость.

Важным следствием изменения логистических схем в Балтийском регионе после конца 2014–2015 гг. стал всеобъемлющий процесс переключения грузов из прибалтийских портов на российские. Грузооборот зарубежных прибалтийских портов продолжает снижаться. Лишь Клайпедскую гавань за последние полгода миновало падение транзита. Такие тенденции связаны с российской стратегией переориентации грузопотоков на собственные порты.

Несмотря на неизменившуюся геополитическую ситуацию, приморская зона в пределах Санкт-Петербурга и Ленинградской области остается важнейшим «коммуникационным коридором» России; потенциал трансграничной кластеризации здесь максимального высок.

1.5.6. Мурманская область

Действующие на территории Мурманской области производственные кластеры в существенной мере экспортоориентированы, что полномасштабно реализуется благодаря приморскому положению, наличию сложившегося портово-логистического комплекса.

Транспортно-логистический кластер региона основывается как на приморском положении, так и на пересечении путей экспорта российского сырья в Европу и США из внутренних районов страны. Интеграция различных видов транспорта позволяет ожидать в перспективе эффект интермодальности. Производственный и транспортно-логистический кластер на основе Мурманского транспортного узла включает стивидорные компании, Мурман-

ский филиал ФГУП «Росморпорт», логистические и транспортные компании, ОАО «РЖД», ФГУП «Атомфлот» и другие. Ядро кластера – морские порты (Мурманск, Кандалакша и Витино). До 90 % портовой активности обеспечивает Мурманск¹.

Условия реализации потенциала кластера – изменения в таможенном и налоговом законодательстве, устранение административных барьеров для развития портов как комплексов, модернизация железнодорожного сообщения, оптимизация работы контролирующих органов.

Металлургический кластер региона развивается на базе запасов апатита и нефелина (Хибинские месторождения апатит-нефелиновых руд), железных руд (около 10 % российской добычи) Оленегорского и Ковдорского месторождений. На Ковдорском месторождении также добывается апатит, руда циркония (бадделейт), слюда-флогопит и вермикулит (крупнейшие мировые запасы). Медно-никелевые руды Печенгской и Мончегорской групп месторождений дают (помимо никеля и меди) кобальт, платину, осмий, иридий. Крупнейшие в стране запасы редкоземельных металлов сосредоточило Ловозерское месторождение. Практически неограниченны ресурсы алюминиевого сырья (кианитовые сланцы в Кейвах), граната-альмандина. Также в Кейвах имеются залежи бериллиевых и литиевых (почти 50 % российских запасов) руд, редких металлов. Ведется добыча слюды-мусковита, пегматитов². В настоящее время в области производят почти весь нефелиновый и апатитовый концентрат, примерно 45 % никеля, а также 11 % товарной железной руды РФ. Продукция предприятий кластера обеспечивает 85 % всего экспорта области (минеральные продукты и металлы ОАО «Кольская ГМК»,

¹ Буч О. В. Анализ предпосылок создания транспортно-логистического кластера в Мурманской области // Российское предпринимательство. 2014. № 2 (248). С. 140–144.

² Инвестиционный каталог Мурманской области. Администрация Мурманской области. 2012; Павлов К. В., Селин И. В. Перспективы освоения рудных месторождений Мурманской области // Региональная экономика. Юг России. 2012. № 13.

ОАО «Ковдорский ГОК», ОАО «Сибирско-Уральская Алюминиевая Компания»)¹.

Развитие комплекса может быть связано с активизацией добычи и обогащения таких металлов как титан и тантал. При комплексной переработке апатит-нефелиновой руды емкость внутреннего рынка была бы удовлетворена полностью в титановых пигментах, содопродуктах, редкоземельных элементах; причем альтернативы удовлетворению потребности в них за счет апатит-нефелиновых руд нет. Фактически коэффициент комплексности использования апатит-нефелиновых руд составляет около 0,5. При получении из руд сфенового, титаномагнетитового и эгиринового концентратов и комплексной переработки – коэффициент комплексности повысится до 0,9².

Приморское положение является ключевым для обеспечения экспорта; наиболее активно используются мощности порта Мурманск.

Системообразующими предприятиями *рыбопромышленного кластера* Мурманской области (здесь – 16 % общероссийского вылова) являются ПАО «Русский Лосось», СПК РК «Энергия», СПК РК «Всходы коммунизма», СПК РК «Чапома», РК «Беломорский рыббак». Отрасль обеспечивает порядка 15 % ВРП³; в ней занято более 20 тыс. человек. Однако рыбоперерабатывающие производства, по данным Мурманскстата, используют производственные мощности лишь на 47–50 %.

Товарное рыбоводство, как новая подотрасль, представлено выращиванием лососевых (в основном атлантического лосося) и форелеводством. В область «пришли» две крупные российские

¹ Буч А. П. Влияние вступления России в ВТО на развитие внешнеэкономической деятельности в Мурманской области // Российское предпринимательство. 2014. № 5.

² Павлов К. В., Селин И. В. Перспективы освоения рудных месторождений Мурманской области // Региональная экономика. Юг России. 2012. № 13.

³ Стратегия социально-экономического развития Мурманской области до 2020 года и на период до 2025 года // Портал Правительства Мурманской области. <http://minec.gov-murman.ru>.

компании – «Балтийский берег» и «Русское море» с проектами по товарному выращиванию семги в морской воде.

В регионе действует некоммерческая организация «Ассоциация прибрежных рыбопромышленников и фермерских хозяйств Мурмана» (НО АПРФХМ). С 2006 г. береговой рыбопереработке и аквакультуре оказывается государственная поддержка, включая субсидирование из бюджета.

Область имеет ценовое преимущество при конкуренции с Норвегией рыбным экспортом. Так, цена 1 кг мороженой трески потрошенной, без головы в норвежском экспорте равна 2,88 долл. США, а в российском – 2,29 долл. США, или меньше на 20,6 %. По филе трески различие в цене – 1,63 долл. США (33,6 %). Доминирующий вид готовой продукции предприятий отрасли – замороженная рыба (около 90 %). Основу экспорта предприятиями области составляет треска, пикша, палтус, камбала. Преимущество поставок этих пород рыб – их цена на рынках и стабильно высокий спрос.

Если в середине «нулевых» годов главными получателями российского рыбного экспорта выступали Великобритания, Норвегия, Китай, США, Германия, Дания, то к настоящему времени ситуация изменилась: в лидеры вышли Нидерланды, чья доля возросла более чем в 5 раз¹.

Инновационность кластера обеспечивают значительные объемы инвестиций в развитие товарного выращивания лососевых (создано несколько аквахозяйств в губах Баренцева и Белого морей); к научному обеспечению деятельности кластера привлекается Всероссийский НИИ рыбного хозяйства и океанографии.

В складывающейся геоэкономической ситуации перспективы роста показателей экспорта кластера связаны с использованием Северного морского пути как связующего звена между произво-

¹ *Васильев А. М.* Основные направления повышения эффективности внешнеэкономической деятельности рыбной отрасли Европейского Севера // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2015. № 4.

дителями и потребителями в Азии¹; важно, также, повышение эффективности взаимодействия рыбаков и портов.

Горно-химический кластер в регионе может быть охарактеризован как потенциальный на базе крупных горно-химических компаний – ОАО «Апатит» (дочернее предприятие ГК «Фосагро») и «Ковдорский ГОК», а также нового горно-химического комплекса холдинга «Акрон». Район возможного формирования кластера – юг Кольского полуострова (г. Апатиты).

Перспективы кластера связаны с реализацией таких инвестиционных проектов как: строительство ГОК на базе месторождения апатит-нефелиновых руд «Олений ручей» (г. Кировск); освоение минерально-сырьевой базы Кольской платинометалльной провинции, включая строительство ГОК на базе месторождения платиноидов Федорова Тундра (Ловозерский район); реконструкцию никелерафинировочного производства в г. Мончегорск; создание производства диоксида титана, редких и редкоземельных металлов и ториевого концентрата из перовскитового концентрата Африкандского месторождения в г. Полярные Зори, а также комплекса по обогащению апатит-штаффелитовых руд (Ковдорский район).

К рискам развития кластера можно отнести: потенциальное истощение запасов традиционных видов минерального сырья, низкий уровень комплексного использования руд, рост удельных затрат на производство концентрата из-за необходимости подземных разработок, износ оборудования, ухудшение макроэкономических условий. Важно также отметить, что основные доходы крупных горнопромышленных холдингов аккумулируются вне региона.

Нефтегазовый кластер Мурманской области включает как некоммерческую «Ассоциацию поставщиков нефтегазовой промышленности «Мурманшельф», куда входят российские предприятия

¹ Иванов Т. Н. Оценка перспектив развития рыбопромышленного комплекса Мурманской области в контексте мировых тенденций в рыболовстве // Управление экономическими системами. 2014. № 2. С. 49.

индустрии, строительства, транспорта, сервисных, логистических, финансовых и образовательных организаций, так и зарубежные компании; в ее работе участвует, в частности, норвежская ассоциация поставщиков «Петра Арктик».

Кластер пока не сложился в полноценную структуру, однако о создании его недостающих элементов говорится довольно давно; с 2005 г. идея о возведении на Кольском полуострове крупного нефтеперерабатывающего предприятия в очередной раз стала активно обсуждаться. В качестве основного источника сырья для НПЗ называлась группа шельфовых месторождений (Медынско-Варадейский, Колоколморский, Адмиралтейский и Пахтусовский шельфовые участки), разрабатываемых входящими в группу «Синтез» компаниями ЗАО «Арктикшельфнефтегаз» и «Синтез-нефтегаз». Несмотря на достаточно большие балансовые запасы (свыше 400 млн т нефти), компании, входящие в ЗАО «Корпорация Синтез», были вынуждены отправлять добытую нефть на переработку в Башкортостан по «давальческой» схеме.

Потенциальной сырьевой базой кластера являются проекты месторождений Приразломное, Долгинское, Варандейское и Медынское (Печорское море), а также, возможно, – Ростовцевское и Новопотовское месторождения Ямала. ОАО «Газпром» в поселке Териберка планировало возведение завода по сжижению газа с использованием сырьевой базы Штокмановского газоконденсатного месторождения (сейчас разработка месторождения отложена).

Туристический кластер области является перспективным, имеет ряд инфраструктурных заделов и активно развивается на фоне сокращения потока туристов из РФ за рубеж. Туристско-рекреационный кластер «Хибины» – наиболее заметный элемент туристической индустрии и главное направление диверсификации экономики, в частности, моногорода Кировск.

Приморское положение области – значимый ресурс туристического кластера: на Кольском полуострове имеются 12 туристических компаний, организующих рыболовные туры и инвестирующих в обустройство арендуемых рыбопромысловых участков. Начато создание туристического кластера в Ловозерье, где плани-

руется развивать этнографический и сельский туризм; экологический туризм представлен в государственном природном заказнике «Сейдъяввр» (Сейдозеро); подписан меморандум о создании туристско-рекреационного кластера «Беломорье». Формирующийся туристско-рекреационный кластер объединяет 4 туристических зоны: Хибинскую, Терскую, Ловозерскую и Печенгскую. Значимым шагом в модернизации туристического сектора должно стать создание кластера «Русская Лапландия» (Ловозерский р-н, гг. Кировск и Апатиты). В Кировске ключевыми элементами проекта являются новые горнолыжные центры «Вудъяврчорр» и «Ловчорр».

Основные территории, обладающие туристическим потенциалом, расположены в Кировско-Апатитском (Хибинский горный массив), Ловозерском (места проживания саамов, сейды и сакральные места лопарей, почти нетронутая природа), Печенгском (религиозный туризм на территории Трифоново-Печенгского монастыря, природный и приграничный туризм), Терском и Кандалакшском районах (Кандалакшский заповедник, в том числе архипелаг «Семь Островов», первые поселения поморов на Кольском полуострове, петроглифы Канозера). Имеется потенциал для развития, также, таких туристических продуктов как морские прогулки, морские фото-сафари и экскурсии для наблюдения за морскими животными и птицами, плавание на традиционных поморских судах, организация 3–5-дневных морских экскурсий «Кандалакша – Соловки» с заходом в поморские села Терского берега, рыболовные туры, пешие маршруты, сплавы, рафтинг.

Федеральным проектом схемы территориального развития особо охраняемых природных территорий до 2018 г. предусмотрено создание природного национального парка «Хибины» на Кольском п-ове. Проект формирования здесь туристического кластера включен в ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ» на 2015–2018 гг.».

Высокоширотные арктические прибрежные зоны Европейской территории России (Баренцевоморское, Беломорское побережья, Высокоширотные архипелаги) также привлекательны для трансграничных туристских потоков. Мурманск включен в

маршруты океанических лайнеров «Ocean Princess», «Альбатрос», «Le Diamant», «Кристина Регина». Потенциально Мурманск может принимать до 200 тыс. круизных туристов в год при условии реконструкции акватории и порта¹.

1.5.7. Архангельская область

В Архангельской области формирование трансграничных кластеров возможно, прежде всего, на основе туристической, судостроительной и лесопромышленной отраслей.

Туристический кластер области формируется на базе приморского положения и наличия уникальных объектов, таких, к примеру, как Соловецкий Архипелаг (объект Всемирного наследия ЮНЕСКО). Туристско-рекреационные кластеры «Беломорский» и «Котлас – Сольвычегодск» получили поддержку на федеральном уровне (ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ (2011–2018 гг.)»), как и проекты кластеров в Устьянском и Каргопольском районах. В области действуют 22 туроператора, реализуется более 150 туристских маршрутов, экскурсий, прочих программ².

Приморское положение области и ее принадлежность к Арктической зоне России – значимый ресурс активизации туризма, включая въездной. Перспективы трансграничного вектора развития для кластера связаны, в частности, с возможностями организации международного арктического туризма.

Судостроительно-судоремонтный кластер – профильный для региона и ключевой в масштабах России комплекс судостроения, включая военное. В 2012 г. по инициативе администрации региона предприятия отрасли включены, наряду с научными, образо-

¹ Грушенко Э. Б. Развитие туристической экономики в Западно-Арктическом регионе России // Вестник Кольского научного центра РАН. 2011. № 4. С. 67–71.

² По данным Федерального агентства по туризму РФ. <http://russiatourism.ru/>.

вательными и административными органами и организациями, в формальный «кластер»¹, который специализирован на строительстве морских платформ, пропульсивных установок и их компонентов, специализированных судов, атомных ледоколов и специальной морской техники для использования в условиях высоких широт. Профиль отрасли – и работы по модернизации, строительству, ремонту научно-исследовательских, промысловых судов, атомных и дизель-электрических подводных лодок. Третье направление – освоение Арктики (суда и платформы, инфраструктурные сети для освоения месторождений нефти и газа на арктическом шельфе)². Базовыми пунктами локализации кластера служат Северодвинск (на профильных производствах – свыше 40 тыс. чел. или до 50 % занятых в городе), а также Архангельск. Филиалы важнейших предприятий кластера находятся в Мурманской области.

Ключевыми компаниями судостроения региона являются ОАО «ПО «Севмаш», ОАО «Центр судоремонта «Звездочка», ОАО «Северное производственное объединение «Арктика», ОАО «Северный рейд», ЗАО выступает научно-образовательная инфраструктура: С(А)ФУ (Институт судостроения и морской арктической техники), Архангельский НЦ УрО РАН; ОАО «Научно-исследовательское проектно-технологическое бюро «Онега»; ОАО «Конструкторское бюро «Рубин-Север» и ряд других организаций РАН³.

Риски развития кластера связаны с депопуляцией, миграционным оттоком населения из региона, а также старением персо-

¹ Постановление правительства Архангельской области от 7 октября 2014 года № 390-пп «Об утверждении программы развития судостроительного инновационного территориального кластера Архангельской области на 2014–2017 годы».

² Судостроительный инновационный территориальный кластер Архангельской области // <http://dvinaland.ru/economics/-uk3o9v5d> Министерство экономического развития Архангельской области.

³ Краткая информация по судостроительному инновационному территориальному кластеру Архангельской области (выдержки из Программы развития) // Реестр промышленных кластеров России. <http://russiaindustrialpark.ru/article/perechen-spisok-promyshlennyh-klasterov-rossii-2015-16-gg>.

нала ключевых предприятий, хотя, средний возраст на основных предприятиях кластера – 41 год. Кроме того, отмечается¹ невысокое качество образования, устаревание учебной базы. Наконец, 2/3 проектов кластера финансируется непосредственно государством, что ставит инвестиции в зависимость от нестабильности экономики и бюджета.

Лесоперерабатывающий кластер «ПоморИнноваЛес»² представлен 32 участниками, включая лесозаготовителей региона, Архангельский ЦБК, ОАО «Архбум», ГК «Титан». Объем ежегодных налоговых платежей ядра кластера – ОАО «Архангельский ЦБК», ООО ПКП «Титан», ЗАО «Лесозавод № 25» – составляет свыше 2 млрд рублей, доля в регионе по лесозаготовкам – 15 %, по производству пиломатериалов – более 23 %, по целлюлозе – свыше 40 %, по картону – 51 %. Объем инвестиций в лесную отрасль с 2008 по 2015 гг. составил около 50 млрд руб., в том числе 32 млрд руб. – в освоение лесов³. В целом, регион обеспечивает треть российских объемов производства целлюлозы и картона, до 8 % пиломатериалов и до 10 % бумаги. Созданы мощности по выпуску древесных гранул в объеме 300 тыс. тонн. С 2014 г. начато производство мелованной и офисных видов бумаги в рамках импортозамещения⁴. Согласно «Стратегии развития лесного комплекса» области, на основе кластерного подхода планируется увеличить объем выпуска лесопромышленной продукции; к 2020 г. выручка

¹ Судостроительный инновационный территориальный кластер Архангельской области // <http://dvinaland.ru/economics/-uk3o9v5d> Министерство экономического развития Архангельской области.

² НКО ассоциация «Лесопромышленный инновационный территориальный кластер Архангельской области «ПоморИнноваЛес» (рег. № 1162901055240). 25 марта 2016 г. Управление Министерства юстиции РФ по Архангельской области и НАО.

³ *Сергеев И.* Кластер «ПоморИнноваЛес» – новый импульс развития Архангельской области // <http://www.umocpartner.ru/press-centr/news/klaster-pomorinnovales-novyyj-impuls-razvitiya-arkhangel'skojj-oblasti/>.

⁴ Лесопромышленный комплекс Архангельской области // <http://dvinaland.ru/-2m5atddc>. Сайт правительства Архангельской области.

от экспорта лесопродукции области вырастет до 1,8 млрд долл., уровень рентабельности лесной промышленности – до 10,0 %.

В регионе представлены крупные лесопромышленные компании с иностранным участием: Группа Илим, Pulp Mill Holding GmbH, а также ПКП Титан, ГК «Сегежа», ГК УЛК, объединяющие ведущие предприятия лесной отрасли. Холдинги формируют свыше 50 % объемов заготовки древесины, до 70 % производства пиломатериалов, 100 % продукции ЦБП. За ними закреплено более 60 % расчетной лесосеки арендованных лесов¹. Архангельский лес импортируют до 80 стран, на экспорт идет около 70 % товарной целлюлозы, 40 % бумаги и картона, свыше 70 % производимых пиломатериалов, что придает кластеру выраженный транснациональный, трансграничный (и, в существенной мере, трансакваториальный) характер. Основные покупатели пиломатериалов – Германия, Франция, Великобритания, Нидерланды, Китай, Азербайджан и Египет. Потребители целлюлозы, бумаги и картона – Польша, Германия, Италия, Великобритания, Бельгия, страны ближнего зарубежья, центральной и юго-восточной Азии. В 2015 г. предприятия и организации области поддерживали внешнеэкономические связи с 97 странами мира. Доля стран дальнего зарубежья в ВЭД в 2015 г. – 96 %. Лидирующие позиции в товарообороте региона занимают Нидерланды, Бельгия, Индия (их доля – 56,3 % общего товарооборота). Ключевое значение в обеспечении экспорта имеют порты Архангельск и Онега.

Архангельская область становится лидером на Европейском Севере России также в развитии биоэнергетики на принципах «зеленой экономики» в процессе использования древесных отходов (опилок, коры) как топливного сырья. Экологизация и углубление переработки на основе вовлечения в данную деятельность иностранных участников кластера – является ресурсом усиления трансграничного сотрудничества с соседними странами.

¹ По данным Правительства Архангельской области // <http://dvinaland.ru/-2m5atddc>.

1.5.8. Калининградская область

Оценка потенциала Калининградской области к трансграничной кластеризации требует всестороннего качественного и количественного анализа комплекса факторов и условий, экономической, институциональной, территориальной и иной природы. Количественная оценка привлекательности отраслей экономики региона с позиции формирования ядер кластеров предприятий предполагает анализ их ресурсной обеспеченности, веса в масштабе региона и концентрации компаний, как потенциальных субъектов кластерных взаимодействий – конкурирующих и кооперирующих.

В структуре экономики Калининградской области значимое место занимают три вида деятельности (обрабатывающая промышленность; оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования; операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг), на которые приходится свыше 60 % всех хозяйствующих субъектов, генерирующих более половины совокупного валового регионального продукта (ВРП): в 2014 г. –163,2 млрд руб. (табл. 5). В этих отраслях сосредоточена почти треть всех материально-технических и кадровых ресурсов области. А обрабатывающие производства входят в тройку лидирующих направлений для инвестиций наряду с транспортом, связью и коммунальным хозяйством.

В дополнение к видам деятельности, образующим ядро экономики региона, по результатам структурного анализа выделены еще две отрасли, представляющие интерес для кластеризации, – «транспорт и связь» (как наиболее инвестиционно и материально-технически фундированная) и «строительство», характеризующееся относительно высоким показателем сосредоточения компаний (табл. 7).

Показатель «Концентрация хозяйствующих субъектов» отражает распределение количества предприятий, организаций, их филиалов и других обособленных подразделений (без ИП) по

Таблица 7
Концентрация важнейших ресурсов в секторах экономики Калининградской области в 2016 г., %¹

Виды экономической деятельности	Концентрация хозяйствующих субъектов	Ресурсы			Результирующий показатель**
		кадровые	инвестиционные***	материально-технические**	
Всего	100	100	100	100	100
Обрабатывающие производства	10,0	15,0	9,5	12,4	25,1
Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	32,9	6,8	2,1	2,9	14,5
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	18,4	5,7	4,5	20,4	13,7
Транспорт и связь	9,1	9,4	31,9	27,9	8,8

Примечания: ** – данные за 2014 г.; *** – данные за 2015 г.

¹ Составлено на основе данных: Социально-экономическое положение Калининградской области в 2016 году: Краткий статистический доклад. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. К., 2017. 117 с.; Калининградская область в цифрах. 2016: Краткий статистический сборник. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. К., 2016. 137 с.

Окончание табл. 7

Виды экономической деятельности	Концентрация хозяйствующих субъектов	Ресурсы			Результирующий показатель**
		кадровые	инвестиционные ***	материально-технические**	
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение	1,1	15,8	1,7	3,3	8,1
Строительство	12,7	2,8	1,7	2,4	5,8
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	1,4	12,8	4,0	2,8	5,0
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	2,4	1,6	5,0	4,3	4,9
Образование	1,7	15,1	8,6	3,9	3,6
Добыча полезных ископаемых	0,2	0,8	6,5	3,8	3,5
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	0,5	4,8	8,8	10,5	3,2
Рыболовство, рыболовство	0,3	0,6	0,3	0,7	1,4
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	5,3	4,5	13,8	2,4	1,4
Гостиницы и рестораны	2,5	1,0	0,9	0,5	0,9
Финансовая деятельность	1,4	3,2	0,7	1,8	0,3

видам экономической деятельности; показатель «Ресурсы кадровые» иллюстрирует распределение количества замещенных рабочих мест в организациях (без субъектов малого предпринимательства) по видам экономической деятельности; показатель «Ресурсы инвестиционные» – распределение инвестиций в основной капитал в фактически действовавших ценах (без субъектов малого предпринимательства) по видам экономической деятельности; показатель «Ресурсы материально-технические» – распределение полной балансовой стоимости основных фондов по видам экономической деятельности; результирующий показатель – вклад видов экономической деятельности в генерацию ВРП в основных ценах.

В структуре обрабатывающей промышленности Калининградской области локомотивами роста с потенциалом к кластеризации выступают три вида деятельности: пищевая промышленность; производство транспортных средств и оборудования; производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования, для которых характерны наиболее высокие (среди обрабатывающих отраслей) показатели объема ежегодно отгружаемой продукции и ориентация на внешние для региона рынки (табл. 8).

Сложившаяся структура экономики Калининградской области является результатом взаимного влияния двух важнейших факторов – территориального и институционального. Территориальный фактор связан с особенностями экономико-географического положения региона. В результате распада СССР в 1991 г. Калининградская область трансформировалась из приморского региона на границе единой страны в эксклав Российской Федерации, что на десятилетия предопределило путь ее развития. Решение проблемы эксклавноности, которую в общем виде можно сформулировать как преодоление или сглаживание различных типов барьеров на пути сближения с основной частью России, потребовало существенно-го государственного вмешательства, что нашло выражение в мощном влиянии институционального фактора на ее политическую, социальную и, прежде всего, экономическую сферы.

Таблица 8

Распределение важнейших показателей развития обрабатывающей промышленности Калининградской области по отраслям в 2016 г. (без субъектов малого предпринимательства), %¹

Отрасли обрабатывающей промышленности	Число предприятий, организаций, их филиалов и других обособленных подразделений	Число размещенных рабочих мест	Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг
Всего	100	100	100
Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	18,7	36,3	39,9
Металлургическое производство и производство готовых металлических изделий	10,1	7,2	3,2
Целлюлозно-бумажное производство; издательская и полиграфическая деятельность	9,5	2,9	1,4
Производство машин и оборудования (без производства оружия и боеприпасов)	7,5	4,5	1,4
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	7,2	8,6	7,4
Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	7,1	3,1	1,9
Обработка древесины и производство изделий из дерева	5,7	1,8	0,6

¹ Составлено на основе данных: Социально-экономическое положение Калининградской области в 2016 году: Краткий статистический доклад // Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. К., 2017. 117 с.

Окончание табл. 8

Отрасли обрабатывающей промышленности	Число предприятий, организаций, их филиалов и других обособленных подразделений	Число размещенных рабочих мест	Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг
Производство резиновых и пластмассовых изделий	5,4	0,1	0,7
Производство транспортных средств и оборудования	5,2	26,6	36,3
Текстильное и швейное производство	4,1	3,4	0,9
Химическое производство	2,2	1,9	3,3
Производство кожи, изделий из кожи и производство обуви	0,5	2,4	2,9
Производство кокса, нефтепродуктов	0,4	1,2	0,1

Важнейшим политическим решением по экономическому развитию региона стало введение на его территории с 1991 г. режима свободной экономической зоны (СЭЗ «Янтарь»), преобразованной в 1996 г. в Особую экономическую зону (ОЭЗ) со сменой в 2006 г. условий хозяйствования и срока функционирования до 2016 года. В настоящее время действие специального правового режима ведения хозяйственной, производственной, инвестиционной и иной деятельности в Калининградской области продлено до 1 апреля 2031 г., как ответная мера на «Проблему 2016». Действие режима ОЭЗ позволило привлечь в Калининградскую область инвестиции и сформировать ядро обрабатывающей промышленности, отдельные элементы которого обладают высоким потенциалом к кластеризации. Значительная часть резидентов ОЭЗ сконцентрирована в приморской зоне – вокруг г. Калининграда и в ряде приморских городов и поселков (рис. 4).

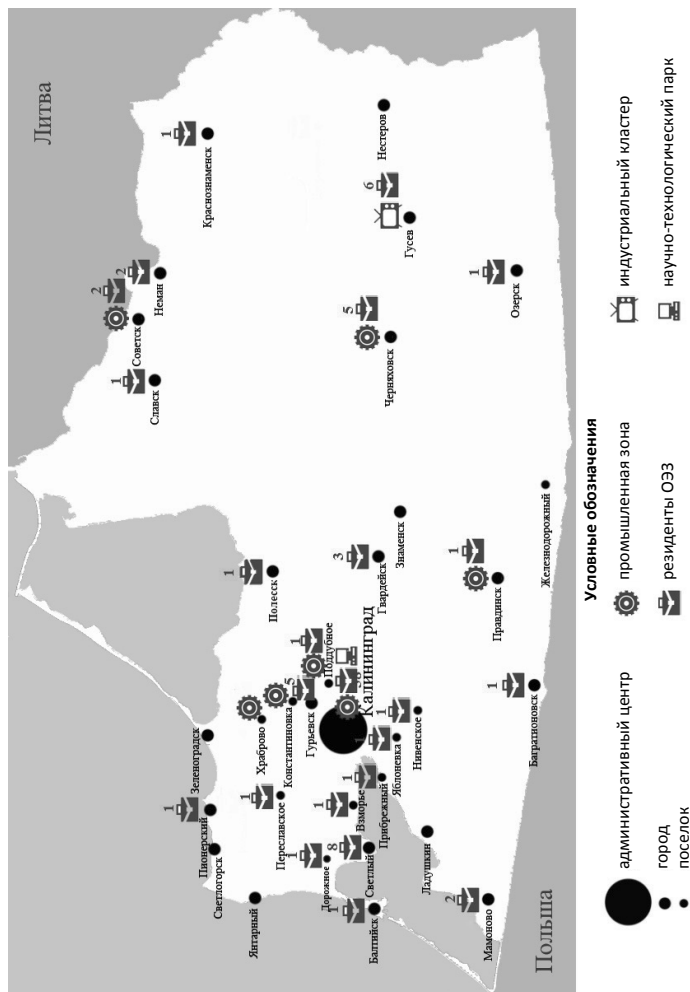


Рис. 4. Территориальное распределение резидентов ОЭЗ в Калининградской области, на 1.01.2015¹

¹ Источник: Михайлова А. А. Инновационная инфраструктура Калининградской области: особенности и барьеры развития // IX Международная научно-практическая конференция «Инновационное развитие российской экономики»: в 6 т. М.: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 2016. Т. 6: Регионально-отраслевой потенциал инновационной экономики. С. 86–89.

Основными направлениями инвестиций привлеченных компаний выступали: управление объектами недвижимости – 29 %, производство продуктов питания – 26 %, предоставление транспортных и логистических услуг – 20 %, химическое производство – 5 %, производство телевизионной и другой бытовой электронной техники – 6 %, производство строительных материалов – 5 %, сельское хозяйство – 3 %, производство автомобилей – 2 %¹. Среди наиболее крупных компаний инвесторов – резидентов ОЭЗ могут быть выделены ГК «Содружество» (строительство производственного терминального комплекса по глубокой переработке маслосодержащих культур, а также собственного портового комплекса), ОАО «Автотор» (создание кластера предприятий по производству автомобилей), АПХ «Мираторг» (строительство агропромышленного комплекса полного цикла), GS Group (создание кластера предприятий по производству телекоммуникационного оборудования), ГК «Продукты Питания» (строительство производственного комплекса по выпуску замороженных полуфабрикатов, завода по производству консервов), ЗАО «АлкоНафта» (строительство завода по производству полиэтилентерефталата), ЗАО «БалтНафта» (строительство перевалочной базы нефтепродуктов), ООО «СОЮЗ-ТТМ» (строительство завода по переработке растительных жиров), ООО «КенигИнтерБалт» (создание нового гостиничного комплекса на побережье), ООО «БалтКерамика» (строительство завода по производству керамических стеновых материалов), ООО «Пятый элемент» (строительство завода по производству керамического кирпича) и ряд других. Многие из компаний являются холдингами, объединяющими в себе несколько формально независимых юридических лиц с устоявшимися транснациональными партнерскими связями в странах дальнего зарубежья (например, Австрия, Бразилия, Германия, Голландия, Дания, Италия, Литва, Парагвай, Республика Корея, Сенегал, Словакия, Уругвай, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария и другие). Межорганизационные кооперационные связи на местном уровне – слабые. Однако

¹ Режим доступа: <http://minprom.gov39.ru/oez/index.php>.

в стратегической перспективе¹, благодаря активной государственной политике, к 2031 г. в Калининградской области планируется создание ряда региональных территориально-производственных кластеров в сфере АПК, рыболовства, строительства, транспорта и логистики, туризма и рекреации, янтарно-ювелирной деятельности, автомобильной промышленности и судостроения. Выделенные сферы специализации уже укоренились (или постепенно укореняются) в постсоветскую экономику Калининградской области. Большинство из них имеет существенную связь с «морем» как неотчуждаемым стратегическим ресурсом. Ряд крупных компаний региона уже инвестировало средства в развитие портовой инфраструктуры, например, ЗАО «БалтНафта» (дочернее предприятие ОАО «Татнефть») – в строительство нефтеналивного терминала, ЗАО «Содружество Соя» – морского аграрного терминала, ЗАО «Автотор» (совместное предприятие с БМВ) – грузового терминала, ООО «Балтийская стивидорная компания» – контейнерного терминала.

Процесс класторогенеза в Калининградской области достаточно молодой. Его институциональную основу на региональном уровне составляет Программа социально-экономического развития Калининградской области, действовавшая на период 2007–2016 гг.² Программа включала кластерную политику в качестве основного инструмента ликвидации дисбаланса в социально-экономическом развитии региона через интеграцию хозяйствующих субъектов наименее развитых территорий – в систему горизонтальных связей территориальных кластеров. В этот период наблюдаются: активное формирование новых отраслевых объединений, ассоциаций; реализация проектов, направленных на со-

¹ Постановление Правительства Калининградской области от 02 августа 2012 года № 583 «О Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на долгосрочную перспективу».

² Закон Калининградской области от 28 декабря 2006 года № 115 «Об утверждении Программы социально-экономического развития Калининградской области на 2007–2016 годы».

действие инициативам по созданию кластеров (например, проект «Устойчивое бизнес-сотрудничество в регионе Балтийского моря», начатый в ноябре 2011 г. при финансовой поддержке Информационного бюро Совета Министров Северных стран в Калининграде¹); активизация диалога между органами власти, бизнесом, некоммерческими организациями и академической средой, в том числе в рамках совместного участия в тематических мероприятиях – круглых столах, семинарах, конференциях, форумах.

В Постановлении Правительства Калининградской области от 08.09.2011 г. № 651 «О Концепции развития промышленности Калининградской области на период до 2015 года» был представлен анализ приоритетных видов экономической деятельности с выделением критерия «кластерный потенциал» как возможности формирования промышленных кластеров и развития кооперации с предприятиями других отраслей. Высокий уровень по данному критерию, как и по совокупному индексу, отмечен в пищевом производстве, судостроении и судоремонте, производстве строительных материалов, производстве автомобилей, производстве телевизионной и другой бытовой электронной техники, мебельном производстве. Первые три вида деятельности также отмечены в качестве устойчивых и конкурентоспособных и вошли в список отраслей первого уровня приоритетности.

На промежуточном этапе, как в отчетах по результатам независимых исследований², так и в Постановлении Правительства Калининградской области от 02 августа 2012 года № 583 «О Стратегии социально-экономического развития Калининградской об-

¹ Описание проекта «Устойчивое бизнес-сотрудничество в регионе Балтийского моря» Информационного бюро Совета Министров северных стран в Калининграде. URL: <http://www.norden39.ru/ru/projects/business-cooperation-project>.

² Картирование показало, что хотя в регионе и не существует сформированных кластеров, четыре сектора экономики региона имеют значительный потенциал для формирования и развития кластеров – сектор туризма, информационных технологий, производство мебели и производство продуктов питания. <http://www.norden39.ru/ru/news-and-events/>.

ласти на долгосрочную перспективу» отмечается, что «в Калининградской области не сложились конкурентоспособные кластеры, представляющие интерес в масштабе Балтийского региона и, тем более, Европы»¹. В качестве причин отмечается отсутствие ярко выраженной специализации промышленного производства области и недостаток крупных предприятий-лидеров, способных обеспечить международную экономическую интеграцию. При этом значительная зависимость от имеющихся таможенных и/или налоговых преференций, предоставляемых в рамках ОЭЗ², ставит хозяйствующие субъекты региона на позицию «условно конкурентоспособных»³. Тем не менее, согласно стратегическому планированию Правительства Калининградской области, к 2031 г. в регионе будут сформированы территориально-производственные кластеры в сфере АПК, рыболовства, строительства, транспорта и логистики, туризма и рекреации, янтарно-ювелирной деятельности, автомобильного и судостроения. По состоянию на 2017 г. к числу наиболее развитых и перспективных видов экономической деятельности можно также отнести сферу информационных технологий и бытовой техники, мебельную и аграрную промышленность, пищевую переработку, металлообработку, судоремонт и ряд других.

¹ Постановление Правительства Калининградской области от 02 августа 2012 года № 583 «О Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на долгосрочную перспективу».

² Свободная экономическая зона (СЭЗ) от 1991 г.: Постановление Совета Министров РСФСР от 25.09.1991 г. № 497 «Положение о свободной экономической зоне в Калининградской области СЭЗ «Янтарь»»; Особая экономическая зона (ОЭЗ) от 1996 г.: Федеральным законом от 22.01.1996 г. № 13-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области» (срок действия переходного периода – до 01 апреля 2016 года). Особая экономическая зона (ОЭЗ) от 2006 г.: Федеральное закона от 10 января 2006 г. № 16-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации».

³ Постановление Правительства Калининградской области от 02 августа 2012 года № 583 «О Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на долгосрочную перспективу».

С целью привлечения инвестиций и содействия промышленному и инновационному развитию Калининградской области в соответствии с постановлением Правительства Калининградской области № 285 от 23.04.2012 г. было создано АО «Корпорация развития Калининградской области», единственным акционером которого является Правительство Калининградской области. Приоритетной задачей Корпорации стало продвижение инвестиционных проектов перспективных промышленных зон «Гурьевская» (Гурьевский МР, пос. Поддубное), «Константиновка» (Гурьевский МР, пос. Константиновка), «Технополис Гусев» (г. Гусев), «Черняховская» (г. Черняховск), «Советская» (г. Советск), «Правдинская» (г. Правдинск), «Балтийская» (г. Калининград), а также реализация проекта по созданию кластера информационных технологий Инград Балтика (INGRAD-Baltica), включая Комплекс IT-парк «Калининград», технопарк «Технобалт», Бизнес-инкубатор (г. Калининград, ул. Сержантская).

В 2013 г. аналогичной структурой в сфере туризма и рекреации стала ОАО «Корпорация развития туризма в Калининградской области» (КРТКО), созданная по инициативе областного правительства. Совместно с Министерством по туризму была разработана стратегия развития туристско-рекреационных кластеров на территории региона. В том же году стратегия была одобрена экспертным советом при Федеральном агентстве по туризму Министерства культуры Российской Федерации и рекомендована к включению в перечень мероприятий федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 гг.)». По состоянию на 18 декабря 2014 г. в перечень мероприятий ФЦП входили 36 проектов¹, из которых только 1 из Калининградской области – Туристско-рекреационный кластер «Раушен» в г. Светлогорск. При этом в расширенном ре-

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. № 1407 «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 годы)».

стре от 26 июня 2015 г.¹ проекты из Калининградской области отсутствуют вовсе. В итоге, проекты из Калининградской области не вошли и во второй этап конкурсного отбора инвестиционных проектов субъектов РФ для включения в мероприятия II этапа ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2018 гг.)» 2015–2018 гг.² Тем не менее, по состоянию на 2017 г. региональный туристско-рекреационный кластер охватывает всю территорию северо-западного побережья Самбийского (Калининградского) полуострова, представляя собой дугу вдоль береговой зоны с ярко выраженными центрами – локальными кластерами, продвигаемыми КРТКО, – «Кранц» в Зеленоградском районе, «Нойкурэн» в Пионерском городском округе, «Раушен» в Светлогорском районе, «Пальмникен» в Янтарном городском округе, а также «Пиллау» в Балтийском районе и «Кенигсберг» в г. Калининград³.

На базе промышленной зоны «Технополис Гусев», функционирующей с 2008 г. в Гусевском городском округе, холдингом GS Group к марту 2012 года был разработан проект создания «Кластера Информационно-телекоммуникационных технологий Калининградской области», инициатором которого выступила Ассоциация производителей информационно-телекоммуникационного оборудования. Заявка по финансированию проекта через меха-

¹ Приказ Ростуризма от 26 июня 2015 г. № 250-Пр-15 «Об утверждении Реестра инвестиционных проектов субъектов Российской Федерации, включенных Координационным советом в перечень мероприятий федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2018 годы)».

² Федеральное агентство по туризму <http://www.russiatourism.ru/contents/deyatelnost/programmy-i-proekty/federalnaya-tselevaya-programma-razvitiy-vnutrennego-i-vezdnogo-turizma-v-rossiyskoy-federatsii-2011-2018-gody-/contents/deyatelnost/programmy-i-proekty/federalnaya-tselevaya-programma-razvitiy-vnutrennego-i-vezdnogo-turizma-v-rossiyskoy-federatsii-2011-2018-gody-/prezentatsii-investitsionnykh-proektov-subektov-rossiyskoy-federatsii>.

³ Корпорация развития туризма в Калининградской области URL: <http://krt.gov39.ru/trk/>.

низм развития государственно-частного партнерства подана на конкурсный отбор национальной кластерной программы, однако не была одобрена¹. Тем не менее, на базе «Технополис GS» (до августа 2012 г. «Технополис Гусев») удалось сформировать «частный инновационный кластер» с собственной производственной зоной, научно-исследовательским центром, бизнес-инкубатором и жилой зоной. В кластер входят ОАО «ДжиЭс-Нанотех» – центр разработки и производства микроэлектронной продукции, ОАО «НПО «Цифровые телевизионные системы» – производство ресиверов и современная площадка для контрактного производства, ООО «Пранкор» – предприятие по производству корпусов, ООО «Первая картонажная фабрика» – предприятие, выпускающее широкий ассортимент упаковки и другой продукции из гофрированного картона, ООО «Наноклеродные материалы» – производство углеродных наномодифицированных материалов. Также действует корпоративный венчурный фонд GS Venture.

Несмотря на отсутствие успешного опыта в борьбе за федеральное финансирование в реализации отдельных кластерных инициатив, ведущие предприятия Калининградской области активно используют кластерный подход в своем стратегическом развитии. В 2013 г. ООО «Автотор Холдинг», первый в России начавший выпуск автомобилей иностранных брендов, заявил о реализации проекта по созданию кластера полнопрофильных автомобильных производств в Калининградской области. 16 апреля 2015 г. было подписано соглашение с Правительством области о строительстве кластера, что предполагает возведение объектов транспортной и инженерной инфраструктуры. В 2014 г. стартовала инициатива Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» по созданию судостроительного кластера. Старт в реализации проекта был дан 27–28 ноября в рамках Первой всероссийской конференции «Судостроение. Новый подход к человече-

¹ Перечень инновационных территориальных кластеров РФ утвержден 28 августа 2012 г. поручением Председателя Правительства Российской Федерации № ДМ-П8-5060.

скому капиталу». Соглашение об участии в кластере подписали около 30 российских и зарубежных предприятий, в том числе компании из Италии, Испании, Швеции и Финляндии. В ноябре 2014 г. стартовал проект по созданию птицеводческого кластера, инициатором которого выступила группа компаний «Продукты питания». Реализацией данного инвестиционного проекта занимается торгово-птицеводческая компания ООО «Балтптицепром» – один из наиболее крупных в Северо-Западном федеральном округе производителей мяса цыплят-бройлеров. С июля 2014 г. начато строительство первого предприятия биотехнологического кластера компанией ООО «Поликомплекс» в промышленной зоне «Правдинская» на территории Правдинского района, пос. Курортное. Соглашение по созданию кластера с Правительством Калининградской области было подписано в апреле 2013 г. Предполагается, что деятельность кластера будет ориентирована на производство молочной кислоты, биоразлагаемых полимеров, биокомпозитов, белковых кормовых добавок, рыбного комбикорма, а также рыбоводство в рамках рыбоводческого комплекса. Также с 2014 г. прорабатываются кластерные инициативы по созданию медицинского кластера, который будет включать диагностический, реабилитационный, онкологический центры, сеть гостиниц и пансионатов.

В 2016 г. объявлено о планах создания еще нескольких кластеров: компанией ООО «Аквamarin» представлен проект грибного кластера, ориентированного на выращивание грибов в Багратионовском районе; ООО «Агропромышленный комплекс „Калининград“» при технологической поддержке предприятия ООО «АПК «Вологодчина» инициировали проект создания льняного кластера в Гурьевском районе по производству нетканого полотна для медицинских и бытовых целей; проектом ГК Корпорации «ГазЭнергоСтрой» является создание кластера по переработке отходов; в этой же сфере НП «Ассоциацией центров поддержки малого и среднего предпринимательства Калининградской области» при финансовой поддержке проекта Совета министров Северных стран реализуется проект «Формирование кластера энергоэффективных

и чистых («зеленых») технологий Калининградской области. Проблемы, проектные инициативы и программа работ».

Таким образом, к настоящему времени процесс класторообразования в Калининградской области является в большей степени внесистемным и характеризуется формированием значительного количества локальных инициатив местного значения. Крупные кластерные проекты, связанные с развитием значимых для региона направлений, получили поддержку на уровне региональных властей, однако с позиции финансирования остаются преимущественно предпринимательской инициативой. Одним из перспективных инструментов повышения конкурентоспособности региональных кластеров и их веса в международной экономической системе могло бы стать формирование трансграничных кластеров с акторами из приграничных регионов Польши и Литвы. При этом, несмотря на возможность получения обоюдной выгоды из трансграничной кооперации, приграничные хозяйствующие субъекты слабо вовлечены в процесс трансграничной кластеризации по ряду причин институционального, экономического и инфраструктурного характера. К числу основных сдерживающих факторов могут быть отнесены: напряженная внешнеполитическая обстановка РФ-ЕС; наличие административных и таможенных барьеров; визовый режим посещения приграничных территорий для граждан соседних стран; разность в уровне компетенций и используемых стандартах. Кроме того, отрицательное влияние на процесс формирования трансграничных кластеров оказывают, также¹: ограниченная транспортная доступность Калининградской области; нехватка транспортно-логистической инфраструктуры соответствующего уровня, в т. ч. морехозяйственного профиля; действие режима ограниченного посещения ряда прибрежных территорий региона; слабость кластерных процессов внутри Калининградской области и отсутствие политической ориентации на создание трансграничных кластеров с ее участием; недостаточный уровень

¹ Меламед И. И., Дягилев А. А. Актуальные вопросы социально-экономического развития калининградской области // Власть. 2014. № 7. С. 22–27.

конкурентоспособности региональных компаний для успешного выхода на международные рынки; отсутствие уникальных нишевых специализаций; наличие проблем социально-экономического характера (опора в структуре экономики на низкотехнологичные отрасли, нехватка современных объектов инженерной и социальной инфраструктуры, проблемы в энергетическом секторе, недостаточная эффективность территориального планирования и землепользования и ряд других).

**2. ТРАНСГРАНИЧНАЯ КЛАСТЕРИЗАЦИЯ
И ОБЩЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДИНАМИКА
В ПРИМОРСКОЙ ЗОНЕ
ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ**

2.1. Развитие «морского сегмента» экономики приморских территорий Европейской части России: фактор трансграничной кластеризации

Для Российской Федерации, ее «калейдоскопичной» (по выражению П. А. Минакира¹) экономики, характеризующейся, в том числе и стихийным процессом «стягивания» в наиболее жизнеспособные ареалы², роль «морского фактора» – многопланова, существенна. В особой мере это относится к приморским территориям.

«Морской сегмент» экономики России: масштаб, структура, постсоветские тренды. В последнее десятилетие в немногочисленных культивируемых на междисциплинарном «стыке» экономики и географии исследованиях по «морской тематике» укоренилось понятие «морехозяйственный комплекс» (МХК). Как правило, им обозначают «совокупность отраслей экономики, предприятий и организаций, расположенных на морском побережье и непосредственно связанных с морской деятельностью»³, либо, шире и с некоторым смещением акцента – «все виды экономической деятельности, прямо или косвенно направленные на освоение пространств и ресурсов Мирового океана»⁴. При оцен-

¹ Минакир П. А. Антикризисная программа: заблуждения и ожидания // Пространственная экономика. 2015. № 1. С. 7–13.

² Швецов А. Н. Роль государства в преобразовании социоэкономического пространства // Пространственная экономика. 2015. № 1. С. 39–59.

³ Гогоберидзе Г. Г. Методология и методы оценки морского потенциала приморских территорий: автореф. ... д-ра экон. наук. М., 2009. 48 с. (С. 5).

⁴ Алхименко А. П. Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. СПб.: РГО. 2005. С. 5–23 (С. 6).

ке вклада МХК в ВВП страны важно учитывать, прежде всего, его «сердцевинные» компоненты: портовое хозяйство, морской транспорт, судостроение и ремонт, морское и океаническое рыболовство. Инвентаризация связанных с морем видов экономической деятельности и учет их фактической сопряженности в специфическом природно-ресурсном, социально-демографическом и экономико-институциональном контексте приморских зон позволяет не только сформировать полноформатное видение структуры МХК (объединяющего также и «приморскую» туристско-рекреационную составляющую), но и высветить более широкую общественно-географическую субстанцию, определяемую как **«морской сегмент экономики»** (рис. 5).

Оценку вклада «морского сегмента» в ВВП современной России начнем с портов и морского транспорта как безусловного узлового и приоритетного (в том числе и для трансграничной кластеризации) компонента МХК. Исходя из современной величины и структуры грузооборота портов России, а также основываясь на представленных в специальной литературе методиках расчета¹, объем услуг морского транспорта по обслуживанию товаропотока Российской Федерации в настоящее время можно оценить в 20 млрд долл. США; 40 %, 8 млрд, при этом, приходится собственно на портовые комплексы. Учитывая, что уже с середины 1990-х гг. только 4–5 % следующего «морским путем» грузопотока страны обеспечивается национальными перевозчиками², цифру в 8 млрд следует признать практически итоговой (она эквивалентна 0,4 % ВВП страны). Вторая составляющая – рыболовство: лишь 3,5 % улова биоресурсов в стране приходится на пресноводные объекты; вклад отрасли в ВВП России, соответственно, – 0,2 %. Третья значимая позиция – добыча углеводородов на шельфе (это – около 3 % от всех извлекаемых минеральных ресурсов, т. е. 0,3 % ВВП).

¹ Korinek, J. Clarifying trade costs in maritime transport, OECD Trade Policy Papers, No. x, OECD Publishing, Paris. 2008. 214 pp.

² Концепция федеральной целевой программы «Мировой океан» // Российская газета, 28.01.97. С. 5.



Рис. 5. Структура «морского сегмента» экономики: группы отраслей и виды деятельности

Суммарная доля трех перечисленных направлений достигает, в итоге, 0,9 % ВВП Российской Федерации, однако (если руководствоваться не бухгалтерскими, а предметно-категориальными

¹ Дружинин А. Г. «Морской фактор» в современной российской экономике (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2016. № 2. С. 16–26.

основаниями расчета), данная цифра – лишь стартовая, являющая «верхушку айсберга» реальной значимости «морского сегмента» в национальной экономике.

Принято полагать, что 1 тонна пропускной способности порта в среднем связана со 100 долларами США добавленной стоимости¹. Если применить эту пропорцию к России, то окажется, что портовая деятельность генерирует 3,3 % ее ВВП; поскольку из них 1,1 % приходится на собственно услуги портов и морского транспорта, – 2,2 % гипотетически должна составлять доля «припортовой» промышленности, иной связанной с портом хозяйственной активности. В РФ по ряду причин «припортовая» индустрия не столь развита как, к примеру, в Западной Европе, США, Китае. Тем не менее, соответствующие эффекты имеют место; они, к тому же, «распределены» на внутриконтинентальные районы страны, «улавливаемы» железнодорожным и трубопроводным видами транспорта. В итоге, финальный расчет для «морской составляющей» экономики РФ составит: 0,4 % ВВП – услуги портов, 0,2 – рыболовство, 0,3 – добыча нефти и газа на шельфе, 0,2 – судостроение и судоремонт, 2,2 % (пока преимущественно гипотетически) – «припортовая» индустрия².

Что касается туризма, то его составляющая (прямой вклад) в ВВП России оценивается примерно в 1,4–1,5 % ВВП³. Оперирование статистикой Федерального агентства по туризму РФ (сведения об объеме платных услуг гостиниц и аналогичных средств

¹ *Merk O.* The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. OECD. 2013. 187 с.

² *Дружинин А. Г.* «Морской фактор» в современной российской экономике (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2016. № 2. С. 16–26.

³ Влияние Интернета на развитие внутреннего туризма в России [Электронное издание] http://raec.ru/upload/files/tourism_final.pdf (Дата доступа – 22.06.2016); Медведев: доля туризма в ВВП России всего 1,5 % [Электронное издание] <http://www.kremlinrus.ru/news/164/13965/> (Дата доступа – 22.06.2016).

размещения по регионам¹⁾ позволяет идентифицировать долю «приморских» курортов в 20–25 % (а с учетом доминирующей на приморских курортах Юга России «неучитываемой» составляющей размещения – до 30–35 %) от общего вклада туризма в ВВП. Таким образом, только прямой экономической эффект от «приморской рекреации» даже в «докризисный» период достигал 0,5 % ВВП России (в настоящее время эта цифра в силу ряда гео- и макроэкономических причин выросла еще на 0,1 процентных пункта); фактический «вклад» приморских компонент туристско-рекреационного комплекса в национальную экономику, в итоге, превышает аналогичный показатель по всему портовому хозяйству, позволяя рассматривать туризм и рекреацию как одно из базовых, лидирующих направлений морехозяйственной активности.

Категория МХК значима не только «расширительным» (хотя и, как покажем далее, также неполным) видением спектра «морских» отраслей, но и фокусировкой внимания на активно протекающем в приморских зонах комплексообразовании; стержнем данного процесса, как правило, выступают морские порты и иная увязанная с ними интермодальная транспортная логистика; рыночный контекст порождает, при этом, глубинную и устойчивую сопряженность комплексообразования и кластерогенеза: любой порт (особенно крупный) не только благоприятствует локализации и развитию кластеров «морских» и «приморских» видов деятельности (включая и трансграничные), но и сам являет собой специфический «кластер» функционирующих в рамках корпоративной экономики «миникомплексов» (отдельных стивидорных компаний) со своими собственниками, логистикой и специализацией (табл. 9).

Именно транспортно-логистические возможности морских портов, их включенность в современную транснациональную кор-

¹ Основные показатели деятельности коллективных средств размещения в 2012 году [Электронное издание] http://www.russiatourism.ru/upload/iblock/924/stat_pokazateli_regionov_RF_2012.doc (Дата доступа – 22.06.2016).

Таблица 9

Первая пятёрка ведущих морских портов России: основные характеристики¹

Морские порты	Число действующих стивидорных компаний	Специализация порта	Грузооборот, млн тонн				
			2003 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Динамика за 2003–2016 гг., раз
Новороссийск	8	Нефть и нефтепродукты, зерно, лес, контейнеры	85,5	121,5	127,1	131,4	1,54
Усть-Луга	12	Уголь, сера, контейнеры, сжиженный природный газ	0,4	75,7	87,9	93,4	233,3
Большой порт Санкт-Петербург	37	Контейнеры, лес, нефтепродукты	42,0	61,1	51,1	48,6	1,16
Восточный	8	Уголь, нефть и нефтепродукты, контейнеры	15,7	57,8	65,2	68,5	4,36
Приморск	2	Нефть и нефтепродукты	17,7	53,7	59,6	64,4	3,64

¹ Составлено на основе «Единой государственной системы информации об обстановке в Мировом океане» <http://www.russianports.ru/> а также данных Ассоциации морских торговых портов <http://www.morport.com/rus/news/document1559.shtml>.

поративную экономику, реализуемая тарифная политика, вкупе с выстроенными «внутриконтинентальными» интермодальными коридорами – порождают не только тяготеющие к морю трансграничные (и, соответственно, трансакваториальные¹) кластеры, но и портовые хинтерланды (ареалы тяготения к тому или иному перегрузочному модулю), расширяют их границы, создают условия для сопряженной с портом индустриальной (в том числе непосредственно «припортовой») и аграрно-промышленной активности. В тесной «стыковке» с узловыми компонентами МХК, фактически, функционирует целая совокупность разнопрофильных производственных предприятий, напрямую не относящихся к МХК, но, при этом, также инкорпорированных в «морской сегмент» экономики; в его структуре, впрочем, следует идентифицировать и третий, инфраструктурно-сервисный «блок».

Системное, широкоформатное видение «морского сегмента» не только позволяет «дооценить» его вклад в национальную экономику, но и рельефнее высветить сопряженность любого рода морехозяйственной деятельности с общей макроэкономической ситуацией, масштабом и условиями включения страны в мирохозяйственные циклы.

Стремительное развитие «морского сегмента» экономики в нашей стране пришлось на период полувековой давности². Всего за десятилетие (1955–1965 гг.) грузоподъемность транспортно-го флота Советского Союза выросла с 1721 до 7246 тыс. тонн (кстати, в 1913 г. аналогичный показатель по российскому флоту составлял 1334 тыс. тонн)³. Грузооборот морского транспорта увеличился, при этом, с 37,2 в 1955 г. до 209. 9 млн т-мил в 1965 г., а портов – с 106,7 до 234 млн тонн. Существенно повы-

¹ Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85–100.

² Дружинин А. Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Серия географическая. 2016. С. 10–19.

³ Транспорт СССР. М., 1967. 324 с.

силось рыбохозяйственное значение Океана: с конца 1940-х до середины 1970-х гг. уловы рыбы в морских акваториях возросли в СССР в 20 раз, т. е. до 9,3 млн тонн¹. Все более масштабно использовался туристско-рекреационный потенциал побережий, в первую очередь черноморских². Были восстановлены и вновь созданы крупные судостроительные центры (в Одессе, Ильичевске, Керчи и др.³); устойчиво пополнялся и модернизировался военно-морской флот (к концу 1980-х гг. он насчитывал 1380 боевых кораблей⁴).

В первой половине 1990-х гг. под воздействием трансформационного спада морской сегмент (как и вся экономика в целом) оказался дезинтегрирован, подвергся приватизации, попал под все возрастающий контроль иностранных юрисдикций и капитала и, в итоге, – «съежился», испытал структурную деформацию. Грузовые морские перевозки Российской Федерации сократились на треть (что разительно контрастировало с глобальным трендом); собственно порты России, при этом, обеспечивали лишь половину их объема, причем, наблюдалось вытеснение отечественного флота с рынка фрахта. Страна, фактически, вернулась к дореволюционной практике, девять десятилетий назад ярко проиллюстрированной одним из классиков экономической географии С. В. Бернштейн-Коганом⁵, когда подавляющая часть экспортно-импортных операций обслуживалась иностранными судами. Деградировало судостроение (к концу 1990-х уровень использования мощностей на отечественных предприятиях отрасли упал до 17 %⁶); сократился

¹ Слевич С. Б. Океан: ресурсы и хозяйство. Л., 1988. 315 с.

² Веденин Ю. А. Динамика территориальных рекреационных систем. М.: Наука, 1982. 191 с.; Мироненко Н. С., Твердохлебов И. Т. Рекреационная география. М.: Изд-во Московского ун-та, 1981. 207 с.

³ Транспорт СССР. М., 1967. 324 с.

⁴ Павлов А. С. Советский ВМФ. 1990–1991 г. Справочник. Якутск, 1991. 252 с.

⁵ Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. Госиздат: Москва–Ленинград. 1930. 348 с.

⁶ Парфенов А. Роль транспортных коммуникаций и портовых комплексов в развитии экономики России // Морские порты. 1997. № 2. С. 45–52.

туристический «поток» на популярные морские курорты¹; ряд ведущих приморских урбанистических центров (Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Владивосток, Архангельск и, особенно, Мурманск) охватила депопуляция.

Пришедшаяся на «нулевые годы» восстановительная динамика национальной экономики (на основе ее «сырьевизации» и выстраивания компрадорской модели) сопровождалась «взрывным» ростом экспортно-импортных операций, почти наполовину обеспечиваемых морскими перевозками² и трубопроводами. Полномасштабно, с выраженными региональными и локальными социально-экономическими эффектами³, проявился интерес крупного бизнеса к нефтяным и газовым месторождениям шельфа (Охотского, Баренцева и др. морей). Страна все глубже интегрировалась в мирохозяйственные сети и циклы, крупные инвестиции вкладывались в модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры (Новороссийск, Восточный, Находка, Усть-Луга и др.), возникали очаги припортовой реиндустриализации (в Санкт-Петербурге, Ленинградской, Калининградской и Ростовской областях, Краснодарском крае⁴), возросла рекреационная притягательность черноморского, балтийского и (отчасти) каспийского побережий. Все это не только возрождало «морскую составляющую» экономики, расширяло ее пространство, благоприятствуя трансграничной кластеризации, но и усиливало структурную

¹ Дружинин А. Г. Развитие туристско-рекреационного комплекса Юга России: проблемы и приоритеты // Научная мысль Кавказа. 2001. № 3. С. 24–31.

² По данным Ассоциации морских портов России только за 2000–2005 гг. грузооборот российских морских портов вырос в 2 раза, составив 407 млн тонн; в 2010 г. соответствующий показатель достиг 526 млн, а 2014 – 623 млн тонн.

³ К примеру, за 1995–2013 гг. удельный вес Сахалинской области (явившейся «площадкой для реализации проектов «Сахалин 1» и «Сахалин 2») в совокупном ВРП России увеличился в 2,5 раза.

⁴ Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Издательство Южного федерального университета, 2016. 236 с.

асимметрию, фрагментацию, порождало негатив чрезмерной зависимости от глобальных рынков, транснационального капитала, внешних «центров силы».

Основные акваториально-территориальные формы функционирования «морской составляющей» экономики: фактор трансграничной кластеризации. Ощутимый «сдвиг» производительных сил к морским побережьям пришелся в ведущих экономиках мира на 60–70-е гг. прошлого столетия; новая реальность воплотилась в концепте «портово-промышленного комплекса» (и синонимичных конструкциях – «индустриально-портовом комплексе» и «приморском территориально-производственном комплексе»); данные категории были призваны высветить «концентрацию на площадях, принадлежащих портам (или непосредственно тяготеющих к ним), отраслей промышленности, размещение которых обусловлено как самим приморским положением портового центра, так и выгодами переработки продукции, привозимой морскими путями»¹. Подчеркнем, в этой связи, что в советской экономике того периода с присущим ей превалированием векторов «континентализации»², т. е. опережающего развития внутренних, удаленных от моря районов, портово-промышленное комплексобразование проявилось слабо и, в основном, за пределами современной территории РФ – в Одессе, Каунасе, Риге³. Впрочем, параллельно (и вполне успешно) функционировали акваториально-производственные комплексы

¹ Лавров С. Б. Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды в океане и региональное развитие приморских районов // Вопросы географии океана. Л.: Наука, 1983. С. 25–31 (С. 26).

² Добрецов Н. Л., Конторович А. Э., Кулешов В. В. Стратегия социально-экономического развития Сибири: научные основы и начало реализации // Стратегии макрорегионов России: методологические подходы, приоритеты и пути реализации. М.: Наука, 2004. С. 479–592.

³ Дергачев В. А. Перспективы формирования портово-промышленных комплексов СССР // Известия всесоюзного географического общества. 1985. Вып. 6. С. 147–153.

в сфере рыболовства, рекреации, добычи минерально-сырьевых ресурсов¹.

В постсоветской России в условиях деиндустриализации и все более усиливающейся ориентации (в первую очередь, сырьевых отраслей) на внешних потребителей, позитивную динамику демонстрировали преимущественно морские порты. Создание же на их базе портово-промышленных комплексов (в русле терминологической моды и сообразуясь с фактически имеющей место экономической полисубъектностью часто именуемых «кластерами») осуществлялось медленно, «точечно», с «прицелом» на внутрироссийский спрос. Развитие «припортовой» промышленности, при этом, с одной стороны, существенно лимитировали (и продолжают ограничивать!) как возрастающий вплоть до 2014 года преимущественно сырьевой экспорт (в 1998 г. экспорт России составлял 70 млрд долл. США, 2005 г. – 241, 2008 г. – 468 млрд, 2013 – 527,3 млрд, в 2014 – 497,8 и 2015 – 345,9 млрд долл. США), так и наличие в стране крупных очагов «внутриконтинентальных», ориентированных на внешние рынки производств. С другой, по мере устойчивого наращивания перегрузочных мощностей (только за последние три года они возросли в РФ на 9 %, достигнув 930 млн тонн) – сами порты (особенно крупные) обрели обширнейшие внутрироссийские зоны тяготения (хинтерланды); сложилась ситуация, когда портовый модуль и «припортовое», функционирующее в системе глобального рынка производство (образуя неустойчивую целостность), оказались дистанцированы даже не на сотни², а на тысячи километров.

Активнейшее становление «хинтерландных» комплексов (кластеров) имеет место, прежде всего, в угледобыче (кузбасский уголь отгружают в Мурманске, Усть-Луге, портах Юга России и др.), а также в нефтяной отрасли, металлургии, производстве минеральных удобрений. На фоне «взрывного» роста зернового

¹ Слевич С. Б. Океан: ресурсы и хозяйство. Л.: Наука, 1988. 315 с.

² Принято полагать, что наиболее эффективно располагать производства не далее 200 км от крупного морского порта.

экспорта (по пшенице за последнее десятилетие он увеличился в 10 раз¹) аналогичное комплексообразование в последнее десятилетие полномасштабно проявилось и в аграрной сфере, «центрируясь» на Юге России, его побережье. До 90 % поставок зерна за рубеж в настоящее время проходит именно через черноморско-азовские порты², превращая Ростовскую область и Краснодарский край в важнейшие регионы не только зернопроизводства, но и экспорта зерновых (табл. 10)³.

Фиксируя внимание на многообразии форм функционирования «морской составляющей» в экономике (рис. 6), необходимо отметить, что в условиях глобализации вся их совокупность оказалась под воздействием трансграничных эффектов, обеспечиваемых, в свою очередь, во многом трансакваториальными («через акваторию») коммуникациями. Последние воссоздают сложную и многомерную (фактическую и потенциальную) сеть взаимосвязей между разделяемыми (соединяемыми) морскими акваториями экономическими субъектами, способствуя выходу на авансцену трансакваториальных (в том числе и трансграничных) комплексов (кластеров)⁴.

Проявления трансакваториальной кластеризации (в таких отраслях как рыболовство, судостроение, рекреация) в настоящее время характерны преимущественно для северо-западных

¹ Рай В. В. Зерновой сектор России в условиях ВТО // Проблемы прогнозирования. 2015. № 1. С. 76–83.

² Из 37,6 млн тонн зерна, вывезенного из страны в сезон 2014/2015 гг. – 41 % «пропустил» Новороссийск (где устойчивы интересы у таких крупных зерновых трейдеров как «Международная зерновая компания», ГК «Каргилл») и 13 % – Ростов-на-Дону (чьи зерновые терминалы предпочитает использовать компания «Астон»).

³ Дружинин А. Г. «Морской фактор» в современной российской экономике (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2016. № 2. С. 16–26.

⁴ Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85–100.

Таблица 10

**Важнейшие параметры и составляющие аграрно-производственно-портового комплекса
Юга России (зерновой сегмент)¹**

	Производство зерна, тыс. тонн		Экспорт (злаки, пшеница, рожь), тыс. тонн*		Кластер морских портов, обеспечивающих экспорт зерновых
	2014 г.	2015 г.	2014 г.	2015 г.	
Краснодарский край	12870	13708	7461	9184	Ейск (ОАО «Ейский портовый элеватор»); Новороссийск (ОАО «Новороссийский зерновой терминал»; «Новый зерновой терминал»); Тамань (ООО «Зерновой терминальный комплекс Тамань»); Туапсе (ОАО «Туапсинский МТП»).
Ростовская область	9345	9624	6560	15482	Азов (ООО «Азовский портовый элеватор»; Фирмал ООО «Аутспан Интернешнл Азовский Зерновой Терминал»); Ростов-на-Дону (ОАО «Астон», ООО «Ростовский зерновой терминал» ООО «Ростовский комбинат хлебопродуктов»); Таганрог (ОАО «Таганрогский морской торговый порт»)
Ставропольский край	8556	8926	1262	1005	-
Волгоградская область	3913	2922	400	638	-

Примечание: * Оформлено таможенными органами соответствующих регионов.

¹ Составлено по данным Росстата, а также Южного и Северо-Кавказского таможенных управлений.

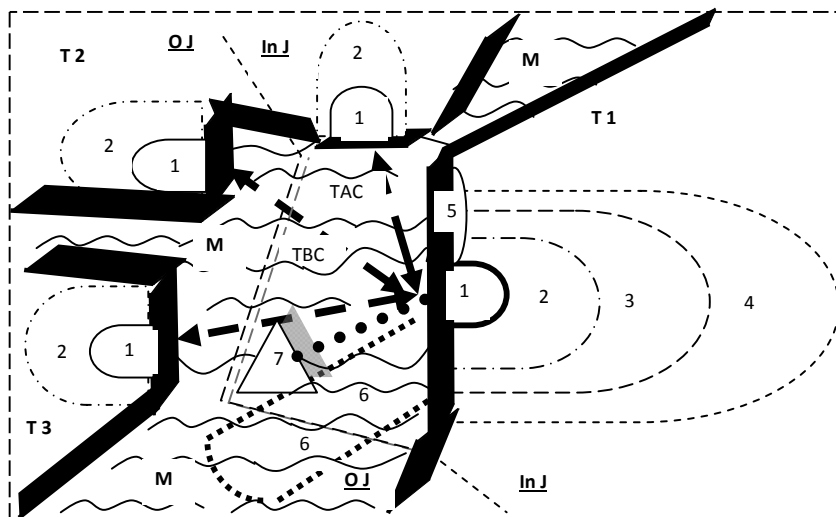


Рис. 6. Основные пространственные (акваториально-территориальные) формы функционирования «морской составляющей» экономики:

1 – Портово-логистический комплекс; 2 – Портово-промышленный комплекс; 3 – Аграрно-производственно-портовый комплекс; 4 – Хинтерланд порта, 5 – Приморский туристско-рекреационный комплекс, 6 – Акваториально-портово-промышленный комплекс (рыболовство и рыбопереработка), 7 – Акваториально-портово-промышленный комплекс (добыча минерально-сырьевых ресурсов); ТАС – Взаимодействия в рамках трансакваториального кластера; ТВС – Взаимодействия в рамках трансгранично-трансакваториального кластера; М – морские акватории; Т1, Т2, Т3 – территории; InJ – территории и акватории внутри конкретной государственной юрисдикции; OJ – территории и акватории вне конкретной государственной юрисдикции.

регионов России; наиболее завершен, рельефен данный процесс в Санкт-Петербургском приморском регионе¹, а также в эксклав-

¹ Дружинин А. Г., Лачининский С. С. «Приморский фактор» в социально-экономическом развитии территории (на материалах Кингисеппского района Ленинградской области) // Янтарный мост. Журнал региональных исследований. 3 (6) 2015. С. 22–41; Лачининский С. С., Лачининский А. С., Семенова И. В. Геоэкономический фактор в формировании пространственной структуры Санкт-Петербургского приморского региона // Известия РГО. 2016. Том 148, вып. 2. С. 52–67.

ной Калининградской области¹. Важно лишь констатировать, что в целом для современной России (в отличие, например, от стран Евросоюза, а также ряда государств АТР) трансакваториальный кластер можно считать преимущественно потенциальным, формирующимся типом интеграции экономических субъектов², чьи перспективы, тем не менее, достаточно велики.

Необходимо отметить, также, что именно наличие в экономике тех или иных примыкающих в морскому побережью территорий (приморских городов, городских агломераций, муниципальных районов, субъектов Федерации) с выраженной «морской составляющей» – фактически и превращает данные локалитеты в «приморскую зону», предопределяя ее базовые общественно-географические свойства (включая и потенциал трансграничной кластеризации). Сами же трансграничные кластеры устойчиво выступают значимым фактором сфокусированной на морские побережья экономической динамики.

¹ Пальмовский Т. Новая Балтийская биполярная модель межрегионального сотрудничества // Вестник Калининградского государственного университета. Сер. Регионоведение. 2004. № 4. С. 66–75; Федоров Г. М., Корнеевец В. С. Трансграничные регионы в иерархической системе регионов: системный подход // Балтийский регион. 2009. № 2. С. 32–41.

² Дружинин А. Г., Горочная В. В., Дец И. А., Лачининский С. С., Михайлов А. С. Трансграничные кластеры в приморских зонах: факторы и особенности развития // Вестник ВолГУ. Естественные науки. 2015. № 3. С. 68–79.

2.2. Хинтерланды крупнейших портов Европейской части России: вовлечение «континентальной» экономики в систему трансакваториально- трансграничных связей

2.2.1. Хинтерланды крупнейших портов Европейской части России: *подходы к идентификации и делимитации*

Подходы к выделению границ хинтерландов морских портов изменялись вместе с эволюцией транспортных систем, осуществляющих доставку грузов из внутриконтинентальных территорий к самим портам. Преобладание на некоторых этапах экономического развития речного транспорта позволяло уверенно относить к хинтерландам морских портов бассейны выходящих к ним рек, а границы сфер влияния разных портов во многих случаях совпадали с границами речных бассейнов. Первой альтернативой речному транспорту в доставке грузов смогли стать железные дороги, чья транспортная сеть долгие годы строилась линейным образом, что не приводило к значимой конкуренции за грузы между разными крупными морскими портами. Аналогичное воздействие на границы хинтерландов оказало появление трубопроводного транспорта, который в большинстве случаев направлен в определенные морские экспортные порты. Однако дальнейшее развитие железнодорожного транспорта, а также все возрастающая доля в грузоперевозках автомобильного транспорта (имеющего самую высокую способность адаптироваться к изменениям

самых разнообразных экономических факторов) создают высокую конкуренцию (или предпосылки к ней) между морскими портами и, следовательно, довольно существенную степень изменчивости границ их сфер влияния. При этом имевшие ранее значение природные рубежи в виде границ речных бассейнов или орографические формы рельефа в данной ситуации имеют уже значительно меньшее значение.

Определение территорий, примыкающих к морским портам и относящихся к их экономической сфере влияния, то есть делимитация хинтерландов морских портов, как научная задача в настоящее время не имеет однозначного решения. Практически общепринятым является отнесение внутренних промышленных районов к хинтерланду морского порта по показателям формируемого грузопотока¹, при этом определение пороговых значений может формироваться в зависимости от задач исследования, а также доступа к статистическим данным. В нашем случае не представляется возможным использование показателей общего грузооборота на региональном уровне; особенности учета перемещения грузов в пределах Российской Федерации таковы, что для общего доступа открыты только обобщенные данные по всей России. Не вполне возможно и вычленение данных по производству отдельных предприятий и отраслей из статистики по валовому региональному продукту – в региональном разрезе представляется только часть информации, при этом предприятия, формирующие основную добавленную стоимость, а также основной грузооборот учитываются в составе вертикально-интегрированных компаний. Это приводит к тому, что огромная часть добывающих и перерабатывающих предприятий, чьи головные офисы зарегистрированы в Москве, отображают свои производственные и финансовые итоги не в регионе фактического расположения производства, а в столице. Такой метод защищает крупные корпорации от раскрытия

¹ Ермакова Н. А. Опыт классификации хинтерландов морских портово-промышленных комплексов // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2012. № 3. С. 57–63.

информации об их деятельности, так как отображение реальных данных позволяло бы в большинстве случаев легко вычленять показатели крупнейших для регионов предприятий. Одновременно данное искажение может вводить в заблуждение – согласно данным Росстата, Москва не только добывает более 12 % всех российских полезных ископаемых, но и отправляет за границу почти половину от всего российского экспорта¹.

При такой заниженной формальной статистике производства и экспорта регионов, оценка сфер влияния морских портов с точки зрения их роли в экспорте всех грузов (или их отдельных категорий) представляется практически нереализуемой. Непростая ситуация складывается и в статистике транспорта, основная проблема которой – крайняя эпизодичность: последний сборник по транспорту России Росстат опубликовал в 2009 г. (основные показатели транспортной деятельности – в 2010 г.), после была начата публикация общего сборника по транспорту и связи, единственный выпуск которого состоялся в 2014 году.

Отсутствие публикуемых с постоянной периодичностью полностью достоверных статистических данных (с точки зрения изучаемого вопроса) в нашем случае потребовало формирования методики, опирающейся в значительной мере на экспертный анализ доступных данных, при этом позволяющей в достаточной мере составить оценку разграничения сфер влияния между крупнейшими морскими портами Европейской части России. За основу данного анализа предлагается рассмотрение торгово-экономических связей между основными компаниями-производителями в главных экспортных отраслях и крупнейшими стивидорными компаниями важнейших морских портов европейской части страны (главным образом через общих акционеров, принадлежность к холдингам и т. п.). Дополнить анализ смогут доступные данные по экспорту основных категорий товаров из российских регионов через крупнейшие морские порты.

¹ Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015: Стат. сб. М.: Росстат, 2015. 1266 с.

К крупнейшим в России, как видится, могут быть отнесены порты с грузооборотом, стабильно превышающем 20 млн т в год (около 3 % ежегодного грузооборота морских портов России в последние пять лет). В Европейской части к таковым относятся (от Арктического к Азово-Черноморскому бассейну): Мурманск, Большой порт Санкт-Петербурга, Усть-Луга, Приморск, Новороссийск и Туапсе. Суммарный грузооборот этих портов составляет от 1/2 до 2/3 от общероссийского (к примеру, в 2014 г. – более 58 %¹), что позволяет сосредоточиться в основном на анализе грузооборота данных портов.

Для определения возможности отнесения субъекта РФ к сфере влияния какого-либо морского порта необходимо в первую очередь сконцентрироваться на установлении взаимосвязи между крупнейшими компаниями-экспортерами и морскими портами. В выборку крупнейших попадают компании основных экспортных отраслей с наиболее высокими показателями выручки в 2014 г.², согласно данным списка РБК-500 за 2015 г. (табл. 11).

Таблица 11

Крупнейшие по размеру выручки компании основных экспортных отраслей российской экономики в 2014 г.

Название компании и ее место в РБК-500	Штаб-квартира	Специализация	Выручка в 2014 г., млрд руб.	Прибыль в 2014 г., млрд руб.
1. «Газпром»	Москва	Нефть и газ	5 477	157
2. ЛУКОЙЛ	Москва	Нефть и газ	4 718	181
3. «Роснефть»	Москва	Нефть и газ	3 681	350
7. «Сургутнефтегаз»	Сургут	Нефть и газ	875	885

¹ Грузооборот морских портов России за 2014 г. // Ассоциация морских торговых портов. URL: <http://www.morport.com/rus/news/document1559.shtml>.

² РБК 500: Крупнейшие компании России [Электронный ресурс] // РБК. URL: <http://www.rbc.ru/rbc500/> (дата обращения: 01.09.2016).

Продолжение табл. 11

Название компании и ее место в РБК-500	Штаб-квартира	Специализация	Выручка в 2014 г., млрд руб.	Прибыль в 2014 г., млрд руб.
11. «Транснефть»	Москва	Трубопроводный транспорт	695	60
15. «Евраз»	Москва	Черная металлургия	502	-49
16. «Татнефть»	Альметьевск	Нефть и газ	476	98
18. ГМК «Норильский никель»	Москва	Цветная металлургия	447	93
19. АНК «Башнефть»	Уфа	Нефть и газ	438	43
21. НЛМК	Москва	Черная металлургия	399	33
22. Сибур Холдинг	Москва	Химия и нефтехимия	361	25
23. «Русал»	Москва	Цветная металлургия	360	-3,5
24. НОВАТЭК	Москва	Нефть и газ	358	37
28. «Северсталь»	Череповец	Черная металлургия	316	-53
31. «Сахалин Энерджи»	Южно-Сахалинск	Нефть и газ	308	118
34. ММК	Магнитогорск	Черная металлургия	303	-3,4
38. «Мечел»	Москва	Черная металлургия	246	-168
39. ХК «Металлоинвест»	Москва	Черная металлургия	245	2,5
40. ТМК	Москва	Производство труб	230	-12
46. Группа Славнефть	Москва	Нефть и газ	197	-10

Окончание табл. 11

Название компании и ее место в РБК-500	Штаб-квартира	Специализация	Выручка в 2014 г., млрд руб.	Прибыль в 2014 г., млрд руб.
47. «Еврохим»	Москва	Минеральные удобрения	195	-22
48. СУЭК	Москва	Добыча угля	194	-31
62. «Зарубежнефть»	Москва	Нефть и газ	142	8,7
65. «Нижнекамскнефтехим»	Нижнекамск	Химия и нефтехимия	137	9,4
66. «Уралкалий»	Москва	Минеральные удобрения	137	-33
69. «ТАИФ-НК»	Нижнекамск	Нефтепереработка	132	11
70. «ФортеИнвест»	Москва	Нефтепереработка	131	1,7
72. ОМК	Москва	Производство труб	129	-13
73. ЧТПЗ	Челябинск	Производство труб	128	-1,2
75. Alliance Oil	Москва	Нефть и газ	127	-8
78. Антипинский НПЗ	Тюмень	Нефтепереработка	125	-34
79. «ФосАгро»	Москва	Минеральные удобрения	123	-13
80. УГМК-Холдинг	Верхняя Пышма	Цветная металлургия	122	-29
81. «Томскнефть» ВНК	Стрежевой	Нефть и газ	121	17
88. «Русснефть»	Москва	Нефть и газ	113	13
98. «Нефтиса»	Москва	Нефть и газ	95	7,6

Всего в первой сотне крупнейших компаний РБК оказались 36 хозяйствующих субъектов, относящихся к нефтегазовой сфе-

ре (включая переработку и транспортировку), химической промышленности и производству минеральных удобрений, а также черной и цветной металлургии (включая производство труб), добыча угля. При этом из общей выручки приведенных компаний в 17,3 трлн. руб. – компании нефтегазового сектора (не включая нефтепереработку) получили 2/3 или 11,6 трлн. руб.

Следующим этапом по делимитации сфер влияния морских портов становится определение связей между компаниями-экспортерами и операторами морских портов. Такие связи могут определяться разными путями: некоторые компании напрямую выступают инвесторами строительства специализированных терминалов для приоритетной погрузки собственной продукции (пример угольного терминала в Усть-Луге), другие становятся собственниками крупных стивидоров в морских портах, инкорпорируют их в свои холдинги. Независимо от вида такой связи, ее наличие выступает важным фактором «привязки» продукции компании (вместе с ней региона, в котором располагается основное производство) к конкретному порту, происходит «закрепление» его хинтерланда. Формирование прямой связи «компания – порт» гарантирует логистическому узлу стабильный объем погрузки, однако при наличии негативных тенденций в отрасли, к которой относится предприятие, могут заметно ухудшаться и показатели работы морского порта. Так, одна из двух крупнейших стивидорных компаний Большого порта Санкт-Петербурга ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» за первые девять месяцев 2013 года снизила прибыль относительно аналогичного периода 2012 года на почти на 20 %, что было связано со снижением грузооборота из-за падения объемов перевалки черных металлов¹. Важно отметить, что ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» входит в структуру Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) Владимира Лисина, которому также принадлежит более 85 % акций НЛМК – одного из крупнейших производителей черных металлов в стране.

¹ Дятел Т. Стивидорные компании снижают прибыли // Газета “Коммерсантъ С-Петербург.” 2013. № 211. Р. 13.

Заключительный этап делимитации сфер влияния – определение приоритетного для компании-производителя ареала производства. Для упомянутой компании НЛМК к таковым относятся Липецкая, Калужская, Белгородская области, а также некоторые регионы Урала и Сибири, при этом неоспоримым в данном ряду остается приоритетность производств в Липецкой области. Данное обстоятельство (а также то, что для области данное производство является крупнейшим экспортным) дает основания отнести регион к сфере влияния Большого порта Санкт-Петербурга.

Проведенный по данному образцу анализ производственных ареалов основных компаний-экспортеров морского порта позволяет выделить некую совокупность таких ареалов, формирующих дискретный (чаще – для отдельных групп категорий экспортных специализированных грузов) или непрерывный хинтерланд (как правило, для портов с развитыми контейнерными перевозками¹). Дополнительной базой для делимитации сфер влияния морских портов могут служить публикуемые в отдельных случаях детальные данные о региональной структуре грузооборота некоторых морских портов. Определенную долю поддержки полученных выводов могут оказывать и данные Росстата по экспорту из регионов (в случае, когда статистика напрямую или косвенно указывает на направление экспорта добытых ресурсов или продукции обрабатывающей промышленности, особенно при регистрации головного офиса компании в регионе производства).

Этапы анализа хинтерландов морских портов могут быть представлены в следующей последовательности:

- Установление соответствия между крупной российской компанией и портом (через принадлежащих компании стивидоров, либо иные индикаторы).
- Установление приоритетного для компании ареала производства.

¹ Зеленов Н. Н., Клименко В. В. Изменение роли порта в современных условиях // Логистика и управление цепями поставок. 2011. Вып. 44, № 3. С. 47–56.

- Делимитация хинтерланда порта как совокупности ареалов, устойчиво осуществляющих экспорт через порт крупных компаний.
- Типология хинтерландов (по масштабу, конфигурации, специализации, устойчивости и др.).
- Структурирование территории России с учетом конфигурации хинтерландов ведущих портов.

На завершающем (обобщающем) этапе анализа становится возможным провести делимитацию сфер влияния всех крупных портов Европейской части России, а также отдельных портовых бассейнов. Это позволяет также установить транспортно-логистические схемы для ультраконтинентальных территорий России (для которых доступ к морскому транспорту является особенно важным, учитывая экспортный потенциал их экономик) и оценить перспективы их изменения.

2.2.2. Опыт делимитации хинтерландов морских портов Европейской части России по основной номенклатуре экспорта

Важным фактором формирования основных экспортных потоков, создаваемых крупнейшими компаниями-экспортерами России, способным в некоторой степени компенсировать высокую стоимость доставки товаров, является возможность выстраивания долгосрочных связей со стивидорами морских портов. Наиболее выгодной для экспортера формой такого сотрудничества становится приобретение компаний-стивидоров в собственность (полную или частичную). Именно подобную стратегию избрали для себя такие компании как «Роснефть», «Норильский Никель», «Лукойл», «СУЭК» и другие. Выявление аналогичного рода связей позволяет не только идентифицировать границы хинтерландов морских портов, но и анализировать формирование внутрироссийских транспортных потоков, а также прогнозировать их развитие. Охарактеризованные в данном исследовании связи экспортеров и стивидо-

ров морских портов, выявленные в условиях недостатка открытых данных (как в официальной статистике, так и в публичных данных компаний), не представляют собой исчерпывающий список (табл. 12), но позволяют проиллюстрировать общую ситуацию.

Для ряда портов, таких как Высоцк, круг основных компаний-экспортеров ограничивается небольшим числом (для Высоцка – Лукойл и Южкузбассуголь), для других (особенно крупнейших) – список только основных партнеров одного лидирующего стивидора может превышать десяток компаний. Как правило, соответствующая информация является закрытой, так как вызывает значительный интерес у конкурентов-стивидоров, предоставляющих аналогичные услуги, в том числе в том же самом порту – данное обстоятельство стало основным препятствием к формированию более полной картины устойчивых связей.

Среди крупнейших портов Европейской части России портовые комплексы Новороссийска и Санкт-Петербурга выделяются своей более широкой специализацией, а также значительной конкуренцией между стивидорами внутри порта. Тем не менее, общий анализ открытых источников информации (о заключенных контрактах, выполненных работах, поставках по определенным направлениям и др.) позволяет идентифицировать границы их хинтерландов (рис. 7, 8).

Анализируя ситуацию, необходимо отметить, что среди экспортеров южных регионов порт Новороссийска пользуется, естественно, неоспоримым преимуществом, равно как и порт Санкт-Петербурга – на северо-западе России. Хинтерланды обоих портов отличаются значительной неоднородностью, что в первую очередь обусловлено дифференциацией экономического пространства России. Некоторые регионы входят в хинтерланды портов уже в силу самой их специализации.

Важной характеристикой, иллюстрирующей соперничество между портами, является пересечение границ их зон влияния – часть регионов не может быть отнесена к хинтерланду только одного порта. В ряде случаев компании-экспортеры пользуются услугами разных портов; к примеру, компания «Русал» может

Таблица 12

**Выявленные связи стивидоров основных морских портов
Европейской части России с компаниями-экспортерами**

Морской порт	Стивидор	Компания-экспортер	Основной вид экспортной продукции	Основные ареалы производственной деятельности
Арктический бассейн				
Архангельск	ООО «РН-Архангельскнефтепродукт»	Роснефть	углеводороды	Ханты-Мансийский АО, Ямало-Ненецкий АО, Республика Татарстан и др.
	ЗАО «Лесозавод № 25» (ГК «Титан»), ОАО «Лесозавод № 2», ОАО «Северное лесопромышленное товарищество Лесозавод № 3», ОАО «Солембальский ЛДК»		лес и лесоматериалы	Архангельская область
	Архангельский морской торговый порт	Норильский никель	цветные металлы	Красноярский край
Кандалакша	Кандалакшский морской торговый порт (КМТП)	Талдинская топливно-энергетическая компания	уголь	Кемеровская область
Мурманск	ОАО «Мурманский морской торговый порт»	Сибирская угольная энергетическая компания (СУЭК)	уголь	Кемеровская область, Красноярский край, Республика Хакасия

Продолжение табл. 12

Морской порт	Стивидор	Компания-экспортер	Основной вид экспортной продукции	Основные ареалы производственной деятельности
	Мурманский транспортный филиал ОАО «ГМК «Норильский никель»	Норильский никель	контейнеры с медно-никелевым сырьем и готовой продукцией	Мурманская область
	Мурманский морской рыбный порт		рыбопродукция	Мурманская область
	«Мурманский балкерный терминал»	Еврохим	сухие минеральные удобрения	ОАО «Апатит», Ковдорский ГОК и заводы-производители минеральных удобрений Балаково, Воскресенск и Череповец
	ООО «Коммандит Сервис»	Лукойл, Газпром Нефть, Башнефть, ТАИФ-НК,ТНК-ВР	нефтепродукты	Республика Башкирия, Пермская область и др.
	Нефтяной терминал «Белокаменка»	Роснефть, Лукойл и Нарьянмарнефтегаз	нефтепродукты	Республика Башкирия, Пермская область и др.
	ООО «Первый Мурманский терминал»	Для МО РФ, ЗАТО	нефтепродукты	Республика Башкирия, Ленинградская область и др.
Балтийский бассейн				
Выборг	ООО «Порт Логистик» (ООО «Порт Выборгский»)	Уралхим	Минеральные удобрения	Пермский край, Кировская область, Московская область

Продолжение табл. 12

Морской порт	Стивидор	Компания-экспортер	Основной вид экспортной продукции	Основные ареалы производственной деятельности
Высоцк	ОАО «РПК-Высоцк-Лукойл-П»	Лукойл	Нефть, нефтепродукты	Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Ненецкий автономный округ, Волгоградская область, Республика Коми
	ООО «Порт Высоцкий»	Южжубассуголь	Уголь	Кемеровская область
Приморск	ОАО «Приморский торговый порт» (ПАО «НМТП»)	Транснефть	Нефть, нефтепродукты	Нижегородская область, Владимирская область, Ивановская область, Ярославская область, Тверская область, Ленинградская область
Санкт-Петербург	ОАО «Морской порт Санкт-Петербург»	НЛМК	Черные металлы (в т. ч. сталь, прокат, трубы)	Липецкая, Калужская, Белгородская области
Усть-Луга	АО «Усть-Луга Ойл», ООО «Невская трубопроводная компания»	Сургутнефтегаз	Нефть, нефтепродукты	Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Республика Саха (Якутия), Тюменская область, Томская область, Омская область, Иркутская область, Новосибирская область, Красноярский край, Ненецкий автономный округ

Продолжение табл. 12

Морской порт	Стивидор	Компания-экспортер	Основной вид экспортной продукции	Основные ареалы производственной деятельности
	ОАО «Ростерминал-голь»	СУЭК	Уголь	Кемеровская область, Красноярский край, Республика Хакасия, Республика Бурятия, Забайкальский край, Хабаровский край, Приморский край.
	ООО «СИБУР-Портэнерго»	Новатэк, Сибур Холдинг	Сжиженный природный газ	Ямало-Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ, Тюменская область
	ОАО «Европейский серный терминал» ООО «Смарт Балк Терминал»	Еврохим, ФосАгро	Минеральные удобрения	Ленинградская область, Тульская область, Ставропольский край, Краснодарский край, Мурманская область, Вологодская область, Саратовская область
Азово-Черноморский бассейн				
Азов	ОАО «Азовский морской порт»		Зерновые и генеральные грузы, уголь	Ростовская область, Краснодарский край
	филиал ООО «Аутспан Интернешнл АЗТ»		Зерновые грузы	Волгоградская область,

Продолжение табл. 12

Морской порт	Стивидор	Компания-экспортер	Основной вид экспортной продукции	Основные ареалы производственной деятельности
	ООО «Судоходная компания «Голубая волна»		Генеральные, контейнерные и зерновые грузы	Ставропольский край, Республика Калмыкия
	ОАО «Азовский завод стройматериалов»		Генеральные, контейнерные грузы	Казахстан
	ООО «ДонТерминал»		Наливные грузы (нефтяной терминал)	Башкортостан, Татарстан, Самарская область
Ейск		Магнитогорский металлургический комбинат	металлы	Уральский регион
	«Ейский портовый элеватор»		зерно	Юг России
	«Ейск-Порт-Виста»	Краснодарзернопродукт, Краснодарзернопродукт-Экспо, голландская Agricultural European Fund B. V	Перевалка нефтепродуктов, пищевых наливных грузов	Краснодарский край, Ростовская область
	ООО «Ейск-Приазовье-Порт»		лес	Пермский край

Продолжение табл. 12

Морской порт	Стивидор	Компания-экспортер	Основной вид экспортной продукции	Основные ареалы производственной деятельности
Кавказ	ЗАО «Лада-Геленджик-транс»	агроиндустриальный холдинг «Юг Руси»	Зерновые грузы, шрот, наливные грузы	Ростовская область
	«ЕвроГЭК-Универсал»		Навалочные грузы	Краснодарский край
	ООО «Ифотек Ново»	танкер-накопитель "Alan Veliki"	нефтепродукты	
	«Югнефтехимтранс-зит»		рейдовая перевалка серы	Астраханское газоконденсатное месторождение
Новороссийск	ЗАО «Каспийский трубопроводный консорциум-Р» (ЗАО «КТК-Р»)	КазМунайГаз, Шеврон Каспизн Пайплайн Консорциум Компани (акционером выступает также РФ)	углеводороды	Северный Прикаспий (Казахстан)
	Новороссийский Судоремонтный завод	Магнитогорский Металлургический Комбинат, Новолипецкий Металлургический Комбинат, Уральская сталь,	прокат черных металлов, цветные металлы, химические, продовольственные грузы, цемент	Белгородская, Вологодская, Липецкая области, Урал

Продолжение табл. 12

Морской порт	Стивидор	Компания-экспортер	Основной вид экспортной продукции	Основные ареалы производственной деятельности
		Ижсталь, Мечел, Первоуральский Новотрубный завод, Нижнетагильский Metallurgical, Осковский Электрометаллургический Комбинат, Красный Октябрь, Северсталь		
Ростов-на-Дону	ОАО «Новошахтинский завод нефтепродуктов» филиал «Ростовский»		Наливные грузы (нефтяной терминал)	Башкортостан, Татарстан, Самарская область
Таганрог	ОАО «Таганрогский морской торговый порт»		Наливные, сухие, контейнерные грузы	Ростовская область, Краснодарский край,
	ООО «ТСРЗ»		Сухие генеральные грузы, в том числе зерновые	Ростовская область
	ОАО «Приазовье»	Альянс	Металлом, уголь, навалом, металлолом, зерновые грузы	Ростовская область

Окончание табл. 12

Морской порт	Стивидор	Компания-экспортер	Основной вид экспортной продукции	Основные ареалы производственной деятельности
	ООО «Курганнефтепродукт»		Наливные грузы (нефтяной терминал)	Курганская область
Тамань	ЗАО «Таманьнефтегаз»	ОТЭКО	нефть, сжиженные углеводороды, газ (СУГ) и мазут	Регионы добычи НК «ЛУКОЙЛ», ОАО «Роснефть», ТОО «Тенгизшевройл» (Казахстан), Татнефть (Татарстан), Сибур (РФ, нефтехимия), Башнефть (Башкирия)
	Зерновой терминал	Kernel, Glenscore International	Зерновые грузы, пищевые грузы	Краснодарский, Ставропольский края
	ООО «Морской терминал Тамань»	«Пищевые ингредиенты»	пищевые грузы	Краснодарский край
Темрюк	Порт «Мечел-Темрюк»	Мечел	металлы	Якутия, Кемеровская, Иркутская области
Туапсе	UCLN	НЛМК	Черные металлы	Липецкая область
	ОАО «Туапсинский МТП»			Юг России, Южный Урал, Западная Сибирь, Казахстан, страны Средней Азии и Закавказья.
	ООО «Туапсинский балкерный терминал»	Еврохим	Минеральные удобрения	Тульская область, Краснодарский край, Вологодская область

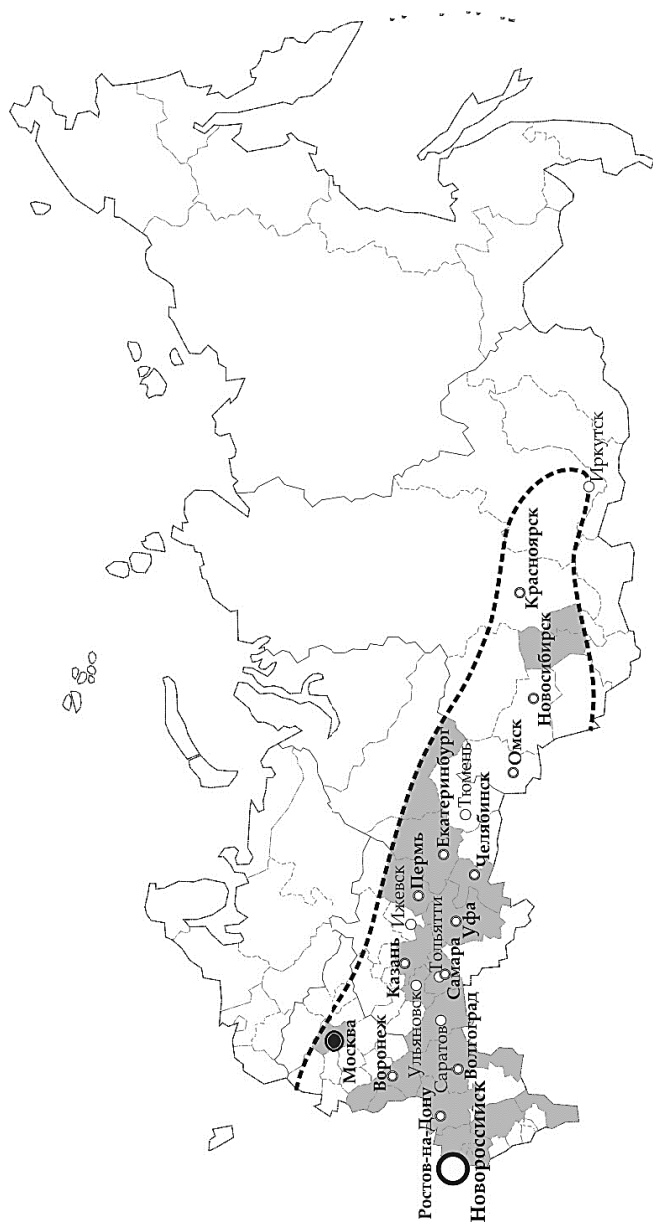


Рис. 7. Хинтерланд Новороссийского морского порта
(с указанием ареалов происхождения наиболее активных и устойчивых экспортных поставок через порт)

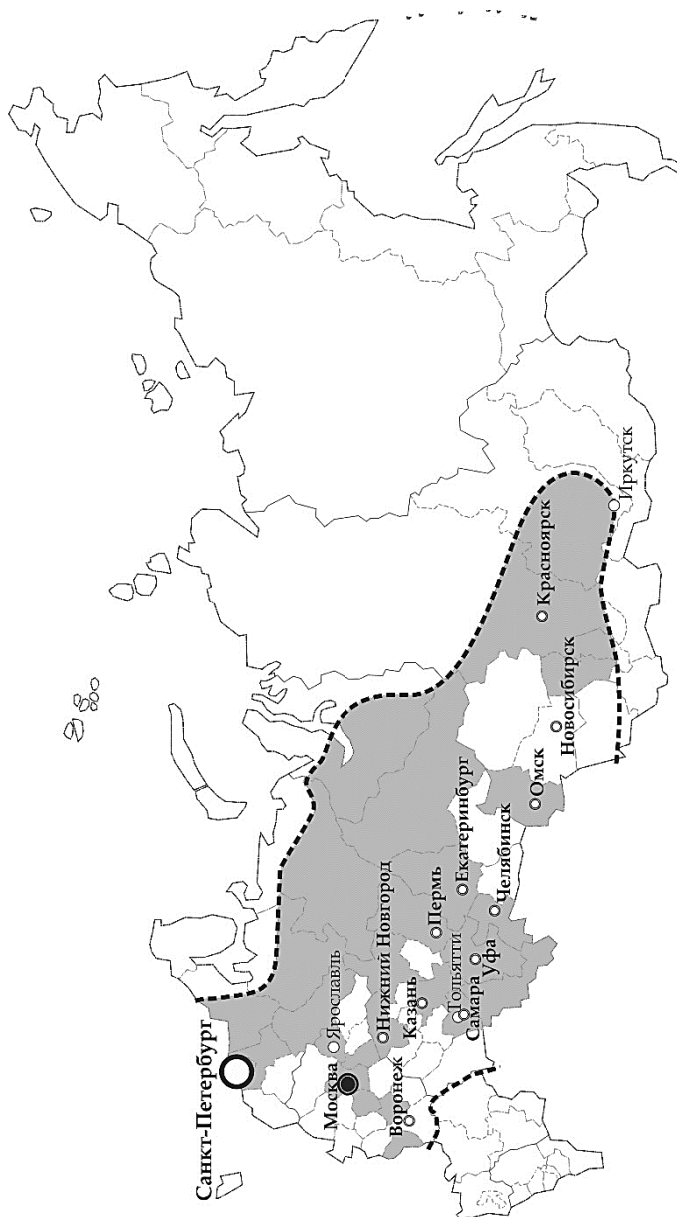


Рис. 8. Хинтерланд Санкт-Петербургского морского порта
(с указанием ареалов происхождения наиболее активных и устойчивых экспортных поставок через порт)

поставлять продукцию со своего завода в Хакасии как через Новороссийск (в страны Средиземноморья), так и через Санкт-Петербург (в страны Северной Европы). При этом, на принятие решения по направлению товаров на экспорт через тот или иной морской порт, безусловно, оказывают влияние и затраты на логистику, и стоимость услуг компаний-стивидоров, которые в последние годы работают на все более конкурентном рынке.

Необходимо отметить, что важным фактором развития морских портов Европейской части России (и изменения границ их хинтерландов) в последние годы стали, в том числе, и международные отношения. Все более последовательно реализуемая политика на перенаправление российских экспортных грузовых потоков в российские же порты (вместо часто использовавшихся ранее портов иностранных) привела к постепенному сокращению роли портовых комплексов Эстонии, Латвии и Литвы (а в последние годы и Украины) в российской внешней торговле.

2.2.3. Портово-логистические комплексы Европейской части России в функционировании экономики регионов Сибири

Экспорт регионов Сибири в российской статистике. Многие десятилетия Сибирь концентрирует крупнейшие предприятия экспортных отраслей (рис. 9), обеспечивая 85 % общероссийского производства угля, 66 % – нефти, около 40 % лесоматериалов, более 1/4 целлюлозы и т. д.¹

В числе сибирских регионов-экспортеров (рис. 10) крупными объемами поставок за рубеж отличаются Ханты-Мансийский автономный округ, Кемеровская область, Красноярский край и Иркутская область (табл. 13). Именно данные территории во многом обеспечивают вклад Сибири в общероссийский экспорт, формирующий основные доходы страны.

¹ По данным Росстата за 2014 г.; Тюменская область отнесена к Сибири.

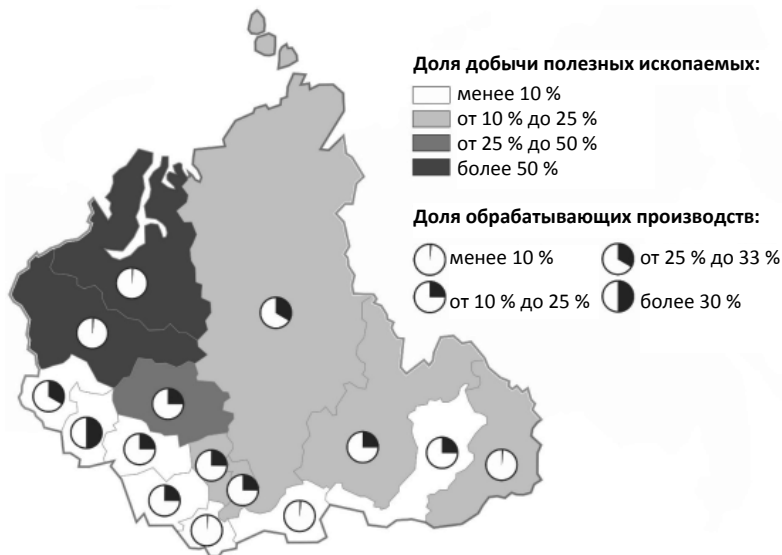


Рис. 9. Добыча полезных ископаемых и обрабатывающие производства в отраслевой структуре валовой добавленной стоимости регионов Сибири в 2013 г.¹

Согласно обобщенным данным², для Сибирского федерального округа (далее – СФО) основными направлениями экспорта в 2015 г. стали: Нидерланды (более 17 % стоимости экспортированных товаров), КНР (более 13 %; вместе с Тайванем, по которому статистика ведется отдельно, Китай выходит на первое место среди стран-импортеров товаров СФО с долей около 18 %), Япония (более 9 %), Республика Корея (8 %), Турция (более 6 %), Украина (более 4 %), США и Германия (каждая по 4,2 %). У Тюменской области в списке основных стран-импортеров продукции присутствие

¹ Составлено по: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015: Стат. сб. М.: Росстат, 2015. 1266 с.

² Внешняя торговля субъектов РФ СФО. Таможенная статистика внешней торговли Сибирского таможенного управления. [Электронный ресурс]. URL: http://stu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=section&id=34&Itemid=250 (дата обращения: 21.02.2015).

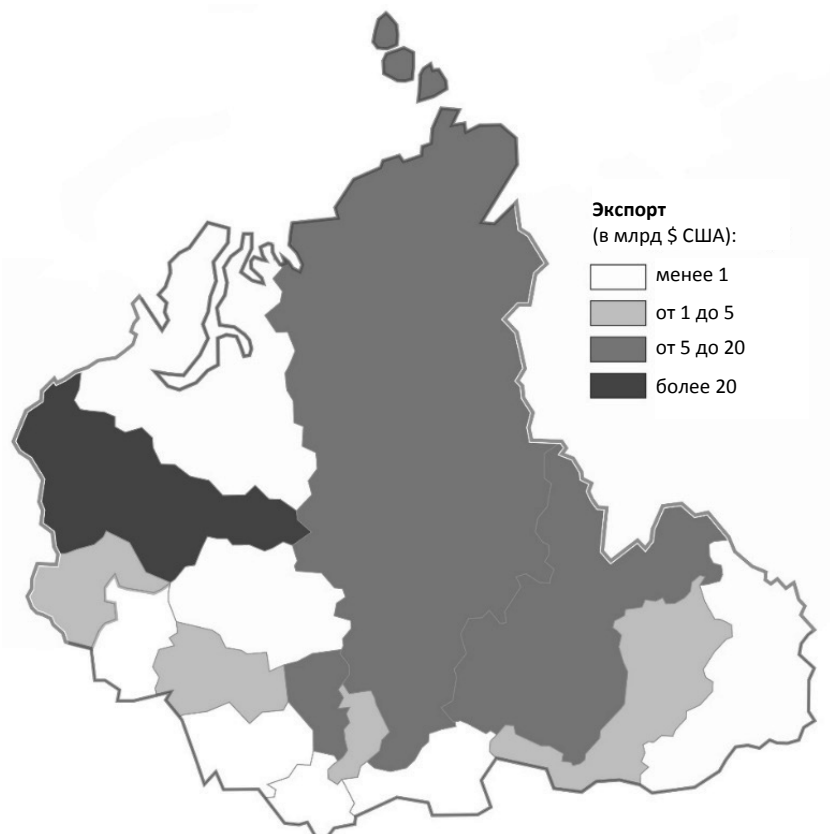


Рис. 10. Регионы Сибири по объему экспорта в 2014 г.
(в фактически действовавших ценах; в млрд. долл. США)¹

азиатских стран менее выражено: Нидерланды, Германия, Польша, Италия и США опережают таких азиатских партнеров как Япония и Китай.

На изменение списка основных экспортных направлений для каждого региона значительное влияние оказывает не только гео-

¹ Составлено по: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015: Стат. сб. М.: Росстат, 2015. 1266 с.

Таблица 13

Экспорт регионов Сибири в 2005–2014 гг.¹

Субъект РФ	В фактически действовавших ценах, в млн долл. США			В процентах к 2005 г.	
	2005	2010	2014	2010	2014
Тюменская область	30725	45267,4	23638	147,33	76,93
в том числе: Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	11615,2	16069,6	20477,5	138,35	176,30
Ямало-Ненецкий автономный округ	532,2	435,5	507,8	81,83	95,42
Тюменская область без автономных округов	18577,6	28762,3	2652,6	154,82	14,28
Республика Алтай	32,1	44,3	25,6	138,01	79,75
Республика Бурятия	228,3	449,3	1278,9	196,80	560,18
Республика Тыва	3	3	0,5	100,00	16,67
Республика Хакасия	703,8	1893,1	1929,9	268,98	274,21
Алтайский край	744,1	514,8	735,7	69,18	98,87
Забайкальский край	246,7	130,3	217,6	52,82	88,20
Красноярский край	6214,9	9880,8	7731	158,99	124,39
Иркутская область	3307,4	5111,7	7133,9	154,55	215,70
Кемеровская область	4905,8	10323,4	12741,2	210,43	259,72
Новосибирская область	954,1	1680,9	1893,8	176,18	198,49
Омская область	7180,3	6912	842,5	96,26	11,73
Томская область	1112,9	759,7	439,9	68,26	39,53

графическое положение, но и экономическая специализация, формирующая номенклатуру экспортных поставок. Например, крупнейший экспортер среди регионов СФО в 2015 г. – Кемеровская область (9,82 млрд долл. США) – в первой тройке зарубежных партнеров имеет КНР (с Тайванем), Республику Корея и Японию; в

¹ Составлено по данным Росстата.

эти три страны направлено почти 37 % экспорта области (преимущественно уголь), тогда как в «западном» направлении (в такие государства как Великобритания, Турция, Нидерланды, Германия и Бельгия) оформлено около 35 % экспорта. Второй по размеру экспорта регион СФО – Красноярский край (6,47 млрд долл. США); треть экспорта в 2015 г. он отправил в Нидерланды и Германию (КНР, занявшая третье место в списке, импортировала менее 7 % товаров). В экспорте Иркутской области (в последние годы занимающей третье место в СФО, в 2015 г. – 6,13 млрд долл. США), значительно преобладает азиатское направление: практически 60 % ориентировано на КНР, Японию и Республику Корея. Из крупных европейских партнеров (3 место списка) выделяются Нидерланды с долей в 11,2 %; на США, Турцию, Польшу и Италию (в порядке убывания размера экспорта) вместе пришлось 10,8 %.

Безусловно, роль регионов Сибири в российском экспорте, формирующем основу экономики в нашей стране, не исчерпывается приведенными данными. Специфика российской статистики такова¹, что реальный объем сибирского экспорта существенно занижен (некоторые аналитики только по субъектам СФО оценивают его в 3–4 раза выше официальных сведений²); при этом внешнеторговые поставки лишь Тюменской области в 2014 г. можно оценить примерно в 100 млрд долл. США (или около 1/5 экспорта страны), а всех регионов Сибири – более 40 % от общероссийского.

Российский экспорт через морские порты и ультраконтинентальность сибирских территорий.

Значительный объем экспорта из регионов Сибири актуализирует вопрос логистики поставок, тем более, что многие из крупнейших стран-импортеров находятся вдали от российских границ,

¹ Дец И. А. Оценка экспорта сибирских регионов и участия в нем морских портов Европейской России // Вестн. Забайкал. гос. ун-та. 2017. Т. 23. № 1. С. 118–129.

² 200 крупнейших экспортеров Сибири (2013 год). Аналитический центр «Эксперт. Сибирь» [Электронный ресурс]. 2014. URL: [\(http://www.expertsib.ru/top-kompanij-sibiri/top-200-eksporteryi-sibiri/200-krupnejshix-eksportеров-sibiri-\(2013-god\)\)](http://www.expertsib.ru/top-kompanij-sibiri/top-200-eksporteryi-sibiri/200-krupnejshix-eksportеров-sibiri-(2013-god)) (дата обращения: 06.06.2016).

а это делает невозможным поставки товаров к ним напрямую сухопутным транспортом. В ситуации выбора между транзитом через третьи страны и отправкой товаров морским путем, в большинстве случаев более экономичным оказывается второй способ. Именно поэтому, около 60 % внешнеторгового грузооборота России проходит через морские порты¹. Несомненно, данная тенденция относится и к экспорту из сибирских регионов, чье ультраконтинентальное положение (обусловленное удаленностью от незамерзающих морей) многократно удорожает доставку товаров до морского побережья, а значит – сокращает прибыль экспортеров, так как конкуренция с более удобно расположенными в транспортном отношении иностранными производителями аналогичных товаров не позволяет переложить издержки на плечи покупателей.

Несколько смягчает ситуацию с транспортировкой товаров морем из Сибири наличие собственных морских портов на Арктическом побережье: Диксон, Хатанга, Дудинка и Игарка в Красноярском крае, а также начавший функционирование порт Сабетта, строящийся на Ямале. Однако отсутствие стабильной транспортной связи этих портов с внутренними частями континента, а также крайне короткий период навигации без ледокольной проводки не позволяют иметь им сколько-нибудь значимые показатели грузооборота в общероссийском масштабе; в последнее десятилетие они не перерабатывали более 100 тыс. т грузов в год. Исключение составляет порт Дудинка, тяготеющий к крупному промышленному центру Заполярья – Норильску. Высокая стоимость экспортируемых цветных (меди, никеля, кобальта), а также драгоценных металлов (палладия, осмия, платины, золота, серебра, иридия, родия, рутения), наряду с отсутствием альтернативы Северному морскому пути, позволяют Дудинке сохранять довольно высокий для арктического порта ежегодный грузооборот (более 1 млн т.).

¹ Транспортная отрасль: грузовые перевозки. Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) [Электронный ресурс]. 2014. URL: <http://ru.investinrussia.com/about> (дата обращения: 06.06.2016).

Аналогичная ситуация складывается с морским портом Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе. Начатое в 2012 г. строительство порта было напрямую связано с необходимостью экспорта продукции строящегося завода по сжижению природного газа (Ямал-СПГ). Порт принимает грузы с 2015 г., однако полностью строительство должно быть завершено в 2017 г. В настоящее время грузооборот порта не превышает 1 млн т в год, однако в перспективе завод Ямал-СПГ должен обеспечить увеличение отгрузки на экспорт. В планах – повышение грузооборота порта до 30 млн т и даже 70 млн т в год (к 2040 г.) как за счет роста объема экспорта нефтегазового сырья, так и перепрофилирования порта в многофункциональный, включая создание сухогрузной части¹. Достижение таких размеров грузопотоков возможно только после завершения строительства дорогостоящего железнодорожного пути до порта, без которого привлечение грузов с остального континента не представляется возможным.

Потенциал морских портов Арктики, в итоге, невелик, и основополагающее значение для сибирских экспортеров обретают в этих условиях морские порты Дальнего Востока и Европейской части России, удаленные от ведущих региональных центров Сибири на обширные расстояния (табл. 14).

Из представленного в таблице перечня городов наиболее «приблизен» к портам Дальневосточного бассейна Иркутск. Прочие центры удалены от российского Приморья на значительно большее расстояние; путь от Тюмени к тихоокеанским портам оказывается длиннее, нежели от Иркутска до Мурманска, самого удаленного из крупных портов Европейской части России (для Иркутска). Путь от Иркутска до Санкт-Петербурга ближе, чем до

¹ Подписан Меморандум о сотрудничестве между Министерством транспорта РФ и Правительством Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). ГТЛК – Государственная транспортная лизинговая компания [Электронный ресурс]. 2013. URL: http://gtlk.ru/press_room/news/item/Novosti/Podpisan-Memorandum-o-sotrudnichestve-mezhdu-Ministerstvom/ (дата обращения: 03.03.2016).

Таблица 14

**Расстояния от некоторых региональных центров Сибири
до крупнейших (по грузообороту) морских портов
Азово-Черноморского, Арктического, Балтийского
и Дальневосточного бассейнов, км**

	Мурманск	Санкт-Петербург	Новороссийск	Находка
Тюмень	3300	2600	3000	7000
Новосибирск	4600	3800	4200	5800
Кемерово	4800	4100	4400	5600
Красноярск	5400	4600	5000	5000
Иркутск	6400	5600	6000	4000

других западных портов России, однако он в 1,4 раза длиннее, чем путь к Тихому океану. Черноморский порт Новороссийск – в 1,5 раза дальше от Иркутска, чем Находка. Путь от Тюмени к морским портам запада гораздо короче, однако остается очень протяженным: ближайший крупный порт – Санкт-Петербург – удален на 2 600 км, а порты Арктики и Азово-Черноморского бассейнов расположены в 3 тыс. км и далее. Транспортное положение Новосибирска характеризуется более близким, чем у Иркутска, расстоянием до ближайшего крупного морского порта – в данном случае Санкт-Петербурга, а также в целом более благоприятным относительно морских портов Европейской России. Локализация г. Кемерово, как и г. Красноярск – «промежуточная», ближайшим для них остается порт Санкт-Петербурга, однако расстояния до других морских гаваней уже меньше, что в случае с Красноярском делает неочевидным выбор между Новороссийском и Находкой. Для экспортеров этих территорий большее значение приобретает, все же, специализация портов, а также конкуренция между ними в тарифах, скорости обработки грузов, наличии удобных и развитых подъездных путей, возможности погрузки на суда с большей осадкой и т. д. Ультраконтинентальные территории, расположенные на расстоянии более 4 тыс. км от крупнейших портов любых бассейнов, при этом, не имеют возможности экономить на транспортных

издержках – любого рода логистика (при отсутствии субсидирования) оказывается для них одинаково затратной. В такой ситуации отправка грузов обусловлена скорее направлением экспорта, т. е. для отправки угля в Республику Корея, Японию и Австралию кузбасский производитель вероятнее воспользуется морским портом на Дальнем Востоке, а для поставки лесоматериалов в Турцию из Иркутской области более ожидаемым будет западный маршрут.

Роль морских портов европейской части России в сибирском экспорте. Проследить влияние морских портов на экспортоориентированную экономику Сибирских регионов позволяет статистика таможенных управлений по федеральным округам, указывающая направления, товарные группы экспорта и его стоимость¹. Обработка данных по СФО и Тюменской области за 2015 г. позволяет выделить «преимущественно западные» и «преимущественно восточные» направления экспорта рассматриваемых регионов. К западному направлению отнесены, в первую очередь, страны Европы (кроме имеющих прямую границу с Россией, что в большинстве случаев позволяет отправлять товары, минуя морские порты). К этому же направлению отнесены страны Средиземноморья: Турция, Израиль, Египет, Тунис и другие, экспорт в которые идет преимущественно через порты Азово-Черноморского бассейна. Аналогично, к восточному направлению отнесен экспорт в страны АТР (без учета внешнеторговых поставок в КНР, осуществляемых преимущественно наземным транспортом).

Учет западного и восточного векторов «морского экспорта» позволяет четко идентифицировать в Сибири сферу влияния морских портов Европейской части России (рис. 11). В группу с *максимальным влиянием* попадают все главные регионы-экспортеры за исключением Иркутской области; их доля экспорта, направленная на запад, превышает 50 %. При этом доля направленного на

¹ Итоги внешней торговли субъектов РФ УрФО. Таможенная статистика внешней торговли Уральского таможенного управления. [Электронный ресурс]. 2016. URL: http://utu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=12928&Itemid=227 (дата обращения: 01.04.2016).

восток экспорта (без КНР) только в Ямало-Ненецком автономном округе – свыше 30 %.

Во второй группе (*значительного влияния*) доля направленного на запад экспорта – меньше, варьируя в границах от 30 до 50 %. Для этих регионов (исключая Омскую область) характерна тенденция увеличения доли восточного экспорта, который (даже без учета КНР) достигает чуть более 20 %, что и позволяет отнести эти регионы к окраинам зоны влияния западных морских портов России. Для Омской области, при этом, наиболее важным направлением внешнеторговых связей оказывается южное, долю которого в настоящее время (с момента начала действия Евразийского экономического союза) достоверно установить практически невозможно.

Схожие приоритеты во внешней торговле имеют Новосибирская область и Алтайский край: у них южное направление составляет заметную долю экспорта; западный экспорт через морские порты, при этом, лишь немного превышает 20 %, а доля возможного экспорта в восточном направлении через морские порты – не более 10 %. При таких характеристиках назвать влияние западных российских портов на экономику данных регионов определяющим – трудно (рис. 11).

Огромные расстояния от сибирских промышленных центров до морских портов Европейской России, в итоге, не препятствуют последним оказывать не только значительное, но и (в ряде случаев) определяющее влияние на экономику сибирских регионов. Расстояние до морских гаваней является, при этом, важным, но не абсолютным фактором воздействия.

Возможно ли в будущем существенное ослабление влияния западных морских портов России на экономику сибирских регионов? Развитие морских портов в сибирской Арктике может в перспективе привести к некоторому перераспределению экспорта, но стоимость создания необходимой транспортной инфраструктуры требует огромных финансовых затрат не только на этапе строительства, но и для поддержания ее в сложнейших климатических условиях Севера. Более вероятный вариант снижения влияния

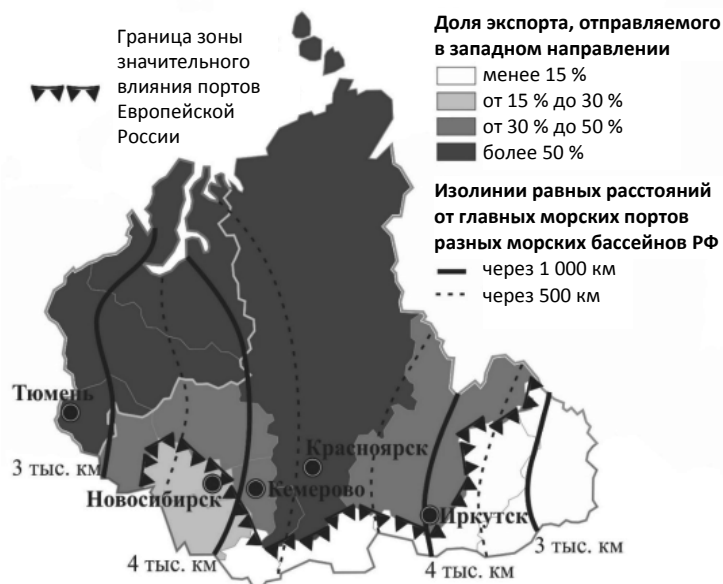


Рис. 11. Доли экспорта товаров, отправляемых в западном направлении; изолинии равных расстояний до крупнейших по грузообороту морских портов Азово-Черноморского, Арктического, Балтийского и Дальневосточного бассейнов; граница зоны влияния западных морских портов в Сибири

западных портов – переориентация экспортных потоков. Действительно, если европейские и в целом «западные» покупатели российских экспортных ресурсов значительно снизят объемы закупок, либо восточное направление экспорта для России станет более приоритетным – снижение влияния западных морских портов России на сибирский экспорт возможно. Смену геоэкономического вектора страны важно сочетать с одновременным наращиванием роли дальневосточных портов в российском экспорте, так как только морской транспорт позволит в перспективе избежать неблагоприятной ситуации «единственного покупателя», диктующего цены и условия (что теоретически может случиться с трубопроводным экспортом газа и нефти в КНР), или неожиданных изменений условий по транзиту товаров на территориях третьих

222

стран (что России уже приходилось испытывать на западном направлении не только с трубопроводами, но и с транзитом грузовых автомобилей по территории Польши и Украины). Полная же переориентация экспорта с западного направления на другие в настоящее время – маловероятна, тем более учитывая, что имеющаяся (и стабильно развивающаяся) транспортно-логистическая инфраструктура портов Европейской части России уже сейчас порождает множество позитивных возможностей и эффектов как для регионов-экспортеров, так и для экономического и социального развития приморских и смежных территорий¹.

¹ Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Издательство Южного федерального университета, 2016. 236 с.

2.3. Инвестиционная специфика приморских территорий Европейской части России как фактор трансграничной кластеризации

На современном этапе развития мирового хозяйства движущей силой экономической глобализации является, в первую очередь, международное движение капитала, особенно прямых зарубежных инвестиций, которые становятся едва ли не первостепенным фактором социально-экономического развития ряда стран и регионов, особенно развивающегося мира¹. Высокая инвестиционная активность является необходимым условием развития национальной экономики, а использование прямых иностранных инвестиций (ПИИ) – объективной необходимостью, обусловленной системой участия экономики страны в международном разделении труда и притоком капитала в отрасли, свободные для предпринимательства². Одновременно с этим, значительную роль на современном этапе развития мировой экономики играет Мировой океан, который продолжает все масштабнее вовлекаться в глобализирующуюся систему общественного воспроизводства, когда рыночные импульсы стимулируют стягивание экономической активности и ее концентрацию у морских побережий³. Российская Федерация в данном случае не является исключением.

¹ География мирового хозяйства. Часть 1 / Под ред. Б. Н. Зимина. М.: Изд-во Российского открытого университета, 1992. 160 с.

² Постиндустриальное развитие капиталистических стран: географический прогноз / Отв. ред. Б. Н. Зимин, С. Б. Шлихтер. М.: Наука, 1993. 192 с.; Экономическая география мирового развития. XX век // Под общ. ред. Ю. Г. Липеца, В. А. Пуляркина, С. Б. Шлихтера. СПб.: Алетейя, 2003. 397 с.

³ *Bosworth A.* The world-city system by the year 2000 // *Journal of Developing Societies.* 1996. Vol. 12 (1). P. 52–67; *Cartier C.* Cosmopolitics and the maritime world city // *The Geographical Review.* 1999. Vol. 89 (2). P. 278–289.

Прежде, чем приступить к анализу места России и ее приморских регионов в международном движении прямых инвестиций, необходимо уделить внимание такому важному с методологической точки зрения моменту, как источники информации. Существует ряд авторитетных организаций, предоставляющих данные о географии ПИИ, а также их отраслевой структуре. На международном уровне это ЮНКТАД (UNCTAD), Международный валютный фонд (IMF), а также Всемирный Банк (The World Bank). На национальном уровне это, как правило, Банк России и Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации (Росстат).

Анализируя общие закономерности динамики ПИИ в России, можно заметить, что данные о накопленных ПИИ в России и российских ПИИ за рубежом в международных и национальных источниках информации значительно отличаются. Объясняется это рядом причин. Например, публикуя данные о географии участия России в международном движении капитала, Банк России дает сведения только о географии движения прямых и портфельных инвестиций, к тому же не приводя данных о географии международной инвестиционной позиции нашей страны. В отличие от Банка России, Росстат публикует сведения о географии накопленных инвестиций, однако они базируются на другой методологической базе (не включающей, в частности, данные об организациях денежно-кредитной сферы), значительно занижающей объем этих инвестиций. Однако и эти неполные данные позволяют сделать некоторые выводы. Один из российских исследователей в области ПИИ А. В. Кузнецов пишет: «Неадекватность российской официальной статистики (поскольку Росстат формально не учитывает ПИИ в финансовом секторе) связана с тем, что отечественные компании даже в случае легального прямого инвестирования не склонны особенно афишировать на родине вывоз своего капитала. В то же время в странах, получающих их средства, они реже заинтересованы преуменьшать размеры своих вложений, поскольку обычно ПИИ позитивно воздействуют на принимающую экономику (например, увеличивая число рабочих мест). Тем не менее,

информация по таким важным получателям российских ПИИ, как Великобритания и Италия, отсутствует. В частности, британское статистическое ведомство после 2000 года не обнародует данные о ПИИ из России. Некоторые государства (например, Нидерланды) часто являются местом регистрации российских дочерних структур, инвестирующих средства в третьи страны или репатририрующих капитал на Родину, что снижает точность статистических сведений»¹. И все же сопоставление данных центральных банков разных стран позволяет получить общие представления о масштабах российских ПИИ.

Российская Федерация относится к странам со сбалансированным характером участия в международном движении ПИИ. Согласно данным Центрального Банка, к концу 2015 г. объемы накопленных ввезенных и вывезенных прямых инвестиций составили 342,4 млрд долл. и 371,7 млрд долл. соответственно. С началом экономических реформ 1990-х гг., происходит активное привлечение иностранного капитала в Россию. Среди группы стран с переходной экономикой она является лидером по объему накопленных ввезенных прямых зарубежных инвестиций: в 2015 г. ее доля в данной группе составила 43 %. В мировом масштабе по совокупному объему накопленных ввезенных ПИИ в 2015 г. доля России составила около 1 %, что соответствует 21 месту среди стран-получателей прямых инвестиций².

При этом отмечается существенное снижение поступающих в Россию потоков ПИИ после 2014 г.; так, если в 2010 г. объем поступивших в Россию инвестиций составлял 31,7 млрд долл., в 2011 г. – 36,9 млрд долл., в 2012 г. – 30,1 млрд долл., в 2013 г. – 53,4 млрд долл., то в 2014 г. уже их объем составил 29,2 млрд долл., а в 2015 г. и вовсе 9,8 млрд долл. Что касается исходящих из России потоков ПИИ, то просматривается следующая карти-

¹ Кузнецов А. В. Интернационализация российской экономики: инвестиционный аспект. Изд. 3-е. М.: ЛЕНАНД, 2014. 288 с.

² UNCTAD FDI database / [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.unctad.org/fdistatistics> (дата обращения: 10.11.2016).

на: в 2010 г. объем вывезенных из России инвестиций составлял 41,1 млрд долл., в 2011 г. – 48,6 млрд долл., в 2012 г. – 28,4 млрд долл., в 2013 г. – 70,7 млрд долл., а в 2014 г. исходящие потоки составили 64,2 млрд долл., в 2015 г. снизились до 26,6 млрд долл. Но если поступающий из-за рубежа капитал способен стимулировать развитие национальной экономики, то исходящие за рубеж инвестиции, кроме каких-то позитивных моментов, могут свидетельствовать о его бегстве из страны.

После событий 2014 г. многие отечественные компании, имеющие глобальный охват деятельности, вынуждены были покинуть Крым, чтобы не попасть под ограничения. Так, например, полуостров покинули такие крупные компании банковского сектора как «Сбербанк» и «Альфа-банк», что существенно ограничило кредитно-финансовые возможности населения и бизнеса на полуострове. А платежеспособность карт Visa и MasterCard была восстановлена лишь спустя год.

Хотя существуют и обратные примеры, демонстрирующие ситуации, когда от введения санкций страдали зарубежные компании. Так, американская нефтяная компания «Экксон Мобил» и «Роснефть» вели совместное бурение в Карском море на скважине Университетская-1. В результате ими было открыто крупное нефтяное месторождение, ставшее знаменитым и получившим символическое название – «Победа». Данный проект положил начало освоению крупной нефтегазоносной провинции, которую потом сравнивали по объему со всеми запасами Мексиканского залива и Саудовской Аравии. Компания «Экксон Мобил» вложила свои ресурсы в геологоразведку и, по договору, претендовала на часть добычи. Однако, в 2014 году, США ввели антироссийские санкции и компания была вынуждена покинуть российский рынок. В свою очередь, «Роснефть» заявила, что она в состоянии продолжать работы самостоятельно. Речь шла и о потенциальных заказах для российских предприятий.

На исходе XX и в начале XXI века в мире произошла постиндустриальная трансформация прямых иностранных инвестиций. Если прежде услуги вышли на первое место в отраслевой структуре ПИИ, потеснив обрабатывающую промышленность и строи-

тельство, то в 1990–2012 гг. «нематериальный» сектор экономики превзошел «материальный» в качестве как источника, так и объекта прямого зарубежного инвестирования; разрыв между ними продолжал увеличиваться.

Таблица 15

**Распределение накопленных ввезенных
прямых иностранных инвестиций по секторам хозяйства в России,
2015 г. (млн долл.)¹**

Секторы экономики	Сумма, млн долл.	Доля, %
Первичный	71 431	21
Вторичный	87 801	26
Третичный	172 914	50
Не распределено по видам экономической деятельности	10 277	3
Итого	342 423	100

Отраслевая структура ввезенных накопленных ПИИ носит постиндустриальный характер: 50 % из них приходится на третичный сектор экономики (табл. 15). Наиболее привлекательными отраслями, при этом, являются торговля, финансовые услуги и страхование. Однако стоит обратить внимание на тот факт, что в России продолжает сохраняться значительная доля накопленных ввезенных ПИИ в первичном (21 %) и вторичном (26 %) секторах. При этом данные по отраслевой структуре накопленных за рубежом российских прямых инвестиций отсутствуют. Однако ее специфика в значительной степени может быть раскрыта в ходе анализа специализации России в системе международного разделения труда. Среди ведущих российских нефинансовых компаний отчетливо выделяются нефтегазовые, металлургические и телекоммуникационные компании².

¹ Составлено по данным Центрального банка России.

² Российская модель экспорта капитала / А. С. Булатов (ред.). М.: МГИМО-Университет, 2014. 120 с.

Основными источниками поступающих в Российскую Федерацию инвестиций служат главным образом страны со льготной налоговой политикой: Кипр (27,6 %), Люксембург (12 %), Багамские о-ва (6 %), Британские Виргинские о-ва (4 %), Бермудские о-ва (4 %), Швейцария (2,9 %) и т. д. При этом, накопленные прямые инвестиции объемом более 1 млрд. долл. были ввезены из 21 страны и территории (рис. 12).

Географическая структура вывезенных ПИИ разнообразна, но менее концентрирована: так, российские прямые инвестиции объемом более 1 млрд. долл. накоплены в 30 странах и территориях (рис. 13). Здесь также стоит обратить внимание на важный аспект, касающийся специфики российского экспорта капитала: основная масса российских капиталовложений за рубежом накоплена в офшорах и офшоропроводящих странах. Так, например, инвестиции, поступающие в Нидерланды или в Великобританию, затем перетекают в Нидерландские Антилы, Британские Виргинские о-ва, Джерси и т. д.¹

В пространственной дифференциации накопленных ввезенных ПИИ на территории России прослеживается отчетливая асимметрия: в Европейской части страны «оседает» 82,3 % всех поступающих прямых капиталовложений, в то время как на Азиатскую часть приходится лишь 17,5 % (табл. 16). Причем, большая часть получаемых ПИИ «оседает» в регионах Центрального и Северо-Западного федерального округа. С одной стороны, этому способствует развитая инфраструктура, которая создает благоприятные условия для ведения бизнеса²; с другой – значительные запасы

¹ Российская модель экспорта капитала / А. С. Булатов (ред.). М.: МГИМО-Университет, 2014. 120 с.

² Самусенко Д. Н. Географический анализ процессов прямого иностранного инвестирования в России // Российская глубинка: модели и методы изучения / Отв. ред. С. С. Артоболевский. М.: Эслан, 2012. С. 252–261; Самусенко Д. Н. Особенности проявления процессов транснационализации в современном мировом хозяйстве // Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. 2013. № 4 (33). С. 272–275.

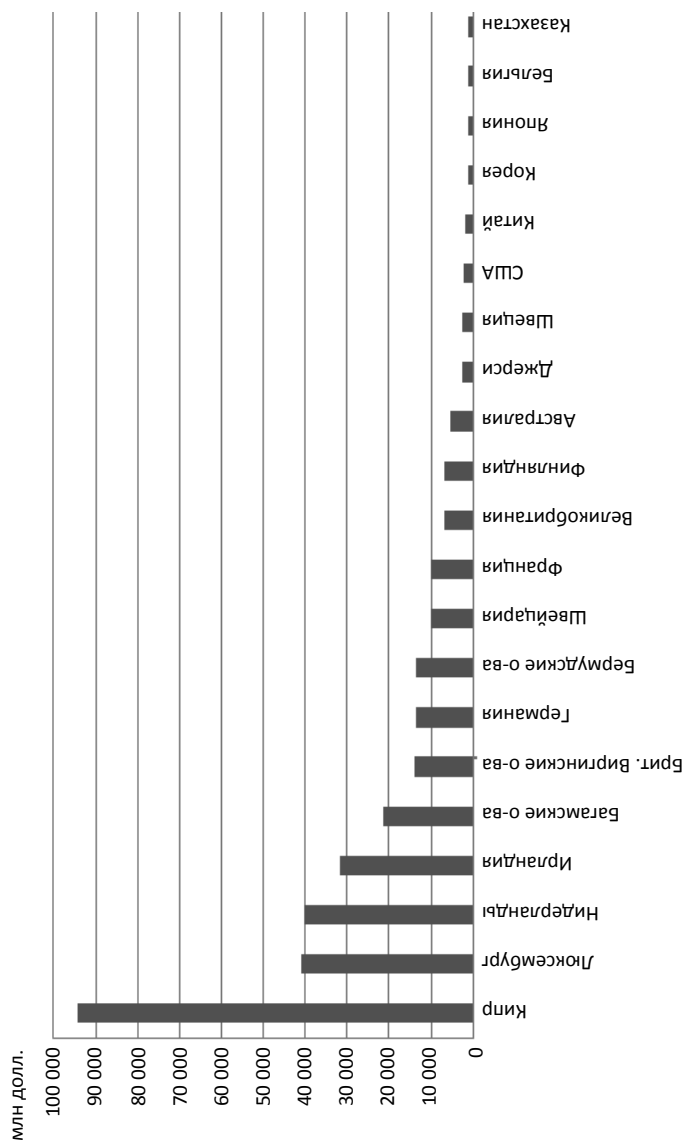


Рис. 12. Крупнейшие страны-инвесторы в Россию с совокупными накопленными объемами ПЗИ более 1 млрд долл.¹

¹ Составлено по данным Центрального банка России.

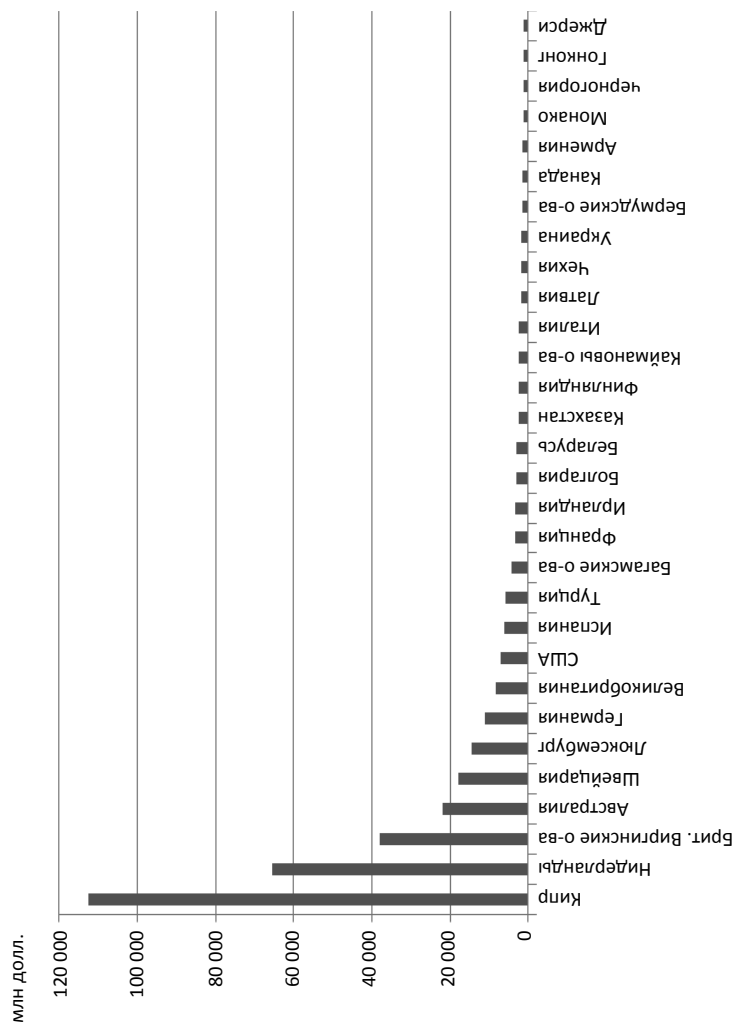


Рис. 13. Крупнейшие страны-получатели российских прямых инвестиций с совокупными накопленными объемами ПЗИ более 1 млрд долл.¹

¹ Составлено по данным Центрального банка России.

разведанных полезных ископаемых, в особенности нефти и газа в районах Европейского Севера, добыча которых является рентабельной ввиду их высокого качества и неглубокого залегания.

Таблица 16

**Распределение накопленных введенных
прямых иностранных инвестиций
по территории Российской Федерации, 2015 г. (%)¹**

Часть территории РФ	Все регионы	Приморские
Европейская часть	82,3	6,7
Азиатская часть	17,5	10,6
Не распределено по субъектам РФ	0,2	–
Всего	100	17,3

В сравнении с накопленными введенными ПИИ пространственная дифференциация накопленных за рубежом российских капиталовложений, носит конвергентный характер. Однако наблюдается еще больший перекоп в сторону европейской части страны: из нее было вывезено около 93 % всех российских ПИИ, в то время как доля азиатской части по данному показателю составляет немногим более 7 % (табл. 17).

Таблица 17

**Распределение накопленных вывезенных
прямых иностранных инвестиций
по территории Российской Федерации, 2015 г. (%)²**

Часть территории РФ	Все регионы	Приморские
Европейская часть	92,9	6,8
Азиатская часть	7,1	1,6
Не распределено по субъектам РФ	0,0	–
Всего	100,0	8,4

¹ Составлено по данным Центрального банка России.

² Составлено по данным Центрального банка России.

Поскольку прямые инвестиции неразрывно связаны с функционированием крупного бизнеса, то очевидно, что перспективы формирования инвестиционной специфики в регионах являются проекцией перспектив развития крупного бизнеса в целом.

Прежде всего, нельзя не обратить внимание на сохранение и даже наращивание дифференциации между Европейской и Азиатской частями страны по их отраслевой специализации. В регионах Азиатской России реализуются в основном сырьевые проекты по освоению новых месторождений полезных ископаемых и строительству мощностей по их переработке. В частности, здесь можно отметить такие крупные нефтегазовые проекты как «Сахалин-1» и «Сахалин-2», реализуемые при участии иностранного капитала. В Европейской части страны, в свою очередь, речь идет о реализации проектов перерабатывающей промышленности, либо сферы услуг. Данная тенденция едва ли может быть преодолена в ближайшее время¹.

Одновременно с этим сохраняется и дифференциация между южными и северными регионами страны. Если на Юге реализуются преимущественно проекты, связанные с АПК, то на Европейском Севере речь идет опять-таки о перспективах развития сырьевых отраслей. Довольно сложной остается ситуация с привлечением ПИИ в республики Северного Кавказа, в частности, Дагестан; зарубежные инвесторы не спешат идти в эти регионы².

Характерные для постсоветского периода деиндустриализация и все более заметная ориентация на внешнеторговых партнеров – сопровождаются существенным возрастанием в социально-экономическом развитии России роли «морского фактора»; позитивную инвестиционную динамику, при этом, преимущественно демонстрируют морские порты. Характеризуясь повышенной «притягательностью» для населения и инвестиций, приморские территории (в первую очередь Европейской России) выступают

¹ Инвестиционные стратегии крупного бизнеса и экономика регионов / Под ред. О. В. Кузнецовой. Изд. 3-е. М.: Либроком, 2013. 440 с.

² Кузнецова О. В., Кузнецов О. В. Системная диагностика экономики региона. Изд. 4-е. М.: ЛЕНАНД, 2016. 232 с.

в качестве важного компонента территориально-хозяйственного каркаса страны¹.

В Европейской части выходом к морю обладают 14 субъектов, однако лишь 12 из них могут считаться в полной мере приморскими, поскольку обладают свойством талассоаттрактивности, проявляющимся в устойчивом «тяготении» к морским побережьям населения, производства, инфраструктуры². В сумме на них приходится 6,7 % от всего объема накопленных ввезенных ПИИ в России. Данные субъекты образуют 4 географические макрзоны³; каждая из них обладает определенной отраслевой инвестиционной спецификой (табл. 18). Так, например, значительная доля накопленных ввезенных ПИИ, приходящихся на регионы Балтийской макрзоны, концентрируется во вторичном секторе, формируя ее индустриальную составляющую. В субъектах Азово-Черноморской макрзоны прямые инвестиции распределены более-менее равномерно по вторичному и третичному секторам⁴.

При этом необходимо отметить, что отраслевая структура входящих в данные макрзоны Калининградской области и Республики Крым обладает выраженной постиндустриальной специфи-

¹ Дружинин А. Г. «Морской фактор» в современной российской экономике (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2016. № 2. С. 16–26; Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8. № 2. С. 85–100.

² Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8. № 2. С. 85–100.

³ Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2016. 236 с.

⁴ Самусенко Д. Н. Территориально-отраслевая структура прямых зарубежных инвестиций в приморских регионах Европейской России // Проблемы современной науки и образования. 2016. № 33(75). С. 115–119; Самусенко Д. Н. Пространственная дифференциация прямых зарубежных инвестиций в приморских регионах Европейской России // Economics. 2016. № 11 (20). С. 103–109.

Таблица 18

**Распределение накопленных ввезенных
прямых иностранных инвестиций по секторам хозяйства
в приморских регионах России, 2015 г. (млн долл.)^{1*}**

Приморская макрizona / Регион	Первичный	Вторичный	Третичный	Не распределено по видам эконо- мической деятель- ности	Итого по региону (зоне)
Балтийская макрizona	49,9	12 008,0	5 810,8	1 396,0	19 264,7
г. Санкт-Петербург	17,2	10 498,9	5 207,9	649,0	16 373,0
Ленинградская обл.	12,3	1 386,2	346,3	681,3	2 426,1
Калининградская обл.	20,4	122,9	256,6	65,7	465,5
Баренц-Беломорская ма- крizona	1,2	12,5	19,4	878,7	911,8
Мурманская обл.	1,2	4,8	14,9	325,5	346,4
Архангельская обл. (с Ненецким АО)	0,0	7,7	4,5	553,2	565,4
Азово-Черноморская ма- крizona	18,0	1 108,7	1 217,1	248,7	2 592,4
Краснодарский край	18,0	819,7	959,4	55,6	1 852,7
Ростовская обл.	0,0	285,0	212,4	175,8	673,2
г. Севастополь	0,0	3,9	5,0	7,7	16,6
Республика Крым	0,0	0,1	40,2	9,6	49,9
Прикаспийская макрizona	0,0	0,0	0,5	153,8	154,3
Астраханская обл.	0,0	0,0	-1,5	99,6	98,1
Республика Дагестан	0,0	0,0	2,0	54,2	56,2
Итого по макрizonaм Евро- пейской части России	69,0	13 129,2	7 047,8	2 677,2	22 923,2

¹ Составлено по данным Центрального банка России.

кой, что, отчасти, объясняется их анклавно-эксклавым географическим положением, дополняясь (локально) рисками и издержками «приморской моноспециализации» (например рекреация на черноморском побережье)¹. Информация о распределении ПИИ в субъектах, входящих в Баренц-Беломорскую и Прикаспийскую макрону, отсутствует или носит конфиденциальный характер, что затрудняет определение отраслевой специфики привлеченных инвестиций на данных территориях (рис. 14).

Рассматривая инвестиционную специфику приморских регионов, нельзя не обратить внимание на развитие в ряде из них предприятий туристического бизнеса, что, в свою очередь, может способствовать позитивной динамике портового хозяйства, строительства, а также связанной с ним промышленности строительных материалов. Отметим также, что некоторые компоненты морехозяйственного комплекса, например морские пароходства, могут практиковать «легализованное» бегство капитала. Дело в том, что инвестиции морских пароходств не отражаются в национальной статистике ПИИ. Часть вложений они осуществляют в инфраструктурные фирмы в зарубежных портах, куда обычно заходят их суда. Кроме того, капиталовложения морских пароходств могут быть связаны с переводом флота под флаги Либерии, Мальты, Кипра и т. д. Так, по оценкам экспертов, после распада СССР под «дешевыми» флагами находилось 18 % российского торгового флота, а сейчас этот показатель превышает 50 %. При этом, за рубеж выводится главным образом новый флот, что связано с невыгодными условиями постройки судов в России. Наибольшие зарубежные активы имеет компания «Новошип», однако лидером по размеру зарубежных ПИИ является государственная компания «Совкомфлот». Стоит также отметить, что в собственности обеих компаний доля зарубежных активов превышает 90 %, чем не может похвастаться ни одна отечественная ТНК².

¹ Дружинин А. Г. «Морской фактор» в современной российской экономике (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2016. № 2. С. 16–26.

² Кузнецов А. В. Интернационализация российской экономики: инвестиционный аспект. Изд. 3-е. М., ЛЕНАНД, 2014. 288 с.

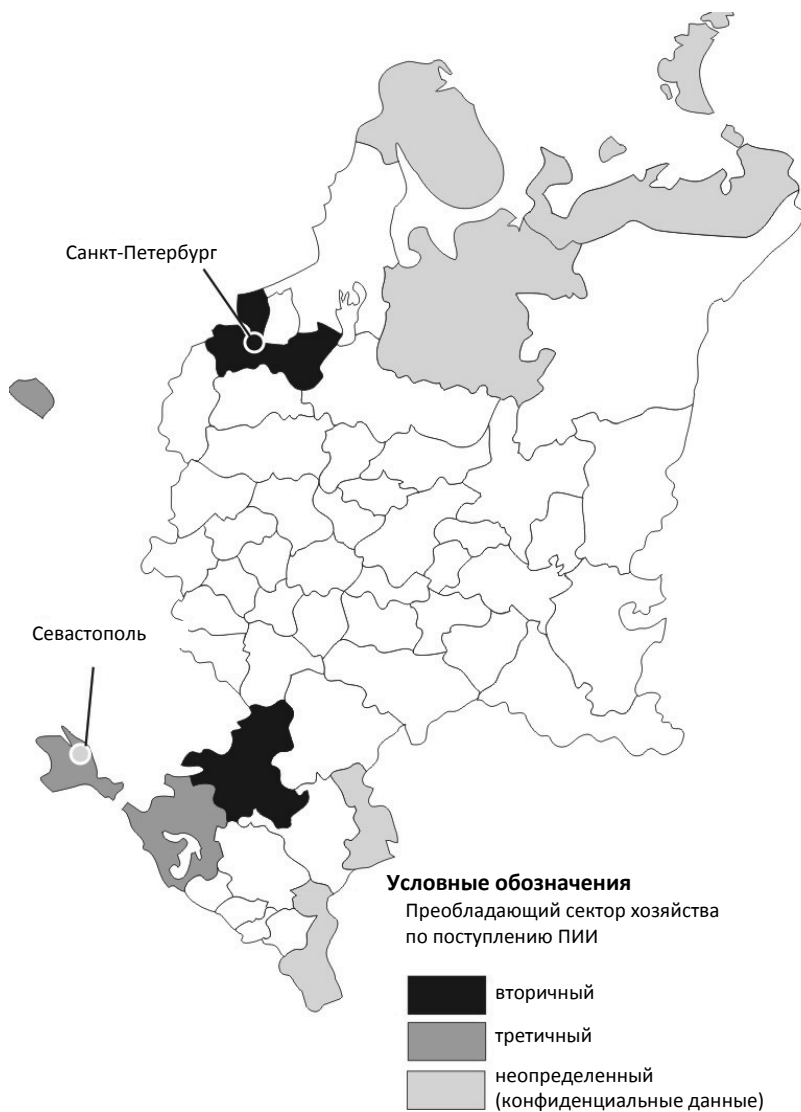


Рис. 14. Отраслевая специфика ПИИ в приморских регионах¹

¹ Составлено по данным Центрального банка России.

На региональном уровне среди основных инвесторов в приморских территориях Европейской России, а также среди основных стран для прямого инвестирования ведущую роль играют территории со льготной налоговой политикой (главным образом Кипр) (табл. 19, 20). В этом отношении ситуация в приморских регионах повторяет общероссийскую картину. А она, в свою очередь, отражает общемировую: у большинства развивающихся стран и стран с переходной экономикой основными партнерами по ПИИ являются офшорные юрисдикции¹. Этот феномен получил название «возвращающихся инвестиций», которые сопровождают развитие многих растущих экономик².

По некоторым данным, в офшорных юрисдикциях функционирует более 50 тысяч дочерних структур с российским капиталом. Ими владеют как полноценные ТНК, так и фирмы, подавляющая часть деятельности которых не выходит за пределы России. Через данные компании происходит переток значительных средств для передела собственности внутри страны. В частности, известен случай, когда в 2004 г. 1/9 притока ПИИ в Россию была связана с покупкой Стойленского ГОКа несколькими кипрскими сообществами. Хотя в действительности, данная сделка была осуществлена компанией «НЛМК», которая предварительно перевела средства за рубеж³. Данный феномен объясняется экспертами, как один из способов владельцев приватизированных предприятий снизить риск возможной конфискации собственности, полученной за бесценок.

Все регионы России обладают определенным характером участия в процессах прямого инвестирования. При этом сальдо на-

¹ Кузнецова О. В., Кузнецов О. В. Системная диагностика экономики региона. Изд. 4-е. М.: ЛЕНАНД, 2016. 232 с.

² Российская модель экспорта капитала / А. С. Булатов (ред.). М.: МГИМО-Университет, 2014. 120 с.

³ Инвестиционные стратегии крупного бизнеса и экономика регионов / Под ред. О. В. Кузнецовой. Изд. 3-е. М.: Либроком, 2013, 440 с.; Кузнецова О. В., Кузнецов О. В. Системная диагностика экономики региона. Изд 4-е. М.: ЛЕНАНД, 2016, 232 с.

Таблица 19

**Распределение накопленных введенных прямых иностранных инвестиций
по крупнейшим источникам инвестирования в приморских макрореонах
Европейской части России, 2015 г. (млн долл.)¹**

Страна-инвестор	Балтийская макрореона	Страна-инвестор	Баренц-Беломорская макрореона	Страна-инвестор	Азово-Черноморская макрореона	Страна-инвестор	Прикаспийская макрореона
Кипр	4 429,83	Кипр	552,70	Кипр	953,47	Кипр	100,62
Нидерланды	1 453,55	Норвегия	20,39	Нидерланды	256,59	Брит. Виргинские о-ва	2,71
Финляндия	1 371,17	Португалия	8,20	Швейцария	157,60	Казахстан	1,49
Швейцария	913,23	Исландия	2,39	Германия	114,37	ОАЭ	0,52
Германия	739,59	Панама	1,25	Люксембург	109,89	Франция	0,31
Австрия	613,70	США	1,15	Турция	76,38	Великобритания	0,31
Брит. Виргинские о-ва	527,30	Грузия	1,04	Сейшельские о-ва	29,47	Таджикистан	0,26
Люксембург	335,25	Дания	0,44	Брит. Виргинские о-ва	21,85	Грузия	0,24
Респ. Корея	202,61	Казахстан	0,39	Франция	15,50	Армения	0,12
Франция	194,18	Латвия	0,27	Сент-Китс и Невис	12,73	США	0,10

¹ Составлено по данным Центрального банка России.

Таблица 20

**Распределение накопленных вывезенных прямых иностранных инвестиций
по крупнейшим получателям прямых инвестиций из приморских макрорзон
Европейской части России 2015 г. (млн долл.)¹**

Страна-инвестор	Балтий- ская ма- крона	Страна- инвестор	Баренц- Беломорс- кая макро- зона	Страна- инвестор	Азово- Черно- морская макрона	Страна- инвестор	При- каспий- ская ма- крона
Кипр	4 058,93	Болгария	24,48	Кипр	1 590,67	Италия	11,87
Великобритания	807,09	Испания	21,99	Швейцария	648,04	США	5,58
Нидерланды	727,11	Кипр	16,10	Испания	187,85	ОАЭ	5,53
Испания	630,95	США	8,18	Великобри- тания	167,69	Германия	5,29
Финляндия	621,48	Турция	6,68	Германия	136,81	Испания	5,26
Швейцария	446,74	Финляндия	5,57	Австрия	72,84	Турция	4,57
Болгария	260,83	Германия	5,39	США	69,04	Болгария	4,16
Люксембург	258,50	Черногория	5,27	Канада	56,77	Чехия	3,00
Франция	241,40	Великобри- тания	5,05	ОАЭ	51,52	Канада	0,98
Италия	239,86	Португалия	4,85	Чехия	49,79	Норвегия	0,90

¹ Составлено по данным Центрального банка России.

копленных вывезенных ПИИ и ввезенных ПИИ наглядно демонстрирует данный характер и степень его выраженности. По этому показателю рассмотренные 12 приморских регионов Европейской части России можно классифицировать следующим образом: 7 из них являются нетто-получателями прямых инвестиций (Архангельская обл. (с Ненецким АО), Астраханская обл., г. Севастополь, Калининградская обл., Ленинградская обл., Мурманская обл., Республика Крым), 2 – нетто-инвесторы (Краснодарский край и Ростовская область), а характер участия 2 субъектов можно классифицировать как сбалансированный (г. Санкт-Петербург, Республика Дагестан) (рис. 15).

Подобный разброс вполне объясняется уровнем социально-экономического развития рассматриваемых регионов. Кроме Санкт-Петербурга с его высокоразвитым инвестиционным потенциалом, позволяющим в равной степени как привлекать иностранный капитал, так и осуществлять вложения за рубежом, из всех перечисленных субъектов лишь Краснодарский край и Ростовская область являются лидерами по объемам ВРП. Избыточные инвестиционные ресурсы данных субъектов, не находя применения на «малой родине», направляются за рубеж для развития бизнеса, либо же в офшоры.

При этом, если оценивать степень участия приморских регионов в рассматриваемых процессах, то по состоянию на конец 2015 г. градация субъектов, ориентированных на привлечение ПИИ, выглядела следующим образом (табл. 21):

1. В Архангельской области (с Ненецким АО) – при отрицательном значении входящих инвестиций (обусловленном дезинвестициями в Ненецком АО) наблюдается полное доминирование накопленных ввезенных ПИИ;
2. В Мурманской области – накопленные ввезенные прямые инвестиции более чем в 7 раз превышают накопленные вывезенные;
3. В Астраханской области – объемы прямых капиталовложений незначительны, но накопленные ввезенные прямые инвестиции почти в 6 раз превышают накопленные вывезенные;

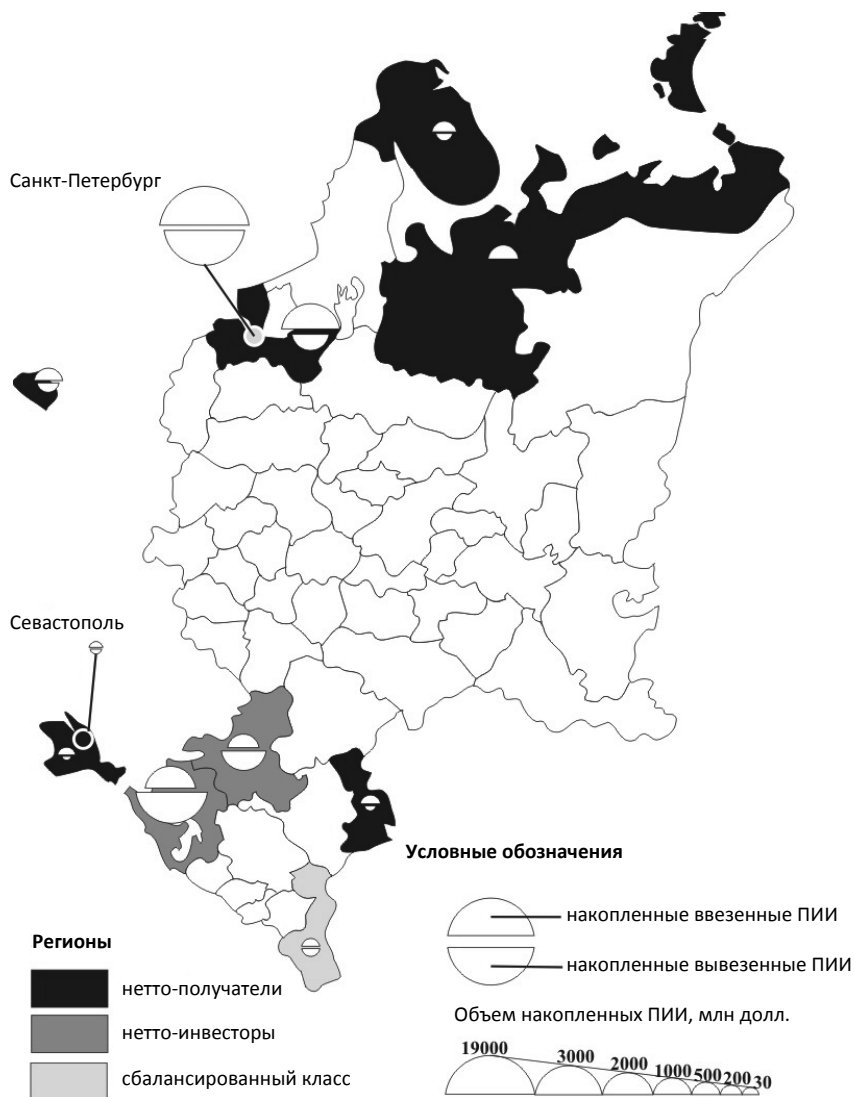


Рис. 15. Особенности участия приморских регионов Европейской России в процессах прямого инвестирования и объемы их накопленных ПИИ (конец 2015 г.)

4. В Республике Крым и г. Севастополь – при весьма скромных объемах прямых капиталовложений, накопленные ввезенные прямые инвестиции превышают накопленные вывезенные в 4,6 и 3 раза соответственно.
5. В Ленинградской области – накопленные ввезенные прямые инвестиции в 3 раза превышают накопленные вывезенные.
6. В Калининградской области – накопленные ввезенные прямые инвестиции в 2,5 раза превышают накопленные вывезенные.

Таблица 21

**Накопленные ввезенные и вывезенные ПИИ
в приморских регионах Европейской России, 2015 г.
(млн долл.)**

Субъект	Накопленные ввезенные ПИИ	Накопленные вывезенные ПИИ
Архангельская область (с Ненецким АО)	565	-25
Астраханская область	98	17
г. Санкт-Петербург	16 373	19 148
г. Севастополь	17	5
Калининградская область	466	187
Краснодарский край	1 853	3 181
Ленинградская область	2 426	875
Мурманская область	346	48
Республика Крым	50	11
Республика Дагестан	56	48
Ростовская область	673	1 778

Ситуация с субъектами, ориентированными на вывоз инвестиций, выглядит проще: в Ростовской области накопленные за рубежом российские прямые инвестиции в 2,6 раз превышают накопленные ввезенные. В Краснодарском крае эта величина достигает 1,7 раз.

Завершая раздел, остановимся на основных выводах:

1. Российская Федерация относится к странам со сбалансированным характером участия в международном движении ПИИ. При этом она является страной-лидером по привлечению и осуществлению ПИИ среди группы стран с переходной экономикой.
2. Накопленные ввезенные прямые иностранные инвестиции в России в целом носят постиндустриальный характер. Однако для приморских территорий Европейской части России характерна индустриальная специфика привлеченных инвестиций.
3. В пространственной дифференциации российских накопленных прямых инвестиций прослеживается асимметрия, проявляющаяся в их повышенной концентрации в пределах Европейской части страны.
4. Среди приморских зон Европейской части России наиболее привлекательными для зарубежных инвесторов являются Балтийская и Азово-Черноморская макрзоны. В сумме на них приходится 95 % всех ПИИ, накопленных в приморских регионах Европейской части России. Данные макрзоны являются лидерами по объемам накопленных за рубежом прямых инвестиций.
5. Крупнейшими инвестиционными партнерами приморских регионов Европейской части России являются офшоры, что в полной мере отражает как общероссийские, так и общемировые тенденции инвестиционного развития развивающихся стран и стран с переходной экономикой.
6. Приморские регионы Европейской России, за некоторым исключением, выступают в качестве нетто-получателей ПИИ. Причем, для них характерно «расслоение» по степени их ориентированности на привлечение инвестиций, основанное на превышении объемов накопленных ввезенных ПИИ над вывезенными.

Сложившая география распределения ПИИ по регионам является весьма устойчивой. Она коррелирует с трансграничной кластеризацией, отчасти выступая ее предпосылкой, отчасти – следствием.

2.4. Влияние внешнеэкономических и внешнеполитических макроциклов на динамику формирования и развития трансграничных кластеров приморских территорий

Процесс возникновения и развития региональных экономических кластеров содержит в своей основе многомерный осцилляторный механизм; при этом первичные импульсы, возбуждающие колебания, имеют как внутреннее, так и внешнее по отношению к кластеру (либо кластерогенному полю) происхождение. Собственная трехфазная логика жизненного цикла кластера представляет собой осцилляцию, проявленную, в первую очередь, через колебание организационной массы (численности предприятий), уровня межорганизационной интерактивности (количества и объемов реализации различных форм взаимодействия между фирмами), а также степени конкурентного давления в пределах ареала локализации кластера¹.

Однако, будучи по своей природе многосоставным сложным явлением и действуя на различных уровнях организации экономической, социокультурной, информационной жизни, кластер оказывается вовлеченным в целый ряд других сред, в рамках которых действуют собственные осцилляторные механизмы. В конечном счете, они существенно и многосторонне влияют на жизнедеятельность и развитие кластера, могут в своей совокупности сыграть роль кластерогенных импульсов, порождающих сдвиг

¹ Горочная В. В. Развитие кластерных структур как самоорганизующийся процесс в региональной экономике (на примере Ростовской области). Ростов-на-Дону, 2014.

начальных условий и формирование регулярного аттрактора кластера. Сам механизм колебания организационной массы, уровня межорганизационной интеракции и конкурентного давления чаще всего имеет в своей первооснове действие внешних стимулирующих факторов, выступающих как в качестве управляющих параметров внешней среды, так и источников обновления ключевых свойств среды внутренней. Совпадение процессов зарождения и первичного развития кластера с теми или иными фазами внешних макроциклов, в которые оказываются вовлечены их субъекты, может оказать неизгладимый эффект на саму специфику кластера, сформировать его уникальные особенности и конкурентные преимущества.

Сами макроциклы имеют различную природу и происхождение, соответственно – оказывают большее или меньшее влияние на региональную и локальную деловую активность в зависимости от отраслевой специфики, производственных факторов и степени корреляции с внешнеэкономической деятельностью. Макроциклы можно, таким образом, подразделить на природные, технологические, внешнеэкономические, внешнеполитические, военные (связанные с циклами вооружения и разоружения). При этом взаимоналожение их фаз может способствовать как достаточно сильному «резонансу», так и, напротив, «взаимопогашению» импульсов. Специфика приморской зоны как контактно-барьерного ареала, сосредоточия международной торговли, места размещения значительного количества объектов, связанных с эксплуатацией природных и технических сред (а одновременно – приграничного региона) – способствует тому, что именно в приморской зоне влияние макроциклов является наиболее весомым и ощутимым для деловой среды.

Чувствительность к тем или иным макроциклам задается такими параметрами, как специфика отрасли и межотраслевых контактов, характер проявления талассоаттрактивности, степень внутренней финансовой стабильности, экспорто/импорто-ориентированность, уровень технологического развития и включенность в процессы технологического обновления, сложившийся

характер отношений крупного бизнеса с региональной административной средой и федеральным центром. Можно выделить, в связи с этим, такие типологические единицы приморских ареалов кластерообразования как транспортно-логистические и производственные центры, зоны с ярко выраженными туристско-рекреационными функциями, зоны с активно проявленными морскими и «приморскими» видами деятельности (включая рыболовство, морское хозяйство, припортовую индустрию), зоны с шельфовой добычей энергоресурсов, а также территории военно-промышленного профиля и стратегического назначения¹. Во всех указанных типах зон также следует учитывать «вторичную талассоаттрактивность», проявляющуюся в наличии производств, обслуживающих «тяготеющие к морю» отрасли. Ареалы их сосредоточения (крупные городские агломерации, а также зоны их влияния) составляют, как правило, то пространство, которое в большей мере подвержено влиянию циклов технико-технологического и информационного обновления (табл. 22).

Многомерная осцилляция всех макроциклов, дающих импульс для развития региональной экономики, разворачивается во времени и пространственно-территориальном аспекте по целому ряду параметров, среди которых особую значимость имеет ось вектора ориентированности на внешнюю/внутрирегиональную среду. Важно отметить, что само действие макроциклического колебательного механизма, интенсивность частоты его воздействия на региональную среду является важным фактором опережающей динамики развития приморских территорий. При постоянной необходимости осуществлять переориентацию с внешнего на внутренний рынок (и наоборот), реализовывать новые «волны» технологических обновлений, синхронизирующих производство с мировыми стандартами и рыночными требованиями, а также при возникновении и «сворачивании» трансграничного пространства

¹ Дружинин А. Г., Горочная В. В. Производственное комплексобразование и экономический кластерогенез: институциональная специфика приморских зон // Научная мысль Кавказа. 2016. № 4. С. 5–15.

Таблица 22

Взаимосвязь приморского кластерообразования с внешними макроциклами

Макроцикл	Осцилляторные проявления	Механизм воздействия на кластерные образования	Типологическая форма приморской зоны и подверженных влиянию циклов кластеров
Природный	Циклическая динамика урожайности земель. Годовая и многолетняя динамика морского и речного природного цикла (изменение глубинности и прочих возможностей судоходства, динамика биопродуктивности). Годовой и многолетний климатический цикл. Циклы использования шельфовых и прочих ископаемых.	Сокращение, олигополизация регионального рынка (остаются наиболее эффективные участии), потребность в кооперации и интеграции (в том числе – на основе совместного обновления технологий по использованию природных ресурсов) при отрицательном тренде. Расширение деловой среды и экспортных возможностей при положительном тренде	ПЗ производственного (сельскохозяйственного), приморского профиля и туристско-рекреационной ориентации, ПЗ шельфовой добычи полезных ископаемых. Агрокластеры. Кластеры морской и приморской индустрии (рыбного, портового хозяйства, судостроительные и судоремонтные). Туристические кластеры
Технологический	Периодическое (синхронное либо асинхронное) включение различных секторов и отраслей регионального производства в мировые тренды новых производственных, информационно-	Кооперация и интеграция на основе новых технологий и стандартов, пришедших извне, либо на основе необходимости разработки их аналогов для внутреннего пользования.	ПЗ любого типа. Кластеры в сфере инфраструктуры и производства наукоемкой продукции и услуг, новых и быстро обновляемых секторов производства, находящихся на высоких

Продолжение табл. 22

Макроцикл	Осцилляторные проявления	Механизм воздействия на кластерные образования	Типологическая форма приморской зоны и подверженных влиянию циклов кластеров
	коммуникационных, маркетинговых и прочих технологий. Географическая смена центров и источников импульсов технологического обновления. Образование технологических центров-периферийных отношений и многофакторно обусловленных взаимозависимостей	Образование новой организационной массы по созданию, приращению и обслуживанию новых технологий. Открытие/закрытие возможностей взаимодействия с транснациональными партнерами за счет синхронизации/асинхронизации технологий.	позициях в цепи добавленной стоимости.
Внешнеэкономический	Общие колебания трендов экономического развития. Появление (и/или географическое смещение) новых конкурентов, партнеров, центров сосредоточения спроса.	Расширение либо прекращение внешних контактов, смена их географии (прирост/спад организационной массы за счет транснациональных партнеров). Возникновение необходимости в импортозамещении (как стимул к кластерообразованию), либо усиление конкурентного давления извне.	ПЗ любого типа. Кластеры с высокой долей транснационального участия и существенным объемом международных встречных потоков товаров и услуг. В большей мере чувствительны кластеры в отраслях, не связанных с удовлетворением спроса на наиболее базовые товары и услуги (в частности – к данной категории
Внешнеполитический	Наложение и снятие санкций, прямые запреты, ограничения и разрешения на торговые, производственные, научно-технологические,	Изменение возможностей и условий выхода продукта кластера на внешние рынки.	

Продолжение табл. 22

Макроцикл	Осцилляторные проявления	Механизм воздействия на кластерные образования	Типологическая форма приморской зоны и подверженных влиянию циклов кластеров
	образовательные кон- такты. Снижение/повышение ин- вестиционной и туристи- ческой привлекательности территорий. Резкая волатильность ва- лютных курсов.	Смена интенсивности и векторов конкурентного давления. Нача- ло/прекращение туристических потоков и международной ми- грации рабочей силы (кадровое обновление). Смена транспортно- логистических маршрутов. Изменение финансовых объемов, покрывающих риски (как след- ствие – необходимость коопе- рации и агрегации ресурсов на межорганизационном уровне)	относятся туристско- рекреационные кластеры).
Военно- политический	Циклы вооружения/разо- ружения.	Расширение/сворачивание военно-промышленных отрас- лей (в том числе приморского характера) за счет прямого госу- дарственного заказа и обслужи- вания стратегических военных объектов. Развитие вторичных производств гражданской про- мышленности за счет конверсии технологий оборонного сектора.	ПЗ со значительным числом объектов военно- стратегического профиля.

межорганизационного взаимодействия – экономические субъекты приобретают важный опыт и потенциал мобильности капитала, технологий, кадров и организационной структуры в более короткий срок. Аналогично с большей скоростью происходит наращивание тацитного знания, служащего одной из основ кластерогенного потенциала региона. В данном случае «как производственно-технологическая талассоаттрактивность в приморских зонах является прямым следствием поливариантных логистических возможностей и удобства кооперации с портовыми комплексами, так и опережающая динамика развития приморских зон в целом не только выступает в качестве одного из следствий активной реализации этих возможностей, но также является результатом повышенной чувствительности приморских территорий к динамике внешнеэкономического цикла»¹.

Данный комплекс причин обуславливает интенсификацию процессов кластерообразования в приморских зонах, наступающую непосредственно после начала новой циклической фазы наиболее значимых для региона макроциклов (как правило, с лаговым промежутком в 2–3 года; именно такое время требуется организационной среде и институциональным механизмам, чтобы адаптироваться к новым условиям). За этот промежуток происходит мобилизация внутри- и межорганизационной среды; сам поиск путей адаптации к новым условиям способствует росту межорганизационного взаимодействия, расширению информационной среды обсуждения возникших проблем и условий. Аналогичный лаговый период связан с реализацией операций с недвижимостью и перераспределением крупных финансовых потоков (например, после серьезных внешнеэкономических и внешнеполитических изменений нередко происходит скупка производственных мощностей бывших трансграничных партнеров – участников кластера). Таким образом, частая смена «правил игры» на внешнем рынке,

¹ Дружинин А. Г., Горочная В. В. Производственное комплексообразование и экономический кластерогенез: институциональная специфика приморских зон // Научная мысль Кавказа. 2016. № 4. С. 5–15.

введение экономических санкций, смена таможенных тарифов и прочих условий ведения внешнеэкономического взаимодействия способствует относительно быстрому накоплению прецедентального опыта, расширению экономических контактов, усилению возможности переориентации с внешнего на внутренний рынок, что составляет важное конкурентное преимущество организаций, осуществляющих свою деятельность в приморских зонах.

Как показывает эмпирическое исследование развития трансграничных кластеров в приморских регионах России за последнее десятилетие, практически во всех регионах динамика макроциклов играла и продолжает играть роль «спускового механизма» к образованию региональных кластеров (в том числе трансграничных, либо имеющих трансграничный потенциал развития). В особенности данную закономерность можно проследить на примере тех кластеров, которые уже имеют десятилетний опыт функционирования: таковыми являются агрокластеры Юга России. Все этапы самоорганизации кластерогенного потенциала совпадают с периодами «уплотнения и разряжения» организационной массы, спровоцированными колебаниями внешнеэкономического тренда. При этом, несмотря на многоэтапное «сжатие» организационной массы, общий производственный тренд развития агропроизводства обнаруживал устойчивую положительную динамику. Те же черты характерны и для движения организационной массы, и производственных показателей регионов Юга России в целом: даже при отрицательной фазе внешнеэкономического макроцикла, связанного с кризисными явлениями в мировой экономике, а также усложнением внешнеполитической обстановки, когда наблюдается сокращение организационной массы, динамика показателей производства и внешнеэкономической деятельности обнаруживает пусть и неустойчивый, но общий положительный тренд (табл. 23, 24). Данное обстоятельство объясняется укреплением внутрорегиональной интеракции, упрочением позиций региональных кластеров (в особенности – в Ростовской области).

Динамика развития кластеров в приморских регионах Европейской части России, позволяющая идентифицировать в от-
252

Таблица 23

**Динамика численности предприятий в приморских регионах
Юга России¹**

Год	Ростовская область	Краснодарский край	Республика Дагестан	Астраханская область
2005	107 115	138 270	37 456	19 100
2010	90 703	130 889	28 034	18 204
2013	88 144	134 477	33 558	18 151
2014	89437	1416267	34115	18736
2015	91701	146267	34012	18904

Таблица 24

**Динамика основных показателей роста
экономической активности приморских регионов²**

Год	Ростовская область	Краснодарский край	Республика Дагестан	Астраханская область
<i>Динамика оптовой торговли, млн руб.</i>				
2010	645 501	637 130	155 90	40 755
2012	987 315	900 292	332 57	56 136
2013	1 092 292	991 275	375 84	61 215
2014	1 177 649	1 137 986	30859	76 211
2015	1 359 325	1 205 343	36635	72 986
<i>Динамика внешнеторгового оборота со странами СНГ</i>				
2012	2 996,7	1 653,8	301,8	181,2
2013	2 978,6	1 454,7	276,8	587,7
2014	2 090,9	1 143,9	225,3	468,6
2015	1 659,0	803,0	189,0	80,0
<i>Динамика внешнеторгового оборота со странами дальнего зарубежья</i>				
2012	7 677	13 096,6	348	857,8

¹ Составлено по данным Росстата.

² Составлено по данным Росстата.

Окончание табл. 24

Год	Ростовская область	Краснодарский край	Республика Дагестан	Астраханская область
2013	7 409,3	12 230,5	488,9	821,8
2014	6 046,3	14 344,9	363,3	1 023,5
2015	5 266,0	9 448,0	171,0	600,0
<i>Валовой региональный продукт на душу населения, тыс. руб.</i>				
2010	154,1	196,9	94,9	143,4
2012	197,4	271,0	128,6	208,3
2013	215,9	309,8	153,3	269,8
2014	235,7	330,1	180,8	283,6

дельных регионах несколько поколений кластеров и кластерных инициатив (а в других случаях – несколько этапов развития кластеров) имеет четко прослеживаемую корреляцию с действием макроциклов различного происхождения (прежде всего – внешнеэкономического, внешнеполитического, технологического, военно-политического) (табл. 25). Особенно ощутимо данный тренд прослеживается в условиях изменившихся внешнеэкономических отношений за счет введения санкций в связи с усложнением внешнеполитической обстановки. Именно импульс к импортозамещению, проявившийся в 2014-2016 гг., стал основой для возникновения целого ряда кластеров: к таковым можно отнести и третье поколение кластеров Ростовской области, и развитие туристических кластеров Краснодарского края, Крыма, Архангельской области (туристический сектор испытывает, с одной стороны, общий спад спроса в условиях кризисных тенденций, с другой – переориентацию с международного на внутренний туризм в РФ).

Аналогичным образом импульс к развитию на основе кластерного сценария получила Калининградская область в 2011 г. в результате «волны» положительного тренда внешнеэкономического макроцикла: заинтересованность в образовании кластеров (и в особенности – кластеров трансграничного типа), в первую

Таблица 25

Факторы кластерогенной реакции экономики приморских регионов на макроциклические колебания

Регион	Макроциклы, имеющие определяющую роль для региона	Факторы кластерогенной реакции региональной экономики на макроциклические колебания
Санкт-Петербургский приморский регион	Технологический Внешнеэкономический Внешнеполитический	Отраслевая специфика образующихся кластеров, насыщенность городского пространства высокотехнологичными сферами производства. Близость приграничных стран Балтии как потребителей продукции ряда секторов (древобрабатывающей и бумажной промышленности, судоремонтных услуг и пр.), наряду с повышенной долей иностранного капитала в кластерах.
Калининградская область	Внешнеэкономический Внешнеполитический Технологический	Определяющую роль для кластеризации в регионе играют внешнеэкономические импульсы, инициатива со стороны транснациональных партнеров (стран Балтики).
Ростовская область	Внешнеэкономический Природный Военно-политический В потенциале: технологический	Регион имеет значительный собственный производственный, инвестиционный, технологический потенциал, способный реализоваться по разным стратегиям в зависимости от условий, задаваемых «правилами игры» на международном рынке. Существенную долю составляет аграрный сектор, зависимый от природного макроцикла. Присутствие ВПК сказывается на развитии кластеров, применяющих конверсию военных технологий в гражданской промышленности. Дальнейшую волну кластеризации с целым рядом секторов может спровоцировать потребность в техническом перевооружении и технологическом обновлении (при большом физическом и моральном износе основных фондов).

Окончание табл. 25

Регион	Макроциклы, имеющие определяющую роль для региона	Факторы кластерогенной реакции региональной экономики на макроциклические колебания
Краснодарский край	Внешнеэкономический Природный Военно-политический В потенциале: технологический	При отсутствии внутренних кластерогенных импульсов в большинстве секторов их может привнести динамика внешнего рынка, создающая конкурентное давление для местных предприятий и способствующая приросту организационной массы для потенциальной трансграничной кластеризации. Повышенная доля природного риска обусловлена аграрной и рекреационной ролью региона. Присутствие ВПК, а также потребность в технологическом обновлении может стать ядром для кластеризации по сценарию Ростовской области.
Республика Крым	Внешнеполитический Военно-политический Природный В потенциале: технологический	Конфликтотгенность внешнеполитической обстановки, недавняя историческая ретроспектива в составе РФ, развитие ВПК, конверсия военных технологий в гражданскую промышленность. Туристско-рекреационный потенциал и соответствующая профильность региона. Значительный износ основных фондов и потребность в их обновлении как потенциальный фактор прироста организационной массы и интенсификации кооперации и реализации совместных проектов.
Архангельская и Мурманская области	Военно-политический Природный Внешнеэкономический В потенциале: технологический	Федеральный интерес, отразившийся в реализации государственных программ и госзаказов (как в сфере ВПК, так и в сфере туризма). Весомое участие иностранного капитала. Потребность в технологическом обновлении.

очередь, была проявлена со стороны внешнеэкономических партнеров – стран Балтики. Для Санкт-Петербургского приморского региона важным фактором кластерогенеза стали волны технологических обновлений в целом ряде сфер городской и региональной экономики. То же может произойти в ближайшее десятилетие в экономике Ростовской области (возможно, также Краснодарского края).

Таким образом, каждый из приморских регионов отличается собственной системой и иерархией доминирующих макроциклов, при этом «колебания внешнеэкономического цикла, наиболее остро отражающиеся на развитии приморских регионов как центров международной торговли и технологического взаимодействия, способствуют более динамичному и импульсивному кластерообразованию»¹. Макроциклические закономерности объясняют наличие поколений кластеров в каждом регионе, а также асинхронность активизации кластерогенных самоорганизационных тенденций между ними. Это свидетельствует о том, что основным объектом, подверженным действию макроциклов, является экономика региона в целом, а более конкретно – экономическая среда каждого конкретного приморского ареала. Кластеры, как единицы экономической жизни уже сформированные и относительно оформившиеся в региональной экономике, также подвержены влиянию макроциклов, однако их импульс частично «гасится» внутрикластерной средой, когда в ходе многократного и многостороннего воздействия осцилляторного механизма обретается большая устойчивость.

Наличие прочной корреляции кластерной динамики с макроциклами подтверждается и тем, что тренд кластеризации в приморских зонах может носить характер как синхронной региональной экономической динамики, так и асинхронной. В частности, среди исследуемых кластеров асинхронный экономике региона

¹ Дружинин А. Г., Горочная В. В. Производственное комплексообразование и экономический кластерогенез: институциональная специфика приморских зон // Научная мысль Кавказа. 2016. №4. С. 5–15.

тренд развития обнаруживают некоторые туристические кластеры Республики Крым: кластер «Целебные сакские грязи» (г. Саки), а также кластер культурно-познавательного и экскурсионного туризма «Перекресток культур» (Севастополь). Таким образом, обнаруживается более тесная взаимосвязь с внешними импульсами, нежели с уровнем и темпами развития региональной среды. Напротив, в ряде случаев возникающие в региональной среде кластеры в большей мере вовлечены в систему внутрирегиональных циклических явлений, а также центрo-периферийных отношений на национальном уровне (в частности, данная тенденция характерна для агрокластеров, а также кластера судостроительной индустрии Ростовской области, развитие которого синхронно экономике региона, однако асинхронно развитию отрасли в мире в целом).

Данные положения свидетельствуют, что макроциклическая динамика, имеющая потенциал к средне- и долгосрочному прогнозированию, может быть использована в качестве маркера в прогностическом обзоре потенциала развития трансграничных кластеров наряду с национальными и региональными показателями. Последовательность реализации программ по содействию кластерогенным самоорганизационным процессам должна учитывать механизм возникновения кластерогенных импульсов за счет «резонанса» осцилляторных проявлений на различном уровне организации экономической жизни, принимая во внимание, при этом, территориальную трансграничную обусловленность большего или меньшего удельного веса тех или иных макроциклических факторов, вступающих во взаимодействие с региональной деловой средой.

2.5. Трансграничная кластеризация и территориально-производственное комплексообразование: сопряженность в контексте приморских зон

Из всего многообразия форм территориальной организации экономической жизни, основанной на кооперации хозяйствующих субъектов, категории «экономический кластер» в наибольшей мере близко понятие территориально-производственного комплекса (ТПК), широко применяемое в отечественной управленческой и научной практике последних десятилетий. Введенное в научный оборот Н. Н. Колосовским понятие территориально-производственного комплекса (трактуемое как «экономически взаимообусловленное сочетание предприятий в отдельной промышленной точке или в целом районе, при котором достигается определенный экономический эффект за счет планового подбора предприятий»¹), в ряде случаев рассматривается в качестве «русскоязычного аналога», нередко даже синонима понятия экономического кластера. Различия в структуре и характере жизнедеятельности ТПК и кластера, тем не менее, имеют место. Характерна для данных форм организации экономики и сложная система взаимосвязей, а также возможность их «взаимоперехода» в различных обстоятельствах регионального экономического развития². Сопряженность ТПК и экономических кластеров весьма рельефно проявляется именно в России, стране, где концепт ТПК ранее по-

¹ Колосовский Н. Н. Основы экономического районирования. М., 1958.

² Дружинин А. Г., Горочная В. В. Производственное комплексообразование и экономический кластерогенез: институциональная специфика приморских зон // Научная мысль Кавказа. 2016. № 4. С. 5–15.

лучил широкое практическое воплощение, а само кластерообразование во многих случаях происходит ныне на уже сформированной основе бывших ТПК. Последнее обстоятельство отчасти «облегчает» кластерогенез, получающий возможность опоры на уже ранее «наработанный» и территориально сконцентрированный производственный потенциал. Сами принципы организации ТПК, характер взаимодействия хозяйствующих субъектов в их пределах неизбежно, при этом, откладывают отпечаток на формирующиеся кластеры, в том числе и корректируя, даже (в отдельных ситуациях) «тормозя» экономическую самоорганизацию по кластерному сценарию.

В приморских зонах взаимозависимость территориально-производственного комплексообразования и кластерогенеза предельно выражена, а сам механизм «взаимоперехода» ТПК и экономических кластеров напрямую связан с колебаниями макроэкономической динамики. Поскольку основной отличительной чертой кластера по отношению к ТПК является наличие в структуре конкурентного поля, дающего динамику постоянного технологического, производственного, инфраструктурного обновления и формирования новых сетей контактов с целью повышения конкурентоспособности продукции, то переход ТПК в форму кластера реализуется за счет повышения конкурентного потенциала региональной деловой среды¹. Однако импульсом к образованию кластера может стать не только «механический» прирост организационной массы региона, но и повышение совокупной потребности региональных предприятий в реализации межорганизационных связей².

Первый из данных сценариев (связанный с приростом организационной массы) реализуется в случае, когда к участникам

¹ Горочная В. В. Моделирование рынка и процесс региональной кластеризации на Юге России // Известия высших учебных заведений. Северо-кавказский регион. Общественные науки. № 6. Ростов-на-Дону, 2008. С. 97–102.

² Горочная В. В. Самоорганизация кластерных структур как инструмент модернизации экономики Ростовской области // Известия ВУЗов. Северо-Кавказский регион. № 5 (177). 2013. С. 81–86.

сложившегося ТПК примыкают зарубежные и отечественные партнеры и конкуренты, что осуществляется при восходящем тренде развития внешнеэкономической динамики региона, поддерживаемой положительной стадией действия макроциклов, синхронных развитию кластера. Так происходит расширение внешнеэкономических возможностей, в результате чего имевшиеся в регионе ТПК могут обрести форму трансграничного кластера. В отсутствии ТПК организационный потенциал региона при тех же условиях может не обнаруживать достаточных возможностей для кластеризации. Наличие ТПК создает, таким образом, важные институциональные и организационные основания, способствующие тому, что внешние импульсы, дополняя их, достигают необходимой «критической массы». Напротив, отрицательный тренд может способствовать «сворачиванию» кластерного пространства и переходу кластера в форму ТПК. Важно, при этом, учитывать, что ТПК в отрицательной фазе региональной динамики способствует сохранению организационного потенциала, а также сложившейся системы внутрирегиональных контрактов.

Второй сценарий (связанный с повышением межорганизационной интеракции как первичной фазы образования кластера) реализуется в результате увеличения объема внутреннего и внешнего спроса (что происходит с большей вероятностью при положительной динамике объемов международного экономического взаимодействия). При отрицательном тренде наблюдается не только разрушение сложившихся контактов, но и некоторое сокращение самой организационной массы (за счет выхода с рынка объектов инфраструктуры и посреднических организаций, обслуживающих межорганизационные контакты¹). Результатом полученного опыта межорганизационной интеракции становится накопление в регионе тацитного знания; агрегаторами такового вы-

¹ Горочная В. В. Развитие кластерных структур как самоорганизующийся процесс в региональной экономике (на примере Ростовской области). Ростов-на-Дону, 2014.

ступают, прежде всего, крупные предприятия¹. ТПК, как стабильная базовая территориально-экономическая структура, помогает сохранить накопившийся опыт и тацитное знание, которое снова реализует свой потенциал на новом витке развития, дающем возможности для трансграничного кластерного взаимодействия.

Механизм взаимоперехода кластера и ТПК в приморских зонах во многом связан с различиями в структуре рисков, характерных для обеих данных организационных форм. В связи с этим рассмотрим рисковую модель кластера. Выразив величину риска (r) в качестве вероятности ненаступления случая межорганизационного взаимодействия, получим итоговую вероятность взаимодействия $(1 - r)$:

$$E = \frac{\frac{L_R C_F}{L_F C_R} (M_R - 1)}{\frac{L_F C_R}{L_R C_F} M_F + \frac{L_R C_F}{L_F C_R} (M_R - 1)} * Q * (1 - r_1) * \dots * (1 - r_n), \quad (1)$$

где C_F – средние издержки взаимодействия с инотерриториальным партнером, C_R – средние издержки взаимодействия с региональным партнером, L_R – средний уровень доверия по отношению к региональным организациям, L_F – средний уровень доверия по отношению к инотерриториальным организациям, Q – совокупная потребность организаций в интеракции, E – показатель эмерджентности внутрикластерного взаимодействия, r_1, r_n – величина различных видов внутреннего и внешнего риска.

Характерно, что одни и те же категории риска будут проявлять себя по-разному и иметь разную природу в рыночном контексте и в условиях производственной комплексной кооперации относительно стабильного числа участников. Приведем краткую сравнительную характеристику основных рисков и их проявления для ТПК приморского типа и для трансграничного приморского кластера (табл. 26).

¹ Горочная В. В. Крупные предприятия агросферы Ростовской области как центры активизации системоорганизующихся кластерогенных процессов // Южно-Российский форум: экономика, социология, политология, социально-экономическая география. № 2 (9). 2014. С. 45–52.

Таблица 26

**Сравнительная характеристика основных рисков ТПК
приморского типа и трансграничного приморского кластера**

Тип риска	Проявление в случае приморского ТПК	Проявление для трансграничного приморского кластера
Структурный	Структурная инерция как негативный параметр для конкурентоспособности	Нестабильность структуры, затрудненное прогнозирование
Риск высоких барьеров входа	Неполное использование возможностей местных предпринимательских инициатив	Возможность монополизации первичной олигополистической структуры кластеры рынка (либо структуры монополистической конкуренции)
Производственно-технологический	Относительно инертный способ технологического обновления	Недостаточная координация при асинхронной смене производственных технологий
Транспортно-технический	Относительно постоянный риск использования транспортных средств	Переменный риск за счет возможностей смены способа транспортировки, включения новых видов транспорта и их освоения
Логистический	Относительно постоянный риск нарушения графиков эксплуатации транспортных систем и перемещения грузопотоков	Переменный риск, повышающийся в условиях нестабильной рыночной динамики и структурных сдвигов внутри кластера, либо сокращающийся в результате совместного использования единой логистической системы акторами кластера
Поведенческо-стратегический	Риск устаревания стратегии по отношению к внешней среде за счет лаговых эффектов	Существенный риск межорганизационной интеракции за счет непредсказуемости поведенческой стратегии организаций в условиях рынка, риск реализации асимметричной рыночной стратегии

Окончание табл. 26

Тип риска	Проявление в случае приморского ТПК	Проявление для трансграничного приморского кластера
Риск исполнения обязательств	Минимальный риск в условиях стабильно функционирующих межорганизационных связей	Градация степени риска в зависимости от опыта взаимодействия с организацией-партнером, его географической локации и принадлежности к той или иной национальной правовой системе, производственных особенностей
Посреднический контрактационный	Риск недостаточного количества посредников и инфраструктуры при быстром росте производства	Риск совместного использования системы посредников, необходимость защиты конфиденциальной информации, риск нестабильности динамичной среды посредников
Финансово-кредитный	Риск недостаточности собственных финансовых средств для обеспечения роста	Риск взаимодействия с конкурирующими финансово-кредитными организациями, в том числе относящимися к различным национальным экономическим и правовым системам
Таможенно-тарифный	Риск ценовой конкурентоспособности продукции на внешнем рынке и рентабельности трансграничного взаимодействия	
Внешнеэкономический	Риск деструктивных факторов, связанных со сменой внешнеэкономического курса	
Внешнеполитический	Риск прямых административных запретов для трансграничного взаимодействия организаций	
Рыночный	Риск недостаточной конкурентоспособности продукции по качеству и технологичности	Риски нестабильной рыночной динамики внутри кластера

Констатируя различия основных рисков ТПК приморского типа и трансграничного приморского кластера, следует отметить корреляцию между отдельными видами риска и величинами C и L в рамках кластера. В частности, на показатели издержек внутрикластерного взаимодействия напрямую влияют такие типы риска как структурный, высоких барьеров входа, производственно-технологический, транспортно-логистический, риск исполнения обязательств и др. (так как удорожание контракции происходит за счет величины страховки грузоперевозок, исполнения обязательств, осуществляемой как за счет привлечения внешних страховых компаний, так и резервирования собственных средств предприятия для финансового обеспечения покрытия рисков). Зависимость параметров C и r может быть охарактеризована в рамках рисков модели кластера как степенная функция (рис. 16):

$$C = r^k + C_{\min}, \quad (2)$$

где C – объем транзакционных издержек, $C_{\min}$ – минимальный пороговый уровень транзакционных издержек, r – величина риска, k – коэффициент, отражающий отраслевую и территориальную специфику.

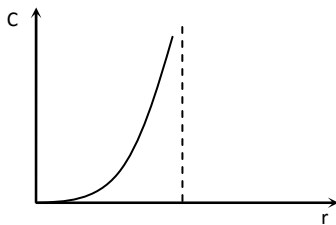


Рис. 16. Степенная зависимость транзакционных издержек межорганизационного взаимодействия от величины коррелирующих рисков

При определенной величине r , показатель транзакционных издержек достигает условия $C \rightarrow \infty$, что является пороговой величиной риска для осуществления экономического взаимодействия. Аналогичным образом при увеличении величины риска достига-

ется условие $L \rightarrow 0$, зависимость показателей r и L также может быть охарактеризована степенной функцией (рис. 17):

$$L = r^{-k} + L_{\min}, \quad (3)$$

где: L – уровень межорганизационного доверия, r – величина риска, k – коэффициент, отражающий отраслевую и территориальную специфику, $L_{\min}$ – минимальный базовый уровень доверия, характеризующий специфику конкретной деловой среды трансграничного региона.

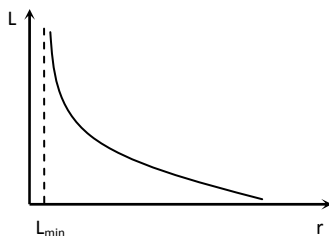


Рис. 17. Степенная зависимость уровня межорганизационного доверия от величины коррелирующих рисков

Проводя сравнительный анализ трансграничного кластера и ТПК, можно выявить следующие основные особенности соотношения уровня доверия и транзакционных издержек между внешними и внутренними акторами (табл. 27):

Таблица 27

Сравнительный анализ соотношения уровня доверия и транзакционных издержек внутренних и внешних акторов в рамках ТПК и трансграничного кластера

Для приморского ТПК	Для трансграничного приморского кластера
$L_R / L_F \rightarrow \infty$	$1 \leq L_R / L_F \leq \infty$
$C_F / C_R \rightarrow \infty$	$1 \leq C_F / C_R \leq \infty$

Из данного соотношения можно сделать вывод, что ТПК предстает в большей мере замкнутой структурой, действующей на основе постоянных контактов без необходимости их расширения, в то время как особенностью кластера является динамическое

равновесие, относительная стабильность внутрикластерной среды при способности активно реагировать на импульсы, приходящие извне.

Динамические «волны» взаимоперехода кластеров и ТПК (за счет повышения и снижения контракции между предприятиями, а также их числа) прослеживаются на основе анализа эмпирических данных, характеризующих кластеры приморских регионов России. Так, в частности, сложившиеся контакты с партнерами из стран СНГ и дальнего зарубежья в условиях отрицательного внешнеэкономического тренда нередко заканчивались скупкой производственных мощностей бывших партнеров за рубежом, либо наоборот – кризис отечественных компаний-участников кластера оборачивался реализацией портфельных инвестиций со стороны иностранного капитала, заинтересованного в развитии кластера.

Наиболее длительную историю таких колебаний можно проследить на примере десятилетнего опыта деятельности агрокластеров Ростовской области. Так, если спад внешнеэкономической активности и разрыв взаимоотношений с внешними и внутренними партнерами вследствие кризисных явлений наблюдался в 1999 и 2009 г., а также происходит в настоящее время, то основные этапы «сворачивания» кластерного пространства, в том числе скупка производственных мощностей выбывших участников кластера (включая трансграничных) приходится на 2001 и 2011 г. соответственно, что позволяет фиксировать двухлетний лаговый период, связанный с инерцией институциональных структур.

Анализ значительного количества эмпирических примеров позволяет выявить, также, следующее обстоятельство: важной особенностью ряда приморских регионов (наиболее ярко данный тренд проявил себя в Ростовской области) является опосредующая роль диверсификации в процессах диалектического взаимодействия кластеризации и комплексообразования. При этом диверсификация двояко отражается на параметрах формирующихся кластеров. С одной стороны, вместо образования дополнительного прироста реальной организационной массы происходит прирост структурных подразделений предприятий, то есть их укрупнение.

С другой стороны, именно производственная диверсификация делает крупные предприятия региона одновременно участниками нескольких потенциальных кластеров; тем самым без какого-либо роста числа фирм расширяется круг участников каждого из кластерогенных секторов региональной экономики.

Производственная диверсификация способствует и развитию трансграничного взаимодействия. Так, большинство предприятий наукоемкого приборостроения Ростовской области (в том числе не вошедших в формирующиеся и проектируемые в данной сфере кластеры) совмещают в себе функции производителей наукоемкой продукции (а также услуг по ее обслуживанию, ремонту, эксплуатации) с функциями реализаторов как собственной продукции, так и ее зарубежных аналогов, тем самым обретая и поддерживая контакты с иностранными партнерами. Формируясь в качестве сбытового взаимодействия, подобное партнерство может перерасти в иные формы (научно-технического, кадрового сотрудничества, консультационных услуг, реализации совместных инвестиционных проектов). Предприятие, реализующее стратегию диверсификации, таким образом, берет на себя дополнительные функции и, соответственно, вовлекается в новую систему связей, которые могут способствовать кластеризации в сфере основного производства.

Другим характерным примером является формирующийся в Ростовской области кластер портового хозяйства, в рамках которого действуют поставщики услуг морских перевозок, стивидоры, логистические комплексы и другие объекты, являющиеся результатом диверсификации агропроизводителей. Тем самым создается конкурентный потенциал, способный к кластерогенезу. Наблюдается и обратный эффект: сами компании, осуществляющие комплекс услуг припортовой индустрии и морских перевозок, начинают диверсифицироваться в направлении развития производств, непосредственно сопряженных с объектом перевозки и хранения.

Не меньшую роль в процессах взаимоперехода ТПК и кластеров играет, наряду с диверсификационной, стратегия фокусиро-

вания. Так, при наличии в регионе устойчиво функционирующего ТПК, образование кластера зачастую происходит за счет некоторого сужения производственной специализации ряда предприятий, в результате чего формируется более узкий сегмент рынка, для которого существующая организационная масса является «критической», образуя сдвиг начальных условий. Подобного рода тенденции в особой мере характерны для наукоемких отраслей. В частности, в той же Ростовской области при наличии достаточно обширного сектора наукоемкого производства формирование кластеров наукоемкого машиностроения (не охватывающих весь организационный потенциал) началось именно при возникновении эффекта «сжатия» организационной массы в узких сегментах: производства рыбопоисковой эхолокационной аппаратуры, самолетов-амфибий и т. д. Аналогичная тенденция характерна для IT-кластера Калининградской области, где наблюдается постоянная специализация, фокусирование групп предприятий вокруг того или иного продукта коммуникационных и информационных технологий. В результате, при наличии достаточно мощного ТПК соответствующего профиля, наблюдается образование нескольких узко специализированных кластеров.

Таким образом, взаимоотношения ТПК и кластеров, с одной стороны, определяют институциональную специфику процесса кластеризации в России в целом, создавая некую инерцию и сдерживая конкуренцию, а с другой – обнаруживают тенденцию к постоянному взаимопереходу, помогают сохранить набранный потенциал тацитного знания и опыта кластера при негативном тренде внешней и внутренней динамики. Влияние диверсификации и специализации, в свою очередь, не столько сдерживает или провоцирует процессы кластерогенеза и комплексообразования, сколько определяет их региональную специфику. Следует также отметить, что диверсификационный тренд развития чаще всего вызван стремлением к обретению большей финансовой устойчивости. При таком сценарии, с одной стороны, снижается мотивация к агрегированию ресурсов за счет кластерообразования, а с другой – роль агрегаторов финансовых, организационных, ин-

формационных ресурсов, тацитного знания перераспределяется в пользу крупных предприятий региона, выступающих в качестве финансовых гарантов покрытия рисков кластерной периферии. Аналогичным образом стратегия фокусирования, реализуемая предприятиями, способствует сужению рыночных сегментов как таковых и уменьшению вовлеченной в них организационной массы, а также повышает ее плотность, создает условия для большей взаимозависимости и потребности в производственной кооперации.

**3. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕТЕРМИНАНТА
ЭВОЛЮЦИИ СЕЛИТЕБНЫХ СИСТЕМ
В ПРИМОРСКОЙ ЗОНЕ
ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ:
ФАКТОР ТРАНСГРАНИЧНОЙ КЛАСТЕРИЗАЦИИ**

3.1. Расселение в приморской зоне Европейской части России: основные параметры, факторы, формы

Российская общественная география традиционно рассматривает расселение с тесной взаимосвязи с производством¹. В полной мере правомерен данный подход и применительно к такому специфическому сегменту экономической реальности как трансграничное кластерообразование; система расселения (ее конфигурация, характер межпоселенных взаимодействий и пр.) выступает своеобразной пространственной «матрицей» кластерогенеза, последний же, в свою очередь, корректирует расселение, придавая тем или иным его «звеньям» и «узлам» дополнительный необходимый импульс. Взаимовлияние трансграничного кластерогенеза и динамики систем расселения в приморской зоне, при этом, в силу многих причин – наиболее выражено, и это подтверждается аналитикой по приморским территориям Европейской части России.

Система расселения в приморской зоне является частью общенациональной (единой) системы расселения страны и значительно дифференцирована в «разрезе» как отдельных макрозон побережья (Балтийского, Азово-Черноморского и др.), так и приморских регионов Европейской части нашей страны. В наиболее «талассоаттрактивных» регионах (Мурманская, Архангельская, Ленинградская и Калининградская области, Республика Крым) приморская система расселения распространяется практически на всю территорию региона, полностью совпадая с региональной

¹ Литовка О. П. Проблемы пространственного развития урбанизации. Л.: Наука, 1976; Чистобаев А. И., Шарыгин М. Д. Экономическая и социальная география: новый этап. Л.: Наука, 1990. 320 с.

системой населенных пунктов. Этому способствует не только фактор близости моря, но и сложившиеся традиционные производственные и культурно-бытовые связи населения, вектор которых (корреспондируя с конфигурацией дорожно-транспортной сети) имеет четкую направленность на приморские города (в первую очередь крупные, наиболее динамичные). К примеру, в Архангельской области из 13 городов и 16 муниципальных районов – непосредственно к побережью морей выходят только города-порты Архангельск, Северодвинск, Онега и Мезень, а также территории трех районов – Онежского, Приморского и Мезенского. Однако, учитывая конфигурацию территории области, наличие крупных рек (Онега, Северная Двина с многочисленными притоками, Мезень, а в Ненецком АО – Печора), относящихся к бассейну Северного Ледовитого океана, и расположение на них большинства городов как узлов системы расселения, в состав приморской зоны (при ее максимально «расширительном» толковании) в Архангельской области могут быть включены все ее административно-территориальные единицы.

Аналогичным образом в Республике Карелия непосредственно к побережью Белого моря выходит территория трех муниципальных районов (Лоухский, Кемский и Беломорский), а также двух небольших портовых городов (Кемь и Беломорск). Однако с учетом размещения на территории республики Беломоро-Балтийского канала, приморская зона существенно расширяется, практически достигая столицы республики – г. Петрозаводск.

Схожая картина характерна и для Ленинградской области: непосредственно к Балтийскому морю здесь выходят три муниципальных района – Кингисеппский, Ломоносовский, Выборгский и Сосновоборский городской округ. Однако, учитывая приозерное положение (между Ладожским и Онежским озерами) и близость к Санкт-Петербургу (включая вхождение в агломерацию), приморскую аттрактивность отчасти обретают Всеволожский, Приозерский, Кировский, Волховский, Волосовский, Гатчинский, Тосненский, Киришский, Лодейнопольский и Подпорожский. Вместе эти районы образуют своеобразный полумесяц приморской зоны

вокруг Петербурга (от границы с Эстонией до Онежского озера) площадью свыше 50 тыс. км² (60 % территории области) и с населением 1,5 млн чел. (более 86 % населения области) (рис. 18)¹.

В других приморских регионах Европейской части страны (Ростовская область, Краснодарский край, Астраханская область, Республика Дагестан) приморская система расселения более локализована и охватывает лишь определенную группу муниципалитетов, тяготеющих (своим расположением, социально-демографическими и экономическими связями) к морским побережьям и оконтуривающим побережья «цепочкам» населенных пунктов (приморских городов и поселков).

Демографические, экистические и природно-хозяйственные различия приморских регионов Европейской части России проецируются и на соответствующие подсистемы приморского расселения. Для северных приморских регионов в силу природно-климатических особенностей характерны слабая общая заселенность территории при существенном преобладании городского населения и городских поселений в структуре расселения, а как следствие – высокий уровень урбанизации. По данному показателю северные приморские регионы Европейской части России занимают в стране приоритетные позиции (табл. 28).

Так, к примеру, в Мурманской области уровень урбанизации составляет 92,6 % (4 месте в РФ), в Республике Карелия – 79,6 %, в Архангельской области – 77,2 %, в Ненецком АО – 71,7 %. При этом плотность населения в данных регионах чрезвычайно низка (табл. 26). Южные приморские регионы отличаются пониженным уровнем урбанизации (от 45 % в Дагестане и Калмыкии до 68 % в Ростовской области). Это связано с более благоприятными природно-климатическими условиями, потенциально пригодными для аграрного производства и, соответственно, развитой сетью сельских поселений, опорными пунктами которой (в преде-

¹ Лачининский С. С., Лачининский А. С., Семенова И. В. Геоэкономический фактор в формировании пространственной структуры Санкт-Петербургского приморского региона // Известия РГО. Том 148, вып. 2. С. 52–67.



Таблица 28
Некоторые параметры расселения в приморских регионах Европейской части России¹

Регион	Площадь тер- ритории, тыс. км ²	Численность населения на 01.01.2015 г., тыс. чел.	Плотность на- селения, чел. на км ²	Уровень urba- низации, %	Число муниципаль- ных образований по типам:			Число поселений по типам	
					муници- пальные районы	город- ские округа	город- ские	сельские	
Балто-Баренц-Арктическая мегазона									
Республика Каре- лия	180,5	632,5	3,5	79,6	16	2	22	86	
Архангельская об- ласть (включая Ненец- кий АО)	589,9	1183,3	2,0	77,0	20	8	21	196	
Ненецкий автоном- ный округ	176,8	43,4	0,2	71,7	1	1	1	18	
Архангельская об- ласть без автоном- ного округа	413,1	1139,9	2,8	77,2	19	7	20	178	
Калининградская область	15,1	969,0	64,2	77,7	13	9	17	36	
Ленинградская об- ласть	83,9	1775,5	21,2	64,6	17	1	61	138	
Мурманская об- ласть	144,9	766,3	5,3	92,6	5	12	13	10	

¹ Составлено по данным Росстата.

Окончание табл. 28

Регион	Площадь территории, тыс. км ²	Численность населения на 01.01.2015 г., тыс. чел.	Плотность населения, чел. на км ²	Уровень урбанизации, %	Число муниципальных образований по типам:		Число поселений по типам	
					муниципальные районы	городские округа	городские	сельские
г. Санкт-Петербург	1,4	5191,7	3708,4	100,0	-	-	-	-
Черноморско-Каспийская мегазона								
Республика Калмыкия	74,7	280,5	3,8	45,1	13	1	2	111
Краснодарский край	75,5	5453,3	72,2	54,1	37	7	30	352
Астраханская область	49,0	1021,3	20,8	66,5	11	2	11	152
Ростовская область	101,0	4242,1	42,0	67,9	43	12	18	390
Республика Дагестан	50,3	2990,4	59,5	45,1	41	10	8	698
Республика Крым	26,1	1895,9	72,6	50,7	14	11	4	250
Севастополь	0,9	399,0	443,3	92,4	-	-	-	-

лах приморской зоны) выступают либо приморские города, либо крупные, также тяготеющие к берегу моря поселки (села).

В целом же повышенный уровень урбанизированности – общая характерная черта для всей приморской зоны России (включая, безусловно, и ее Европейскую часть). Доминирующую роль в системах расселения, при этом, играют именно приморские (т. е. непосредственно выходящие к линии контакта «суша-море», либо к устьевым участкам крупных судоходных рек) города и городские агломерации.

Согласно Н. Н. Баранскому, «города плюс дорожная сеть – это каркас, остов, на котором все остальное держится, остов, который формирует территорию, придает ей определенную конфигурацию»¹. В полной мере этот тезис справедлив и применительно к приморскому расселению, особой роли в нем урбанистических центров.

В России, в ее современных границах, непосредственно на морском побережье (либо в устьях крупных судоходных рек) локализованы 74 городских поселения; только в 12 из них в настоящее время превышена планка в 250 тыс. жителей (табл. 29).

Таблица 29

**Структурирование приморских городов² России
по численности их населения, 2015 г. ед.³**

Макросегменты приморской зоны России	Все города, единиц	В том числе с населением, тыс. чел						
		до 20	20–50	50– 100	100– 250	250– 500	500– 1000	Более 1 млн
Азово- Черноморская макрорезона	21	2	4	8	2	4	-	1
Прикаспийская макрорезона	5	-	-	1	2	-	2	-

¹ Баранский Н. Н. Избранные труды: Становление советской экономической географии. М.: Мысль, 1980.

² Включая города, локализованные как непосредственно на морском побережье, так в устьях крупных судоходных рек и, также, имеющие «морскую составляющую» в экономике.

³ Составлено по данным Росстата.

Окончание табл. 29

Макросегменты приморской зоны России	Все города, единиц	В том числе с населением, тыс. чел						
		до 20	20–50	50–100	100–250	250–500	500–1000	Более 1 млн
Балтийская макророзона	12	5	2	2	–	1	–	1
Баренц-Беломорская макророзона	14	7	3	1	1	2	–	–
Арктическая макророзона	2	–	2	–	–	–	–	–
Тихоокеанская мегазона	20	9	5	1	4	–	1	–
Все побережье России	74	24	16	13	9	7	3	2

За постсоветский период суммарная численность населения приморских городов России возросла на 6,5 % или на 832,7 тыс. человек, достигнув к настоящему времени величины в 13,7 млн чел. Эта цифра эквивалентна 12,6 % всего городского населения страны (в 1989 г. аналогичный показатель составлял 11,8 %). Основной прирост, при этом, пришелся на города балтийского побережья (население приморских городов здесь увеличилось на 11,6 % или на 614 тыс. чел., причем, в основном за счет Санкт-Петербурга, чье население «приросло» на 530 тысяч), а также Каспия (рост на 535 тыс.; демографический потенциал пяти прикаспийских городов возрос, при этом, на 53 %; почти 400 тыс. новых горожан обеспечила Махачкала – один из наиболее динамично растущих городов России). За 1989–2016 гг. рост (правда, менее динамичный) продемонстрировали и приморские города азово-черноморского побережья (на 8,5 %, что эквивалентно 237 тыс. человек); основными «драйверами» роста здесь стали г. Сочи (рост населения на 131 тыс. или на 33 %) и г. Ростов-на-Дону (увеличивший население на 95 тыс., т. е. на 9,4 %). Характерно, что приморские города Крыма за период пребывания в составе Украины утратили поч-

ти 8 % своего демографического потенциала и лишь в последние два-три года численность населения на побережье Крымского полуострова начала постепенно расти.

Иная, в целом противоположная по вектору, ситуация – на арктическом и тихоокеанском побережьях России (от Мурманска до Владивостока и Южно-Сахалинска), где позитивную демографическую динамику (за истекшую четверть века) из 34 городов – продемонстрировали лишь 4 (Южно-Сахалинск, Нарьян-Мар, Салехард и Артем). Общие же демографические потери для приморских городов Арктической зоны России и российского Дальнего востока за постсоветский период составили почти 600 тыс. человек (что эквивалентно населению главного города России на Тихом океане – Владивостока). Этот процесс корреспондирует с общим «оттоком» населения из регионов севера и северо-востока России.

В урбанистическом пространстве современной России доминирующие позиции занимают городские агломерации (по определению Г. М. Лаппо «союз крупного центра, ядра агломерации... с городами-спутниками»¹); девятнадцать из них объединяют более 1 млн жителей каждая, что в совокупности составляет 44 млн или почти 41 % городского и 31 % всего населения страны. В приморской зоне агломерационные эффекты проявляются еще масштабнее. Только в четырех локализованных непосредственно на морских побережьях городских агломерациях с населением более 1 млн чел. каждая сконцентрировано 66 % всего демографического потенциала приморской зоны России. В целом же, на относящихся к юрисдикции Российской Федерации побережьях функционируют 14 сложившихся городских агломераций, различающихся своей демографо-экономической «массой», пространственной структурой и функционалом (табл. 30). Численность их населения (включая тяготеющие к ядрам агломерации сельские поселения) суммарно достигает 15,5–15,8 млн чел., что эквивалентно 92–93 % от общего демографического потенциала 166 «приморских» муниципальных образований (городов и сельских административных районов) России.

¹ Лаппо Г. М. Города России: взгляд географа. М.: Новый хронограф, 2012. 504 с.

Таблица 30

Основные «приморские» городские агломерации России¹

Балто-Баренц-Арктическая мегазона			
	Центр агломерации (число жителей, тыс. чел.)	Прочие города агломерации (число жителей, тыс. чел.)	Общая численность населения агломерации, тыс. чел.
	Морехозяйственные функции		
Санкт-Петербургская	Санкт-Петербург (5222)	Выборг (80), Гатчина (93), Ивангород (10), Кингисепп (49), Кировск (26), Сертолово (48), Сосновый Бор (66), Тосно (39), Шлиссельбург (13), Высоцк (2), Приморск (6)	6000–6200
	Военно-морская инфраструктура, главный штаб Военно-Морского флота России, ведущий в стране научно-образовательный центр освоения Мирового океана и российской Арктики, судостроение, транспорт и логистика, «припортовая» промышленность		
Архангельская	Архангельск (355)	Северодвинск (194), Новодвинск (40)	600–650
Калининградская	Калининград (431)	Балтийск (33), Приморск (2), Светлый (28), Ладущин (4), Мамоно-	580–600
	Военно-морская инфраструктура, судостроение и судоремонт, морской порт, учебные заведе-		

¹ Составлено по данным текущего статистического учета на 1.01.2016.

Продолжение табл. 30

	Центр агломерации (число жителей, тыс. чел.)	Прочие города агломерации (число жителей, тыс. чел.)	Общая численность населения агломерации, тыс. чел.	Морехозяйственные функции
				ния «морского профиля», «припортовая» промышленность
Мурманская	Мурманск (308)	Североморск (67), Кола (10), Полярный (17), Гаджиево (11), Снежногорск (13)	около 450	Военно-морская инфраструктура, добыча и рыболовство, судоремонт, транспорт и логистика, учебные заведения «морского профиля»
<i>Черноморско-Каспийская мегазона</i>				
Ростовская	Ростов-на-Дону (1119)	Азов (82), Багайск (112), Новочеркасск (169), Таганрог (257), Шахты (240), Аксай (42), Новошахтинск (111)	2000–2200	Транспорт и логистика, учебные заведения «морского профиля», «припортовая» промышленность

Продолжение табл. 30

	Центр агломерации (число жителей, тыс. чел.)	Прочие города агломераций (число жителей, тыс. чел.)	Общая численность населения агломерации, тыс. чел.	Морехозяйственные функции
Махачкалинская	Махачкала (712)	Каспийск (103), Избербаш (56), Буйнакск (66), Кизилюрт (46), Дербент (120) Хасавюрт (134)	1300–1500	Морской порт
Севастопольско-Ялтинская	Севастополь (393), Ялта (133)	Алушта (53)	Около 600	Туризм и рекреация, военно-морская инфраструктура, судостроение и судоремонт
Астраханская	Астрахань (520)	-	до 600	Транспорт и логистика, судостроение и судоремонт, добыча углеводородов, рыбодобыча, военно-морская инфраструктура
Новороссийская	Новороссийск (298)	Анапа (70), Геленджик (91)	500-550	Транспорт и логистика, «припортовая» промышленность, туризм и рекреация, военно-морская инфраструктура

Окончание табл. 30

	Центр агломерации (число жителей, тыс. чел.)	Прочие города агломераций (число жителей, тыс. чел.)	Общая численность населения агломерации, тыс. чел.	Морехозяйственные функции
Сочинско-Туапсинская	Сочи (420)	Туапсе (63)	около 500	Туризм и рекреация, транспорт и логистика
<i>Тихоокеанская мегазона</i>				
Владивостокская	Владивосток (617)	Артем (112), Большой Камень (40), Находка (160), Партизанск (47), Уссурийск (184), Фокино (32)	1200-1300	Военно-морская инфраструктура, рыбодобыча и рыбопереработка, судоремонт, транспорт и логистика
Петропавловск-Камчатская	Петропавловск-Камчатский (180)	Вилучинск (23), Елизово (40)	около 250	военно-морская инфраструктура, рыбодобыча и рыбопереработка
Южно-Сахалинская	Южно-Сахалинск (189)	Долинск (12), Корсаков (34), Анива (9)	около 250	Добыча углеводородов, рыбодобыча и рыбопереработка
Магаданская	Магадан (103)	–	около 100	рыбодобыча и рыбопереработка

Наиболее крупными, обладающими диверсифицированной пространственной структурой и (в существенной мере) ориентированные функционалом не только «на море» (на развитие спектра отраслей «морской составляющей» экономики), но и на тяготеющие к ним внутриконтинентальные районы, выступают Санкт-Петербургская (ее «ядро» представляет собой фактическую «вторую столицу» Российской Федерации) и Ростовская агломерации (социально-экономическая доминанта одного из крупных макрорегионов страны, именуемого «Югом России»). Помимо них, развитой пространственной структурой отличается Владивостокская агломерация (основной коммуникационный «коридор» России в Азиатско-Тихоокеанский регион и, одновременно, центр социально-экономического влияния для всего российского Дальнего Востока), а также локализованная на Балтике Калининградская агломерация (в существенной мере «унаследовавшая» густую урбанистическую сеть Восточной Пруссии). Все перечисленные, а также Махачкалинская, Астраханская, Архангельская, Мурманская, Петропавловск-Камчатская, Магаданская и Южно-Сахалинская агломерации – моноцентричны. Все они имеют преимущественно линейно-концентрическую структуру, при которой выстраивающиеся вокруг главного города («ядра» агломерации) «полосы» периферийных поселений сочетаются с выраженной «осью» приморского расселения, простирающейся вдоль береговой линии. Пространственная структура приморских агломераций корреспондирует с их доминантной функцией – обеспечением различных видов морехозяйственной активности.

Весьма усложненной пространственной структурой (вмещающей в каждом конкретном случае несколько неравновесных полюсов и соединяемую, организуемую ими «цепочку» поселений, все существеннее ориентирующихся на обслуживание возросшего в последние годы туристско-рекреационного «потока») характеризуются городские агломерации (фактически – конурбации) побережья Черного моря: Новороссийская, Сочинско-Туапсинская и, особенно, Севастопольско-Ялтинская. К последней, к примеру, наряду с городами Севастополь, Ялта и Алушта относятся еще 36 по-

селков и 58 сел. По своей архитектуре, значимой роли агросектора и, наконец, ментальности – это в своей подавляющей части «полугородская» среда с существенно варьирующими в зависимости от сезона демографическими характеристиками (численность населения в период с июня по сентябрь во всех приморских поселениях российского Причерноморья возрастает от 1,5 до 2 раз) и, соответственно, условиями ведения бизнеса, доходами населения.

В последние годы в пределах городских агломераций наблюдается углубление социально-экономических различий между формирующими их городами (основная активность концентрируется в ядре агломерации и в его ближайшей периферии). На этом фоне растет взаимозависимость объединяемых агломерациями поселений (проявляющаяся в том числе и в существенном росте маятниковой миграции¹); главный город «выплескивается» за свои административные и селитебные границы, расширяется ареал его экономического влияния.

Следует отметить, что за пределами городских агломераций и конурбаций во всех приморских регионах простираются ареалы преимущественно сельского расселения. В итоге, городские агломерации в целом, и в особенности ведущий город в их составе, «вытягивают» людские ресурсы руральных территорий, что, в свою очередь, приводит к значительной социально-экономической и демографической поляризации пространства по обе стороны от достаточно «размытой» линии «собственно приморская зона – прочие поселения приморского региона». Сельская периферия приморских регионов Европейской части России в целом испытывает существенную и затянувшуюся депопуляцию; помимо естественной убыли для нее также характерен и миграционный отток населения, что еще более усугубляет демографическую ситуацию. К примеру, в Архангельской области за период 1989–2015 гг. численность сельского населения области уменьшилась более чем

¹ Druzhinin A. Spatial capabilities and barriers of postindustrial metropolitan regional development (the case of Rostov-on-Don) // Regional Research of Russia. 2013. Т. 3. № 4. Pp. 356–361.

на треть; в Карелии за межпереписной период 2002–2010 гг. – на 26,6 %, а за 2010–2015 гг. – еще на 8,6 %.

Иные (по вектору) демографические процессы наблюдаются только в трех приморских регионах:

1. В Ленинградской области, где численность сельского населения области увеличивается, а темпы его прироста опережают аналогичный показатель для горожан: за период 2002–2010 гг. численность сельского населения увеличилась на 5,2 %, за 2010–2015 гг. – на 6,7 % в сравнении с 1,7 % для городского населения в каждом из двух периодов. Крупные сельские населенные пункты здесь в основном располагаются в окрестностях Санкт-Петербурга (т. е., фактически, непосредственно в приморской зоне) и являются центрами загородного проживания и дачными поселками, привлекательными для жизни на протяжении всего года, в том числе и для мигрантов из других регионов России.

2. В Дагестане, где традиционный естественный прирост населения вместе с притоком мигрантов с гор способствует концентрации населения в приморской зоне.

3. В Краснодарском крае, где повышенная миграционная привлекательность приморской зоны сочетается обозначившейся (с 2012 г.) тенденцией естественного прироста населения.

На формирование и динамику приморской системы расселения определяющее значение оказывает и транспортный фактор. Наличие транспортных магистралей способствует межпоселенческим взаимодействиям и устойчивости социально-экономического развития приморских населенных пунктов. К примеру, в Краснодарском крае автомобильная магистраль Анапа – Адлер является главной координирующей осью черноморского побережья и формируют каркас расселения населения вдоль моря, чего лишен приазовский сегмент приморской системы расселения края (в силу особенностей конфигурации территории, истории заселения и хозяйственного освоения, специфики акватории и расположения путей сообщения, более низкой их густоты и, следовательно, уровня развития автомобильного и железнодорожного сообщения). Аналогичным образом в Мурманской области опорный кар-

кас расселения приморской зоны формируют дублирующие друг друга автомобильная и железнодорожная магистраль в направлении Санкт-Петербург – Мурманск.

Анализируя взаимозависимость расселения и «пронизывающих» приморскую зону транспортно-логистических потоков, нельзя не согласиться с польским географом Рышардом Доманским, констатирующим, что «если доминируют города и агломерации, то доминируют и связывающие их магистрали. Только наиболее крупные городские промышленные агломерации могут стать главными узлами этих транспортных артерий». ¹ Городá Санкт-Петербург (вместе со своими аванпортами), Мурманск, Новороссийск, Ростов-на-Дону и Калининград, «замыкающие» на себе важнейшие российские экспортно-импортные потоки и функционирующие в очень разных природных и общественно-географических условиях, демонстрируют и свою доминанту в региональных системах расселения, и наиболее выигрышные (в сопоставлении с окружающими территориями) демографические показатели. Именно ведущие портово-логистические и портово-промышленные центры (в большинстве ситуаций «по совместительству» и административные центры соответствующих регионов) выступают в качестве основных узловых компонент центро-периферийной структуры приморской зоны (табл. 31).

При этом в пределах всей приморской зоны европейской части России в портовых городах (в особой мере – выполняющих функции региональной «столицы») наблюдается более диверсифицированная структура промышленности, относительно низкий уровень безработицы, высокая степень концентрации учреждений сферы обслуживания, в том числе научных, культурных и образовательных учреждений. Эти социально-экономические преимущества способствуют активизации внутренних миграций между приморскими районами и глубинной периферией.

¹ Доманский Р. Экономическая география: динамический аспект. М.: Новый хронограф, 2010. 376 с.

Таблица 31

Основные компоненты центрo-периферийной структуры приморской зоны России¹

Мегазоны	Центр (центры)	Центральный ареал (арea-лы)	Центры рассредоточенной периферия	
			Важнейшие центры периферии	Прочие центры
Балто-Баренц-Арктическая	Санкт-Петербург	Санкт-Петербургская агломерация	Калининградская агломерация; Мурманская агломерация; Архангельская агломерация	Нарьян-Мар; Салехард; Игарка; Дудинка; Тикси
Черноморско-Каспийская	Ростов-на-Дону; Сочи; Севастополь; Махачкала; Астрахань; Новороссийск	Ростовская агломерация; Новороссийско-Анапско-Геленджикская агломерация; Севастопольско-Ялтинская конурбация; Сочинско-Туапсинская конурбация; Махачалинская агломерация	Евпатория; Керчь; Феодосия; Ейск; Дербент	Темрюк; Приморско-Ахтарск
Тихоокеанская	Владивосток	Владивостокская агломерация	Петропавловск-Камчатский; Магадан; Южно-Сахалинск; Анадырь	Советская гавань; Оха

¹ Дружинин А. Г. Талассоаттрактивность и ее инверсия в современной России // Современные проблемы управления природными ресурсами и развитием социально-экономических систем: материалы XII международной научной конференции; в 4-х ч. / под ред. А. В. Семенова, Н. Г. Малышева, Ю. С. Руденко. М.: изд. ЧОУВО «МУ им. С. Ю. Витте», 2016. Ч. 1. 608 с. С. 46–53.

Симптоматично, что портово-промышленный комплекс Санкт-Петербурга, как крупнейший в Европейской России, давно уже вышел за административные границы города и способствовал повышению инвестиционной привлекательности Ломоносовского, Выборгского, Тосненского, Киришского и Всеволожского районов, а также города Сосновый Бор – именно они показывают наибольшую экономическую динамику и замыкают на себя основную часть инвестиций области¹. Улучшение социально-экономического положения этих муниципалитетов и динамичное промышленное развитие выступают основой, способствующей устойчивости приморской системы расселения.

Развитию приморской системы расселения Краснодарского края способствовала реализация ряда крупномасштабных инвестиционных проектов, затрагивающих интересы не только региона, но и всей страны и имеющих геополитическое, экономическое и имиджевое значение. Важнейшими из них являются прокладка нефтепровода Каспийского Трубопроводного Консорциума до Новороссийска, международного магистрального газопровода «Голубой поток» в Турцию, реконструкция Новороссийского торгового порта, создание спортивных, туристско- и инженерно-инфраструктурных объектов к зимней Олимпиаде 2014 г. в Сочи. Все они в той или иной степени усилили финансовую и материальную базу населенных пунктов приморской зоны, активизировали градообразующие функции, придали новый импульс развитию поселений². В итоге, упрочились позиции городов-курортов (Анапа, Геленджик, Сочи) и портово-промышленных центров (Новороссийск, Туапсе), что спроецировалось на расселение: за 1989–2015 гг. население Анапы возросло на 33 % (причем преиму-

¹ Дружинин А. Г., Лачининский С. С., Краснов А. И., Сорокин И. С. Поляризация системы расселения в приморской зоне Ленинградской области в 1989–2015 гг. // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Естественные науки. 2016. № 3. С. 58–65.

² Дружинин А. Г. Юг России в меняющемся геостратегическом контексте: важнейшие структурные компоненты и тренды (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2014. № 3. С. 58–66.

щественно за счет опережающего роста после 2010 года), Геленджика на 62 %, Ейска на 11 % (здесь рост отмечался до 2010 гг.), Новороссийска на 43 %, Сочи – на 39 %.

Перспективы развития приморской системы расселения напрямую связаны с дальнейшей активизацией морехозяйственной дельности и, в первую очередь, с развитием портовой инфраструктуры (включая Усть-Лугу, Высоцк и Приморск в Ленинградской области, Махачкалу в Дагестане, Оля в Астраханской области и др.). Планируемое к концу 2018 года создание мостового перехода из Кубани в Крым, безусловно, активизирует развитие системы расселения Приазовья, усилит роль Темрюка и порта Кавказ с прилежащими территориями, будет способствовать модернизации градостроительной базы Керчи, также являющейся одной из пока еще потенциальных точек социально-экономического и демографического роста.

3.2. «Притяжение к морю» экономики и населения: региональная и локальная специфика

Ленинградская область: поляризация системы расселения под воздействием «фактора моря». Ленинградская область – один из немногих регионов России с пролонгированным и масштабным влиянием на систему расселения «морского фактора»; в последнюю четверть века исторически присущие региону проявления талассоаттрактивности обрели новый импульс, способствуя как развитию, расширению приморской зоны, так и ее структурированию, расслоению на отдельные сегменты со специфической социально-экономической, демографической и экзистической динамикой.

В ситуации Ленинградской области (одного из «фокусов» морехозяйственной активности России) приморская зона может быть идентифицирована в своей предельной (до 200 км) ширине; при этом учет селитебной и демографической специфики (в свою очередь предопределяемой фактическим и потенциальным влиянием «фактора моря») позволяет структурировать ее на четыре «размытых», но, тем не менее, четко прослеживаемых пояса: I-й – *собственно приморский* (от 0 до 50 км), II-й – *пояс ближней периферии приморской зоны* (от 50 до 100 км), III-й – *пояс дистанцированной от моря периферии* (от 100 до 150 км) и IV-й – *пояс постпериферии приморской зоны* (от 150 до 200 км). Отметим, что два последние отличаются лишь локальными проявлениями талассоаттрактивности и во многом экзистически контрастны предшествующим поясам, формируя с ними, тем не менее, единое селитебное пространство.

Таблица 32

**Динамика численности населения в приморской зоне
Ленинградской области¹**

Пояс	Всего поселений	Численность населения, чел.				2015 к 1989 г., %
		1989	2002	2010	2015	
I пояс приморской зоны (0 – 50 км),*	111	969099 63,9 %	1017901 65,0 %	1081003 66,8 %	1147214 67,9 %	+18,4
в т. ч. поселения, непосредственно выходящие к морю	15	195877	208067	210122	214639	+9,6
II пояс приморской зоны (50 – 100 км)	30	180181 11,9 %	204320 13,0 %	214277 13,2 %	225596 13,3 %	+25,2
III пояс приморской зоны (100-150 км)	31	253006 16,7 %	237233 15,2 %	227506 14,0 %	223155 13,2 %	-11,8
IV пояс приморской зоны (150-200 км)	12	114793 7,6 %	105393 6,7 %	95380 5,9 %	94344 5,6 %	- 17,8
Всего по приморской зоне	184	1517079 100 %	1564847 100 %	1618166 100 %	1690309 100 %	+11,4

Примечание: От береговой линии.

Характерно, что в *собственно приморском поясе* располагаются 111 поселений Ленинградской области (всего их 184), концентрирующих подавляющую часть (67,9 %) населения региона; при этом 15 поселений, непосредственно выходящих к морю, вмещают 214,6 тыс. чел. (табл. 32). Численность населения этого структурного компонента приморской зоны за 1989-2015 гг. выросла на 178,1 тыс. чел. (или на 18,4 %), а людность «среднестатистического» поселе-

¹ Дружинин А. Г., Лачининский С. С., Краснов А. И., Сорокин И. С. Поляризация системы расселения в приморской зоне Ленинградской области в 1989–2015 гг. // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Естественные науки. 2016. № 3. С. 58–65.

ния увеличилась до 10,3 тыс. чел. Здесь же локализованы основные города: Гатчина (96,3 тыс. жителей), Выборг (79,9 тыс.), Сосновый Бор (67,4 тыс.), Кингисепп (48,0 тыс.), Тосно (45,3 тыс.) и другие.

В поясе *ближней периферии* располагается 30 поселений, проживает 13,3 % Ленинградской области; именно эта группировка в постсоветский период продемонстрировала наиболее высокую динамику демографического роста (25,2 %). На *третий* (100–150 км) и на *четвертый* (150–200 км) *пояса*, соответственно, приходится всего 13,2 % и 5,6 % населения. Для оконтуриваемых ими поселений характерно сокращение численности населения. Как свидетельствует аналитика, все селитебное приморской зоны «смещено» (и далее продолжает «притягиваться») непосредственно к побережью и его ближайшей периферии. Симптоматично, что 96 из 184 поселений за период с 1989 по 2015 г. продемонстрировали положительную динамику. При этом, в *первом поясе прибрежной зоны* таковых – 67 %, во *втором* – 53 %, в *третьем* – 16 %, а в *четвертом поясе* – 17 %. «Фактор моря» здесь просматривается достаточно четко; тем не менее, он – не основной; основополагающим обстоятельством выступает метрополизация, возрастающее социально-экономическое влияние доминирующего урбанистического центра¹.

В структуре Санкт-Петербургского приморского региона основных ареалов «притяжения» населения – три (Санкт-Петербург, собственно побережье Финского залива, а также территории Карельского перешейка); все они исторически сформировались под влиянием природно-географических и социально-экономических факторов. Характерно также, что в последнюю четверть века их доминирование в системе расселения не только сохранилось, но и усилилось. Проведенное исследование² высвечивает, при этом,

¹ Дружинин А. Г. Метрополии и метрополизация в современной России: концептуальные подходы в политико-географическом контексте // Известия РАН. Серия Географическая. 2014. № 1. С. 19–27.

² Лачининский С. С., Семенова И. В. Санкт-Петербургский приморский регион: геоэкономическая трансформация территории. СПб.: Издательство Лема, 2015. 191 с.

общую тенденцию к уменьшению плотности населения при удалении от берега. Все исключения связаны лишь с крупными районными центрами. В целом же, при удалении на 100 километров от побережья плотность населения чаще всего уже не превышает 10 человек на квадратный километр, а в некоторых случаях это характерно и для меньших расстояний (табл. 33).

Таблица 33

**Изменение градиентов плотности населения с удалением
от приморских поселений и других участков побережья*
Ленинградской области¹, чел. /км²**

	УЛ	СБ	БИ	Б	Л	МП СПб	ПП СПб	П	В	БП
0 км	8	936	168	1044	1044	12642	21470	23	30	6
25 км	6	8	30	125	5867	420	347	22	11	6
50 км	2	22	47	92	2490	116	99	13	7	7
75 км	4	4	21	16	15	12	3	6	6	49
100 км	–	3	5	2	12	5	5	9	457	7
125 км	–	2	161	–	6	6	16	–	–	–
150 км	–	–	15	–	2	2	4	–	–	–
175 км	–	–	–	–	1,5	2	5	–	–	–
200 км	–	–	–	–	2	5	2	–	–	–

Примечание: * УЛ – Усть-Луга (центр сельского поселения), СБ – Сосновый Бор (городское поселение), БИ – Большая Ижора (поселок городского типа), Бронка (железнодорожная станция), Л – Ломоносов (районный центр Ленинградской области), МП СПб – Морской порт «Санкт-Петербург», ПП СПб – Пассажирский порт «Санкт-Петербург», П – Приморск (центр городского поселения), В – Высоцк (городское поселение), БП – Бухта Припортовая.

Выраженный градиент плотности населения предопределен и дистанцией от Санкт-Петербурга. Так, если рассматривать южный сегмент Финского залива, в муниципальном образовании

¹ Дружинин А. Г., Лачининский С. С., Краснов А. И., Сорокин И. С. Поляризация системы расселения в приморской зоне Ленинградской области в 1989–2015 гг. // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Естественные науки. 2016. № 3. С. 58–65.

«Морские ворота» плотность достигает 12,6 тыс. чел. на 1 кв. км, в «Сосновой Поляне» – 5,6 тыс., в г. Ломоносов – 1 тыс. чел, в пгт Большая Ижора – 168 чел., а в Усть-Лужском сельском поселении всего 8 чел. на 1 кв. км.

Аналогичная ситуация характерна и для северного сегмента приморской зоны, причем здесь градиент в плотности населения проявляется еще в большей степени. Так, в муниципальном округе № 65 плотность населения составляет 11,3 тыс. чел. на кв. км, в поселке Лисий Нос – уже 567 чел., в г. Сестрорецк – 429 чел., в г. Зеленогорск – 363 чел., Полянское сельское поселение – 22 чел., Приморское городское поселение – 23 человека на 1 кв. км.

Устойчивость, самодостаточность и сбалансированность каркаса расселения и его экономического фундамента на северном берегу Финского залива, при этом, намного выше, чем южном, что полномасштабно проявилось в последнюю четверть века «перетоком» населения в северные приморские пригороды Санкт-Петербурга (рис. 19).

В южном сегменте приморской зоны незначительным положительным приростом населения отличаются лишь территории, прилегающие к наиболее экономически успешному городу Ленинградской области – атомграду Сосновый Бор (Копорское и Нежновское сельские поселения) и наиболее амбициозному проекту строительства МПК «Усть-Луга» (Усть-Лужское и Куземкинское сельские поселения). Также, некоторые муниципальные образования Ломоносовского района (Пениковское и Низинское сельские поселения) демонстрируют объективную положительную динамику в силу своей непосредственной близости к Санкт-Петербургу, наличие КАД.

Констатируя выраженные различия в характере и динамике расселения на северном и южном побережьях Финского залива, уместно полагать, что в долгосрочной перспективе ранее возникшая асимметрия постепенно будет сглаживаться за счет опережающего социально-экономического роста в приморской зоне юго-запада Ленинградской области. Уже с середины 1990-х гг. на южном берегу активизировалась морехозяйственная деятельность. В частности, в 1994 году построен «Прибрежный склад нефтепродуктов ЗАО “Нефте Санкт-Петербург” в г. Ломоносове. В 2009 году в рамках Концеп-

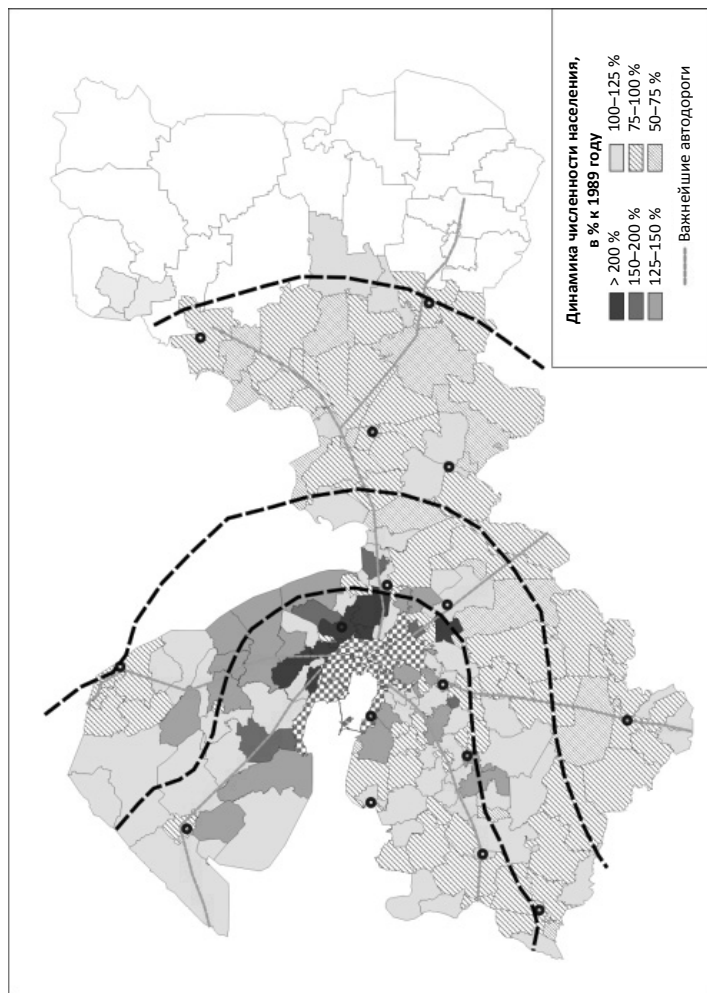


Рис. 19. Динамика численности населения Ленинградской области в разрезе муниципальных образований¹

¹ Дружинин А. Г., Лачининский С. С., Краснов А. И., Сорокин И. С. Поляризация системы расселения в приморской зоне Ленинградской области в 1989–2015 гг. // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Естественные науки. 2016. № 3. С. 58–65.

ции развития перспективных районов (аванпортов) Большого порта Санкт-Петербург» – порт Бронка выделен как наиболее перспективный; начинается строительство ММПК «Бронка» (уже к 2017 г. планируется увеличение производственной мощности контейнерного терминала до 1,9 млн TEU). В Лужской губе Финского залива продолжается строительство многоцелевого и универсального Морского торгового порта Усть-Луга пропускной способностью до 170 млн тонн различных грузов в год (к 2018 году). Наиболее же масштабным, системообразующим проектом развития инфраструктуры всей приморской зоны Финского залива стал Комплекс защитных сооружений (КЗС), возведение которого завершилось в 2011 году. Строительство и запуск КЗС позволил ввести в эксплуатацию Кольцевую автомобильную дорогу вокруг г. Санкт-Петербурга (А118, строительство начато в 1998 году), интегрировавшую разрозненные сегменты приморской зоны в единое селитебное и экономическое целое. Следующим этапом развития всей Санкт-Петербургской агломерации и ее транспортной системы станет строительство КАД-2 (предположительно до 2020 года). Уже сейчас, на южных участках КАД – от Московского шоссе и практически до Бронки, а также в районе Мурманского шоссе – проезжает 200 тысяч автомобилей в сутки, что превышает нормативные значения объекта. Это, полагаем, придаст дополнительный импульс социально-экономической динамике в удаленных от побережья поясах приморской зоны, усилит общие проявления талассоаттрактивности на территории Ленинградской области.

Краснодарский край: доминанта триады приморских агломераций. Краснодарский край, в связи с особенностью своего географического положения, обладает протяженной (и развитой) системой приморского расселения, которая объединяет города и муниципальные районы как непосредственно расположенные на побережье, так и дистанцированные от моря, связанные с приморской территорией посредством разнообразных социально-экономических взаимодействий.

Руководствуясь «бассейновым» принципом, приморская зона Краснодарского края (охватывая 62 % территории региона, она вмещает более 73 % его населения; при этом на удалении до 50 км

от берега – 45 % территории и 44 % населения региона) может быть разделена на две части (сектора) – Приазовье и Причерноморье. Особенности рельефа, конфигурации побережья, взаиморасположение транспортных магистралей, мелкосетчатость административно-территориального деления, локализация населенных пунктов и отраслей хозяйства придают приморской зоне края мозаичность и разнообразие. В экономико-географическом отношении субрегиональные сегменты приморской зоны крайне дифференцированы, однако при всей развитости отраслей промышленности, значимость последней уступает сельскому хозяйству (в Приазовье), рекреации и транспортному комплексу (в Причерноморье). Именно в Причерноморье за счет масштабной и диверсифицированной хозяйственной активности (с акцентом на ее «морскую составляющую») достигнута более высокая степень «зрелости» системы расселения, сильнее проявляется ее инерционность, но, при этом, остро стоит проблема отчуждения земель под какое-либо новое строительство¹.

В постсоветский период в городском расселении приморской зоны Краснодарского края проявились тенденции трансформации, связанные с кризисными явлениями, реформированием экономических отношений, изменениями геополитического положения и реализацией крупных инвестиционных проектов. При этом данный регион является практически единственным на Юге России (за исключением, разумеется, северокавказских республик), демонстрирующим на протяжении всей постсоветской истории прирост численности населения, связанный, прежде всего, с притоком мигрантов, притягательными для которых являются благоприятные природно-климатические и хозяйственно-селитебные условия региона, в том числе и приморское местоположение. Причем, наибольшей привлекательностью для мигрантов отличаются:

- районы, прилегающие к краевому центру;
- курортно-рекреационные территории Причерноморья;

¹ Филобок А. А. Города Азово-Черноморского побережья Краснодарского края: автореф. дис. ... к. г. н. Краснодар, 2004.

- муниципальные районы севера края вдоль границы с Ростовской областью, тяготеющие к г. Ростову-на-Дону.

К 2012 году, вследствие стабилизации демографической ситуации, население Краснодарского края достигло простого естественного воспроизводства и в дальнейшем сохраняет этот положительный тренд. Наибольший «вклад» в выход из демографического кризиса вносят краевая столица и города приморской зоны, где наблюдается значительно более высокий естественный прирост (от 1 до 4,8 ‰) в сравнении с другими муниципальными образованиями (и особенно, сельскими районами).

Структура приморской системы расселения претерпевает изменения – в совокупном демографическом потенциале уменьшается доля малых городов за счет опережающего роста численности населения крупных городов, что приводит к поляризации системы расселения и формированию его агломерационных форм. При этом, сохраняются выраженные экистические различия (в плотности населения, степени урбанизированности) между собственно приморской зоной и иными, сопредельными с ними территориями края.

В прибрежной зоне Краснодарского края сложились две агломерации – Сочинско-Туапсинская и Новороссийская (Анапа-Геленджикская). В состав Сочинско-Туапсинской агломерации (объединяющей поселения совокупной людностью около 500 тыс. человек) возможно отнесение и Гагринского района Республики Абхазия (поскольку эта часть сопредельного государства тяготеет к Сочи в транспортном, трудовом и рекреационном отношениях), что придает агломерации трансграничный характер. Новороссийская агломерация является многополюсной и включает в себя помимо двух городов-курортов – Анапы и Геленджика с многочисленными приморскими поселками, еще и город-порт Новороссийск. Общая численность населения агломерации оценивается в 550 тыс. человек.

В целом обе агломерации концентрируют в своих пределах около 60 % населения приморской зоны Краснодарского края; они связаны между собой автомобильной магистралью Анапа – Адлер, которая является главной осью этого сектора Причерноморья. Автомагистраль дополняется железной дорогой Туапсе-Адлер и под-

возными путями к портам. Широкая сеть транспортных магистралей Причерноморья формирует каркас расселения, чего лишено Приазовье в силу особенностей конфигурации территории, истории заселения и хозяйственного освоения, специфики акватории и расположения путей сообщения, более низкой их густоты и уровня развития автомобильного и железнодорожного сообщения.

Важнейшим элементом приморской зоны Краснодарского края (отчасти вынесенным за ее формальные пределы, но, тем не менее, оказывающим существенное воздействие на всю систему расселения) выступает Краснодар, вместе с прилегающими сельскими населенными пунктами образующий городскую агломерацию, людность которой достигает 1,1–1,3 млн человек. Уступая демографически не только Ростовской, но и Махачкалинской агломерации, краснодарский «узел» социально-экономической активности успешно конкурирует с Ростовом-на-Дону за статус социально-экономической «столицы» всего Юга России. Благодаря выгодному транспортно-географическому положению, благоприятным природно-климатическим условиям, многолетней инвестиционной активности в городе крупнейших российских бизнес-структур и использованию административного ресурса, устойчивому положительному сальдо миграции и контролю над обширной сельской и «полусельской» периферией, Краснодарская агломерация имеет благоприятные перспективы для дальнейшего роста.

К вышеназванным агломерациям примыкают ареалы типично сельского расселения, для которых характерны крупные поселения (средний размер сельского поселения в крае – более 1400 человек). Благодаря широкой сети качественных дорог и высокому уровню автомобилизации, межпоселенческие взаимосвязи между сельской местностью и приморскими городами весьма высоки и беспрепятственны (за исключением, отдельных ареалов в горно-приморской зоне, где местами ощутим фактор сложной орографии).

Расселение приморской зоны Краснодарского края в последние полтора десятилетия характеризовалось уравновешенным, без выраженных сдвигов развитием всех элементов мелкоселенной сети (поселков, станиц, хуторов). Ни малоселенные, ни крупноселенные

формы не изменили в 2002–2014 гг. значимо свои соотносительные позиции, хотя численность населения почти во всех группах сократилась (более всего – с 787,3 тыс. чел. до 764,3 тыс. чел. – в сельских населенных пунктах с численностью населения более 5 тыс. чел.). Что касается собственно приморских городов и райцентров, то практически все они заметно нарастили свою людность. Символический рост, свидетельствующий об отсутствии потенциала развития системы расселения, показали Туапсе и Приморско-Ахтарск. В то же время весьма динамичными оказались показатели по Сочи, Анапе, Геленджик, что обусловлено их привлекательностью для мигрантов в сочетании с повышением уровня и востребованности приморской рекреации. Драйвером спроса на проживание в Сочи явилась зимняя Олимпиада – 2014 г., а рост населения Новороссийска высветил сочетание факторов благоприятного экономико-географического положения и динамичного развития портового комплекса.

Ростовская область: моноцентрическая система расселения на «стыке» суши и моря. Ростовская область располагает как собственно морским побережьем (Азовское море), так и обширной дельтой Дона, судоходство в которой увязано с морскими акваториями. Протяженность морской береговой линии в регионе превышает 200 км, здесь расположен Таганрогский морской порт. Морское сообщение обеспечивают также перегрузочные комплексы Ростова-на-Дону и Азова, дополняя приморское положение региона возможностями развития интермодальных перевозок.

Приморская зона и субприморский ареал (в совокупности объединяющие Азовский, Аксайский, Кагальницкий, Матвеево-Курганский, Мясниковский, Неклиновский, Родионово-Несветайский районы, а также такие города как Ростов, Таганрог, Новочеркасск, Азов, Аксай, Батайск) концентрирует более половины населения области. Опережающая социально-экономическая динамика данного ареала является фактором устойчивого расширенного воспроизводства населения. В настоящее время на долю городов и муниципалитетов приморской зоны приходится более 60 % всех занятых в области, более 70 % всех предприятий; здесь производится свыше 2/3 продукции промышленности, имеет место интенсивное сельское хозяйство, концентри-

руется более 60 % инвестиций области. Динамика населения ключевых городов приморской зоны, тем не менее, была в постсоветский период неравнозначна (табл. 34).

Таблица 34

**Динамика численности населения городов приморской зоны
Ростовской области в 1989–2014 гг., чел.¹**

	1989 г.	2002 г.	2010 г.	2014 г.	2014 к 1989 г., раз
Ростов	1008000	1068300	1089300	1109800	1,10
Таганрог	291600	281900	257681	253600	0,87
Новочеркасск	187970	170822	168750	173460	0,92
Батайск	91930	107438	111843	117405	1,28
Азов	80300	82090	82900	81500	1,01

Налицо два разнонаправленных тренда – устойчивый рост численности населения областного центра и непосредственно тяготеющих к нему городов, а также депопуляция более периферийных ареалов с ранее развитыми индустриальными функциями (Таганрог, Новочеркасск). Одновременно продолжалось развитие Ростовской агломерации (областного центра и его городов-спутников, а также входящих в ареал их влияния сельских районов), расширяющей свои селитебные (в том числе за счет строительства коттеджных поселков), рекреационные и торговые территории².

Сельское расселение в пределах приморской зоны характеризовалось как ростом численности населения, так и числа поселений, что выделяет данный сегмент в системе расселения региона в целом. Так, число сельских населенных пунктов и поселков городского типа в исследуемом ареале с 1989 г. выросло с 460 до почти

¹ Составлено по данным Ростовстата.

² Дружинин А. Г. Пространственные возможности и барьеры постиндустриального развития региональной метрополии (на примере Ростова-на-Дону) // Региональные исследования. 2013. № 2. С. 25–33.

480, а численность проживающего в них населения – с 325,6 тыс. чел. в 1989 г. до (оценочно) около 390 тыс. чел. в 2015 г. При этом наблюдалось последовательное «стягивание» сельского населения в крупные поселения при устойчивом сокращении числа жителей, проживающих в селах с людностью менее 500 человек (табл. 35).

Таблица 35

Динамика людности сельских населенных пунктов и поселков городского типа приморской зоны Ростовской области по данным переписей населения 1989, 2002 и 2010 гг.¹

	Населенные пункты с числом жителей, чел.			
	до 500	500–1000	1000–5000	более 5000
<i>Численность населения в сельских НП и ПГТ по всей приморской зоне, чел.</i>				
1989	49113	61260	136160	79058
2002	49052	62269	143201	109584
2010	46735	68179	154869	111957
<i>Динамика численности населения, %</i>				
2002/1989	99,9	101,6	105,2	138,6
2010/2002	95,3	109,5	108,1	102,2
2010/1989	95,2	111,3	113,7	141,6

Концентрация населения и все большее превалирование в системе расселения ее высокоурбанизированных, агломерированных форм – основная черта экистической динамики в приморской зоне Ростовской области. «Приморский фактор», при этом, являясь базовым, задавая историческую колею расселению в регионе, в последние десятилетия поддерживается процессами метрополизации, ролью Ростова-на-Дону (и других поселений в ареале его влияния) как основного фокуса социально-экономической активности не только областного, но и макрорегионального (для всего Юга России) масштаба.

Крым: фрагментированность приморской зоны и асимметрия в расселении. По территории Крыма население размещено

¹ Составлено по данным Ростовстата.

неравномерно благодаря влиянию «классического набора» факторов: географическое положение, природные условия и ресурсы, история освоения территории, миграции населения, государственная демографическая политика. Влияние данных факторов на размещение населения и систему расселения в Крыму проявилось в формировании диспропорций между северными и восточными степными, центральными предгорными и южными приморскими территориями, а также наличием градиента (ростом) плотности населения от центра полуострова к приморским территориям. Однако влияние приморского положения на размещение населения и хозяйственную специализацию населенных пунктов на территории Крыма варьирует от места к месту (рис. 20).

По состоянию на 01.01.2016 г., к регионам с наибольшей плотностью населения (от 100 до 1500 чел./кв. км при общекрымской плотности населения 82,5 чел./кв. км) относятся южные, юго-западные, западные и юго-восточные приморские территории, а также центрально-предгорные районы. Наиболее плотно в Крыму заселены территории Ялтинского городского округа (более 400 чел./кв. км, а с учетом реально используемых территорий этот показатель в несколько раз больше), Керчи (более 1300 чел./кв. км), Феодосийского городского округа (около 300 чел./кв. км), Евпатории (более 1800 чел./кв. км), Севастополя (около 500 чел./кв. км), а также приморские полосы Алуштинского и Судакского городских округов. Лидером по плотности населения среди всех административных единиц является столичный городской округ Симферополь (более 3000 чел./кв. км). При этом в пределах трехкилометровой приморской полосы сосредоточено более 50 % всего населения Крыма. На фоне перечисленных территорий, северо-западные, северные, северо-восточные и восточные районы полуострова, имеющие выход к морю, характеризуются слабой заселенностью (42–20 чел./кв. км.)¹.

¹ Итоги переписи населения в Крымском федеральном округе 2014 г. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/population/demo/perepis_krim/perepis_krim.html.

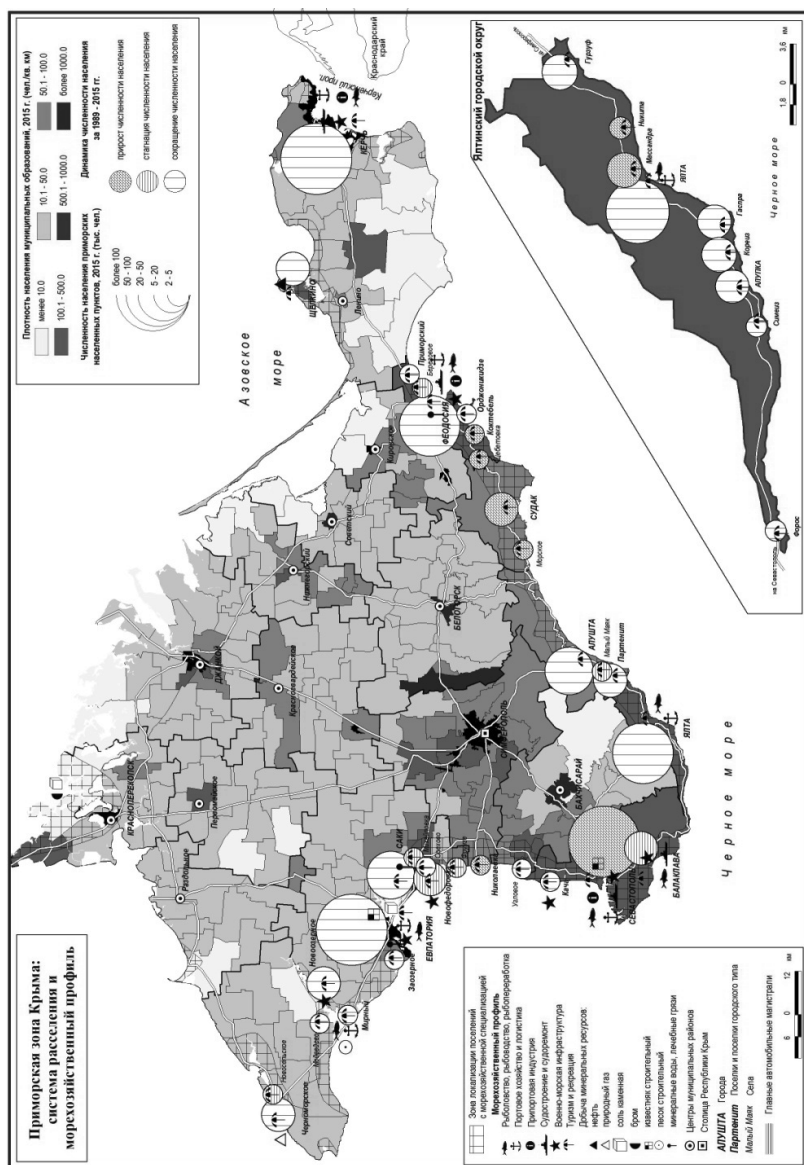


Рис. 20. Приморская зона Крыма: система расселения и хозяйственный профиль, 2015 г.

Отличительной чертой северных и северо-восточных приморских районов Крыма (Красноперекопский, Джанкойский, Нижнегорский, Советский районы) является обратный по вектору градиент демографического потенциала от центра к побережью. С приближением к заливу Сиваш происходит резкое сокращение плотности, численности населения и числа населенных пунктов. В этих приморских зонах фактически отсутствуют крупные населенные пункты с морехозяйственной специализацией, за исключением пунктов по добыче и первичной переработке сивашкой рапы на севере Красногвардейского района и использования присивашских охотничьих угодий. Мелководный с высокой минерализацией воды залив не оказал положительного «приморского эффекта» на сопредельные территории, а наоборот, выступил сдерживающим фактором их социально-экономического развития.

Территории северо-западного причерноморского сектора Крыма (Раздольненский и Черноморский районы) характеризуются нереализованностью и слабым влиянием на их социально-экономическое развитие «приморского фактора», низкой плотностью поселений и населения. Для приморских территорий этих районов характерна ситуация, когда непосредственно к морю обрываются сельскохозяйственные угодья (пашни, сенокосы и прочие). В северо-западном регионе Крыма существует лишь несколько территорий, где осуществляется морехозяйственная деятельность: в Раздольненском районе – район Бакальской косы, где активно развивается туристско-рекреационная сфера (главным образом частный сектор), в том числе благодаря проведению всероссийских молодежных форумов («Таврида», «Родная Гавань»); в Черноморском районе – приморские зоны административного центра района п. Черноморское, акватории по добыче на шельфе моря природного газа, туристско-рекреационные зоны Оленевского сельского поселения (полуостров Тарханкут), территории, прилегающие к озеру Донузлав, где наблюдается возрождение морехозяйственной активности (портовая деятельность, рыболовство, восстановление военных баз).

Таким образом, северные приморские территории Крыма характеризуются разреженной сетью поселений, низкой плотно-

стью населения, практически полным отсутствием приморской инфраструктуры и очагов морехозяйственной деятельности. В таких условиях формирование экономических кластеров любого порядка затруднено. Исключением в этом отношении являются территории, перечисленные выше, где наблюдается развитие и возрождение морехозяйственной деятельности. Эти территории выступают очагами кластерообразования в регионе.

Заметно контрастируют северными, северо-восточными и северо-западными районами южные территории полуострова. В пределах приморских зон, располагающихся южнее линии Евпатории – Керчь, «притяжение к морю» экономики и расселения проявилось наиболее масштабно. В пределах данного сегмента приморской зоны концентрируется свыше 70 % всего населения полуострова, находятся 5 из 5 портов, 13 из 17 городов Крыма, сконцентрирована большая часть предприятий морехозяйственного профиля (все судостроительные заводы, большая часть рыболовецких и рыбоводческих мощностей, припортовая индустрия, основная часть туристско-рекреационных предприятий, основные мощности оборонно-промышленного комплекса). Именно в приморские районы южной части Крыма устремлена значительная доля туристского¹, миграционного², финансового и транспортного потоков всего региона. Эти территории выступают центрами информационного внимания со стороны СМИ, составляют географическую основу имиджа Крыма³. Вдоль берега Черного моря от Евпатории до Феодосии сформировалась практически непрерывная «полоса социально-экономического развития», за исключением

¹ Яковенко И. М. Крым в системе трансграничных рекреационных потоков стран СНГ / И. М. Яковенко // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. 2004. Т. 17 (56). № 4. Серия: География. С. 477–484.

² Сахнова Н. С. Миграционная подвижность населения Крыма: динамика, современное состояние, проблемы / Н. С. Сахнова, Г. А. Галух // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. 2004. Т. 17 (56). № 4. Серия: География. С. 345–348.

³ Швеиц А. Б., Вольхин Д. А. Информационный имидж Крыма: особенности современной трансформации // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2014. № 3. С. 142–147.

локальных участков с неблагоприятными природными условиями, особо охраняемых природных территорий и незначительных по площади неосвоенных участков. Указанная приморская полоса характеризуется наличием приморской инфраструктуры разной степени развитости, высокой степенью (по сравнению с остальной территорией Крыма) хозяйственного освоения, более плотной сетью населенных пунктов, высокой плотностью населения и застройки, концентрацией хозяйствующих субъектов и наиболее высоким для полуострова разнообразием видов деятельности, связанных с морем.

В современной урбанистической структуре Крыма 10 из 17 городов располагаются на побережьях Черного моря (Алупка, Алушта, Евпатория, Саки, Севастополь, Судак, Феодосия, Ялта), Керченского пролива (г. Керчь) и Азовского моря (г. Щелкино). Десять приморских городов концентрируют около 67 % городского населения и 38,7 % всего населения Крыма¹. Среди них к категориям «крупные» и «большие» относятся Севастополь, Керчь и Евпатория (они включают в себя около 70 % всего городского приморского населения), «средние» – Ялта и Феодосия, «малые» – Алушта, Судак, Щелкино, Алупка. Преобладание количества приморских городов над остальными городами Крыма и концентрация населения в них связаны с высокой аттрактивностью приморских территорий, что изначально присуще полуострову.

Таким образом, в приморской зоне Крыма непрерывная полоса освоения территории и расселения до сих пор, фактически, не создана. «Приморский эффект», тем не менее, максимально проявился в формировании урбанистической структуры Крыма, функциональной и планировочной структуре приморских городов, определил их специализацию и вектор развития. Именно южные приморские города Крыма выступают фокусами формирования и развития судостроительных, инновационно-промышленных, транспортно-логистических и туристско-рекреационных кластеров, в том числе трансакваториальных (в перспективе – трансграничных).

¹ Сазонова Г. В. Региональные особенности и проблемы развития крымских городов / Г. В. Сазонова // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. 2004. Т. 17 (56). № 4. Серия: География. С. 337–344.

**4. ТИПОЛОГИЯ И СТРУКТУРИРОВАНИЕ
ПРИМОРСКОЙ ЗОНЫ
ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ:
УЧЕТ ФЕНОМЕНА ТРАНСГРАНИЧНОЙ
КЛАСТЕРИЗАЦИИ**

4.1. Концептуальные подходы к делимитации, структурированию и типологии приморской зоны Европейской части России

В своей региональной и, тем более, страновой конкретике приморская зона (ПЗ) представляет собой чрезвычайно сложное общественно-географическое явление, требующее взвешенных, методологически и методически корректных подходов к ее делимитации, идентификации основных структурных компонент, их типологии.

Базовый принцип *делимитации, структурирования и типологии* ПЗ – четкое понимание (и признание) ее «приморскости», «талассоцентрированности», приуроченности к тем или иным морским побережьям (и устьям крупных судоходных рек), как основополагающего свойства, фундаментальной характеристики. И в данном случае важно не только структурно-функциональное (наличие «морской составляющей» в экономике приморских территорий, значимость трансакваториальных взаимосвязей), но и пространственно-позиционное своеобразие ПЗ. Именно «стык» суши и моря (чрезвычайно извилистый, многообразный в своей позиционной, конфигурационной, физико- и общественно-географической конкретике) выступает «осью» и, одновременно, исходным рубежом, «морской» границей в целом «сухопутной» ПЗ (отдельные вынесенные в море *акваториальные составляющие* ПЗ, наподобие нефте- и газодобывающих платформ или рукотворных островов, – видятся особым случаем, исключением из общего правила и являют собой не столько собственно ПЗ, сколько один из инвариантов ее *экзогенной компоненты*). Для делимитации ПЗ наиболее значимо определение именно ее «внутриконтинентального» рубежа (а точнее, оконтуривающих ее одновременно не-

скольких рубежей); задача эта сложна, требует адаптивных подходов и напрямую стыкуется с вопросами структурирования и типологии приморских зон.

Наиболее исторически «укорененный» и имеющий широкое практическое применение подход к делимитации ПЗ связан с учетом критерия фактического расстояния (т. е. «удаленности») от моря, установлением и фиксацией соответствующих изолиний. Отметим, что подобный способ идентификации «континентальной» границы ПЗ (при всей его внешней простоте, утилитарности и безусловной логике) – достаточно «грубый», поскольку игнорирует страновой, региональный и локальный контекст, предопределяющий ситуационные (под влиянием множества факторов) колебания «ширины» ПЗ.

Иной способ делимитации (и, одновременно, структурирования) ПЗ связан с учетом реалий политико-территориального и административно-территориального деления¹, многочисленными попытками идентифицировать «приморские» хозяйственные и экистические процессы в «матрице» сложившейся «нарезки» территории страны на региональные и субрегиональные структуры (в российской ситуации – субъекты РФ и их компоненты, т. е. муниципальные образования) с вычленением «приморских регионов» и «приморских муниципалитетов»².

Менее распространен практически, хотя и многократно продекларирован³, подход к делимитации ПЗ на основе установления

¹ *Green D. R.* (2009) *Issues in coastal zone management*. UK: Thomas Telford Press. 237 p.; *Арзамасцев И. С.* Природопользование в прибрежных зонах: основные понятия, зонирование, проблемы управления // *Таможенная политика России на Дальнем Востоке*. 2009. № 4 (49). С. 76–89; *Федоров Г. М., Корнеев В. С.* Социально-экономическая типологизация приморских регионов России // *Балтийский регион*. 2015. № 4 (26). С. 121–134.

² *Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина*. Ростов-на-Дону: Издательство Южного федерального университета, 2016. 236 с.

³ *Humphrey S., Burbridge P.* Planning and management processes sectoral and territorial cooperation. Thematic study D, in European Demonstration Programme

ее природно-экологической, ландшафтной специфики. Основные «маркеры» здесь, безусловно, – орографические рубежи¹, а также адаптированные к ландшафтно-ресурсному своеобразиею приморских территорий доминирующие виды хозяйственной активности (например, рекреация, отдельные виды сельского хозяйства, воспроизводство биоресурсов, ориентированных на прилегающие к морю водоемы и др.).

Самостоятельную и крайне значимую группу критериев делимитации ПЗ (полномасштабно вычленяющих именно ее общественно-географические качества и свойства) составляет специфическая (далеко не равнозначная для тех или иных пространственных компонент ПЗ) хозяйственная структура. Речь идет об учете наличия (в том числе и преваширования) «морской составляющей» в экономике² и сопутствующих ей экономических эффектов, включая феномен «приморской ренты»³, общую повышенную институционально-экономическую «плотность» приморских территорий. С хозяйственной динамикой зачастую кор-

on Integrated Coastal Zone Management; 1999. [Электронное издание] <http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm>. (Дата доступа – 12.08.2015); Ба-кланов П. Я., Винокуров Ю. И., Чибилев А. А. Эколого-географические основы международного сотрудничества в трансграничных речных бассейнах Евразии / В сборнике: Трансформация социально-экономического пространства Евразии в постсоветское время Министерство образования и науки РФ, Алтайский государственный университет, Университет Адамы Мицкевича, Лейбниц-институт региональной географии. Барнаул, 2014. С. 6–11.

¹ Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85–100.

² Гогоберидзе Г. Г. Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий // Проблемы современной экономики. 2008. № 2. С. 266–270; Дружинин А. Г. «Морской фактор» в современной российской экономике (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2016. № 2. С. 16–26.

³ Дружинин А. Г. Экономический потенциал приморской зоны: понятийно-категориальные основы концепции // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2004. № 4. С. 54–60.

респондируют демографо-экистические реалии ПЗ, очерчиваемые общим понятием «талассоаттрактивность населения»¹. Фактическое многообразие экономических, экономико-демографических и экистических характеристик и особенностей ПЗ воплощается в их множественных границах, «размытых» («полосообразных»), как правило, друг с другом не совпадающих, образующих причудливую чересполосицу. Эти спонтанно (в зависимости от хозяйственной конъюнктуры, развития урбанистической сети и иных обстоятельств) видоизменяющие свою конфигурацию «рубежи-полосы», «рубежи-ареалы» в общественно-географическом контексте конкретных приморских территорий сочетаются с четко прочерчиваемыми изолиниями расстояний «от моря», дополняются наличием вполне конкретных административных и природно-ландшафтных рубежей. Все это, в совокупности, порождает сложную одномоментность множества «внутриконтинентальных» контуров ПЗ, напрямую проецируется на *структуру* приморских зон, предопределяет ее поликомпонентность как в «*продольном*» (вдоль морского побережья), так в «*поперечном*» (профиль «берег моря – внутриконтинентальные территории») разрезе (рис. 21).

Фиксируя внимание на «поперечном» («море-суша») профиле приморской зоны, нельзя не констатировать – характерная для России пониженная (в сопоставлении практически со всеми ее евразийскими «соседями»²) плотность населения и экономики и

¹ Покишишевский В. В. География расселения на берегах Мирового океана. Л.: Наука. 1979. 342 с.; Дружинин А. Г., Дружинина С. С. Экономико-географические аспекты исследований приморского расселения (по материалам Ростовской области) // Южные моря СССР: географические проблемы исследования и освоения. Л.: Геогр. об-во СССР, 1989. С. 23–29; Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85–100.

² Дружинин А. Г. Полизависимость в центрo-периферийной стратификации территориальной организации общества: основы концепции // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2014. № 3. С. 29–40.

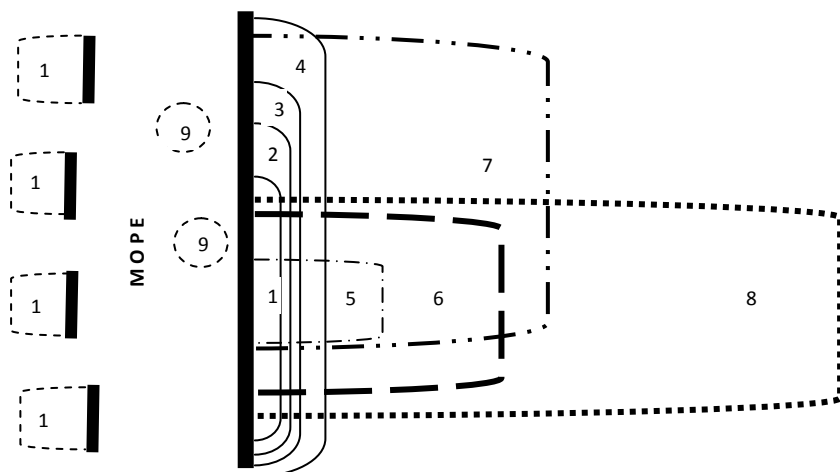


Рис. 21. «Поперечный» («море-суша») профиль приморской зоны (основные общественно-географические структурные составляющие):

- 1, 2, 3, 4** – «слои-полосы» собственно ПЗ; **5** – границы приморских муниципалитетов; **6** – ареал доминирования (метрополизации) крупных приморских городов; **7** – границы приморских регионов; **8** – зона тяготения (хинтерланд) морского порта; **9** – акваториальные экзогенные («вынесенные») компоненты ПЗ; **10** – трансакваториальные (в т. ч. транснациональные, трансграничные) экзогенные («вынесенные») компоненты ПЗ

разреженная инфраструктурно-дорожная сеть (либо, местами – ее реальное отсутствие) фактически повсеместно «прижимают» ПЗ к морским побережьям. Особым образом это выражено в Арктической зоне, где вследствие «выборочно-сплошного освоения Севера»¹ урбанизация (как это справедливо акцентировал А. Н. Пилясов²) имеет несплошной, прерывистый, «островной»

¹ Славин С. В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М.: Экономиздат, 1961. 302 с.

² Пилясов А. Н. Города-базы Арктического фронта // Вопросы географии. Сб. 141. Проблемы регионального развития России / Отв. ред.: В. М. Котляков, В. Н. Стрелецкий. О. Б. Глезер, С. Г. Сафронов М.: издательский дом «Кодекс». 2016. С. 503–528.

характер. Приморская зона России преимущественно напоминает прерывистую узкую ленту (почти 36,8 из 41 тыс. км морских границ Российской Федерации простираются вдоль ее арктического и тихоокеанского побережий, слабо освоенных, в целом неблагоприятных для жизнедеятельности человека); исключением на общем фоне предстают лишь ареалы социально-экономического влияния Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Владивостока, Калининграда и других крупных, сформировавших свои агломерации приморских городов. Специфичен в этом отношении и Крым, в силу самой конфигурации полуострова и функционала подавляющей части его поселений «покрываемый» приморской зоной чуть ли не целиком (по имеющейся оценке к ПЗ относится до 93 % территории полуострова¹). Именно на нетипичных для России «расширениях» ПЗ в рамках их «поперечного» («море-суша») профиля (связанных с агломерационными процессами, с функционалом «коридоров развития», с выраженным внешнеэкономическим вектором, транснациональных, трансграничных) достаточно четко (как свидетельствуют результаты исследований по Югу России², а также Санкт-Петербургу и Ленинградской области³) просматривается последовательность различающихся своими характеристиками селитебно-хозяйственных «полос». Последние, как правило, простираются параллельно морскому побережью, видоизменяя свою ширину и конфигурацию под воздействием множества обстоятельств, включая важнейшее – метрополилизацию, «включенность» в ПЗ крупнейших городов и формируемых ими ареалов

¹ Вольхин Д. А. «Приморский фактор» социально-экономической и демографической динамики Крыма // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2016. № 5. С. 154–164.

² Дружинин А. Г., Дайкер А. О., Сухинин С. А. «Приморский фактор» в локализации населения Юга России: подходы к идентификации // Научная мысль Кавказа. 2015. № 3. С. 74–81.

³ Дружинин А. Г., Лачининский С. С., Краснов А. И., Сорокин И. С. Поляризация системы расселения в приморской зоне Ленинградской области в 1989–2015 гг. // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Естественные науки. 2016. № 3. С. 58–65.

социально-экономического влияния. «Ширина», степень структурированности при продвижении непосредственно от береговой линии к предельным рубежам проекции «морского фактора», в этой связи, – имманентная характеристика ПЗ, их значимый типологический признак. Важно (особенно для нашей страны), при этом, различать *собственно приморские зоны* и их *экзогенные, вынесенные* (за привычно понимаемые рубежи ПЗ) составляющие:

- «*внутриконтинентальные*» (в том числе и «ультраконтинентальные») в форме хинтерландов (ареалов формирования грузопотока) морских портов;
- *акваториальные* (части акватории с устойчиво сфокусированной на них морехозяйственной активностью);
- *трансакваториальные*, в т. ч. транснациональные, трансграничные (т. е. территориально-хозяйственные структуры иных, отделенных морской акваторией ПЗ, связанные с конкретной приморской зоной значимыми для нее товарно-сырьевыми, информационными, людскими и иными потоками и выстраиваемыми на их основе центрo-периферийными отношениями).

Если принять во внимание транспортно-логистические реалии (классифицируя регионы нашей страны по преобладающему внешнеэкономическому вектору и акцентируя «пространственный и внешнеэкономический европоцентризм России», В. Л. Вардомский, в частности, определяет восточный рубеж «западной зоны» по восточной административной границе Якутии¹), то предельное влияние локализованных в ПЗ компонент морехозяйственного комплекса фиксируется на удалении до 4–5 тыс. км от побережья.

С портовыми хинтерландами (с их многообразным влиянием на приморские территории России) вполне сопоставимы и дистанцированные морскими акваториями ПЗ зарубежных государств.

¹ Вардомский Л. Б. Об Азиатском векторе трансформации экономического пространства России // Вопросы географии. Сб. 141. Проблемы регионального развития России / Отв. ред.: В. М. Котляков, В. Н. Стрелецкий, О. Б. Глезер, С. Г. Сафронов М.: издательский дом «Кодекс». 2016. С. 539–555.

Потенциал трансграничной регионализации в формировании ПЗ, при этом, наиболее существенен на побережьях морей компактных, с извилистой, инфраструктурно обустроенной береговой линией, «опоясываемых» высокоразвитыми странами и регионами с существенным уровнем взаимной экономической и культурной интеграции (верно сказано, что «иное море – больше суша, чем сама суша»¹). Применительно к России, ее ПЗ, речь в данном случае идет, в первую очередь, о Балтике и отчасти (в перспективе, потенци) – о Японском, Черном, Каспийском морях. При этом, уже сейчас очевидно – противоречивое, присущее Российской Федерации внешнеэкономически мотивированное единство собственно ПЗ и логистически связанных с ними в рамках глобальных товарно-сырьевых потоков (и, соответственно, выстраиваемых транснациональными корпорациями «цепочек» добавленной стоимости) внутриконтинентальных и трансакваториальных, трансграничных территорий – стало фактом (и фактором) территориальной организации российского общества, устойчивым, рельефно проявляющимся и практически повсеместным. Наличие обширных внутриконтинентальных пространств с локализованными на них очагами экспортоориентированных (главным образом сырьевых) производств корреспондирует с трансакваториальными феноменами и эффектами, расширяя неявные, часто неустойчивые, взаимоперекрещивающиеся границы экзогенных компонент приморской зоны, существенно усложняя структуру ПЗ, множа их типологические инварианты и характеристики.

Решая комплекс задач делимитации, структурирования и типологии приморских зон, важно осознавать, что полноформатные по своему «поперечному» профилю ПЗ (с присущей им выраженной многослойностью, наличием экзогенных внутриконтинентальных, акваториальных и трансакваториальных компонент) в пределах Российской Федерации локализованы только на отдельных, весьма немногочисленных участках «стыка» суши и моря, представляя собой лишь одну из многочисленных типологических

¹ *Рогачев С. В.* Морские фасады России // География. 2014. № 1. С. 8–17.

вариаций полиморфной, полимасштабной «продольной» структуры ПЗ страны. В связи с чрезвычайной протяженностью морских побережий, колоссальной дифференциацией факторов и условий их хозяйственного и селитебного освоения и общей усложненной архитектоники пространственной организации российского общества, ее идентификация в сопоставлении с выявлением нюансов «поперечного сечения» ПЗ – задача самостоятельная, не менее приоритетная и по многим аспектам несравненно более сложная, требующая учета полимасштабной (неизменно проявляющейся на всех уровнях пространственной иерархии – от мега- до микро-) взаимозависимости природных и общественно-географических условий формирования ПЗ, их фактического состояния, своеобразия структурных компонент (рис. 22).

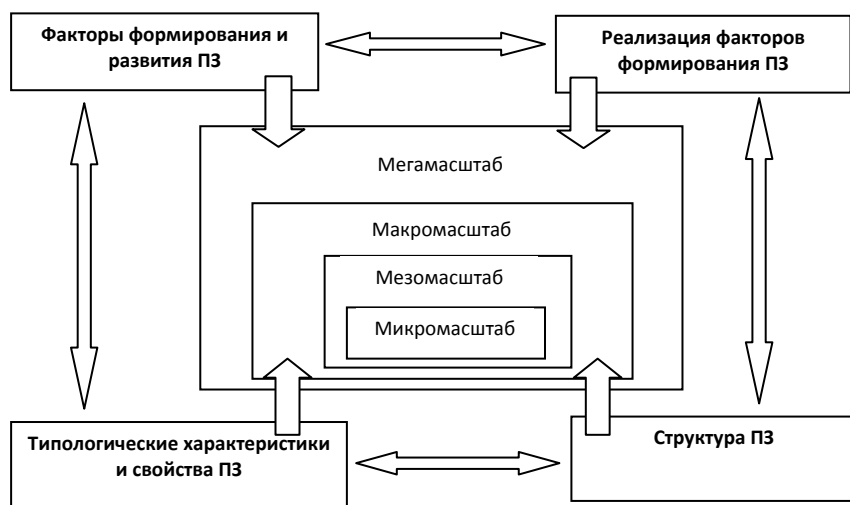


Рис. 22. Факторы формирования, фактическое состояние, структура и типологические характеристики ПЗ: полимасштабная взаимозависимость

Субстрат ПЗ – это всегда, в первую очередь, конкретные побережья, «опоясывающие» ту или иную акваторию (ее часть) и обретающие, в этой связи, уникальный «набор» детерминант и проявлений общественно-географической динамики. В этой связи

в основу структурирования и типологии ПЗ обязательно должен быть положен бассейновый, акваториальный подход, позволяющий, в частности, вести речь о ПЗ Балтики, ПЗ Каспия, ПЗ Азово-Черноморского морского бассейна и т. п. как об относительно обособленных (в том числе и благодаря фактору приуроченных к тем или иным акваториям конкретных, специфических по своему «профилю» морехозяйственных комплексов) составляющих ПЗ страны. *Акваториально-бассейновый принцип* «продольного» структурирования ПЗ в условиях Российской Федерации в целом удачно сочетается с учетом существенного для типологических хозяйственных и селитебных характеристик территории фактора *природно-климатической зональности*. Все без исключения северные побережья страны относятся к ее Арктической зоне (последняя, согласно Указа Президента РФ от 2.05.2014. № 296, в пределах Европейской части России объединяет: городской округ «Воркута» Республики Коми, территории муниципальных образований «Город Архангельск», «Мезенский муниципальный район», «Новая земля», «город Новодвинск», «Онежский муниципальный район» «Приморский муниципальный район» и «Северодвинск» Архангельской области, а также Мурманскую область и Ненецкий автономный округ¹). Контрастируют с ними (по основным социально-экономическим индикаторам) ПЗ, сформировавшиеся на балтийском побережье, а также вдоль «южных» (для России) морей – Черного, Азовского, Каспийского, Японского.

ПЗ – структуры дискретные и, одновременно, континуальные, целостные, взаимозависимые (как в общестрановом масштабе, так и в рамках отдельного морского бассейна, очерченного границами региона участка побережья и т. д.). Для их идентификации в мега- и макромасштабе существенно позиционирование отдельных ПЗ и их акваториальных группировок в координатах доминант-

¹ Указ Президента РФ от 2.05.2014. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» [Электронное издание] <http://static.kremlin.ru/media/events/files/41d4d8e8206d56fc949d.pdf> (Дата доступа – 12.11.2016).

ных векторов реализации геоэкономических и геополитических интересов страны, таких, к примеру, как «интеграция в мировое сообщество» (со все еще преобладающим «западным» румбом), «освоение Арктики», «разворот на Восток» и т. п. В этой связи симптоматично, продуктивно и весьма значимо для «нарезки» ПЗ предпринятое В. А. Лаженцевым вычленение макрорегионов «меридионального направления»: Баренц-Балтийского и Тихоокеанского¹. Именно геоэкономика ныне приоритетным образом организует, форматирует морехозяйственный комплекс, ведет к обособлению его макрорегиональных инвариантов. Показательна и правомерна в этой ситуации постановка вопроса, например, о «Северо-западном МХК», базирующемся не только на российской Балтике, но и включающем такие центры арктического побережья как Мурманск и Архангельск²; значим акцент на прибрежных «георегионах» (по терминологической версии Г. Г. Гогоберидзе), в том числе «Баренцевоморском» и «Черноморско-Каспийском»³; ценна, симптоматична попытка сфокусировать внимание на основных приморских «фасадах» России⁴.

К доминирующим ареалам морехозяйственной активности, к приоритетным направлениям внешнеторговых связей, приурочены, как правило, «сгущения» ПЗ, базирующиеся на ведущих приморских городах (и выстраиваемых ими агломерациях) и выпол-

¹ *Лаженцев В. А.* Проблемы развития российского Севера, Сибири и Дальнего Востока // Вопросы географии. Сб. 141. Проблемы регионального развития России / Отв. ред.: В. М. Котляков, В. Н. Стрелецкий. О. Б. Глезер, С. Г. Сафонов М.: издательский дом «Кодекс», 2016. С. 485–502.

² *Ивченко В. В.* Сетевое программирование развития приморских регионов России: Теория, методология, практика. Калининград: издательство РГУ им. И. Канта, 2008. 178 с.

³ *Гогоберидзе Г. Г.* Комплексное региональное приморских территорий Мирового океана. СПб., 2010.

⁴ *Рогачев С.* Морские фасады России // География. 2014. № 1. С. 8–17; *Трейвиш А. И.* Центр, периферия и фасад как дополняющие понятия геострановедения // Социально-экономическая география. Вестник АРГО. 2016 (5). С. 4–15.

няющие интегрирующие, структурирующие центральные либо полупериферийные функции по отношению к иным, в меньшей мере селитебно освоенным и хозяйственно развитым участкам побережья. Лидирующим, организующим процесс освоения Мирового океана и, соответственно, развития ПЗ России центром (мегацентром, чье прямое влияние неоспоримо по крайней мере на российском побережье Балтики, а также в ПЗ Арктической зоны) выступает Санкт-Петербург. Само наличие этого города, его локализация, обращенный «к морю» функционал – в существенной мере задают пространственные контуры Балто-Баренц-Арктической мегазоны ПЗ России, объединяя в ее составе достаточно разнородные по основным типологическим характеристикам Балтийскую и Баренц-Беломорскую макрозоны (рис. 23).

На Юге России в «цепочке» приуроченных к побережью урбанистических центров в настоящее время нет явного, общесистемно значимого лидера. Приморские региональные (и субрегиональные) метрополии и в Азово-Черноморской, и в Каспийской макроне, оказывая многоаспектное воздействие на социально-экономическое развитие акваториально-территориальных хозяйственных комплексов и динамику приморских систем расселения¹, организуют лишь их региональные сектора и сегменты². Факторы локализации групповых систем расселения, меж- и внутрибассейновых акваториально-территориальных хозяйственных и селитебных различий, а также административно-территориальной

¹ Дружинин А. Г. Актуальные тренды и проблемные ситуации социально-экономической динамики российского Причерноморья // Южно-российский форум: экономика, социология, политология, социально-экономическая география. 2015. № 2 (11). С. 3–18.

² Мы рассматриваем «секторы» и «сегменты» как дробные элементы приморских зон мега- и макроуровня; под «секторами» при этом понимаются крупные целостные участки побережья, структурированные в т. ч. по геоэкономическому, геополитическому, политико-территориальному и природно-хозяйственному признаку, «сегментами» – дробные (по природно-хозяйственному, экзистенциальному и административно-территориальному признакам) таксоны внутри секторов.

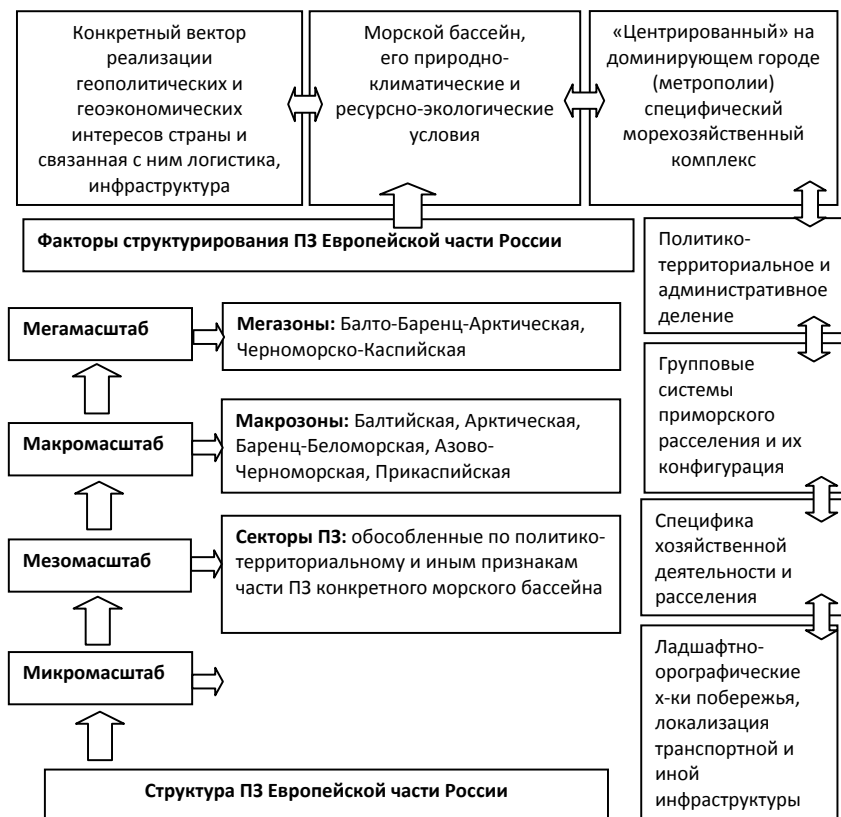


Рис. 23. Основные факторы и уровни «продольного» структурирования приморской зоны Европейской части России

«нарезки», выступают для структурирования и типологии ПЗ на макро- и мезоуровне, при этом, как основополагающие; распространением аналогичный подход и на остальные приморские макрозоны России.

При «продвижении» к мезо- и, тем более, микроуровню анализа ПЗ структура их усложняется, а типологические вариации нарастают. Дифференциация ПЗ на обособленные участки в существенной мере зависит от административно-территориального деления («нарезки» на отдельные муниципальные образования), наличия

тяготеющих к морю групповых систем расселения, организующих их (связывающих воедино приморские поселения) транспортных коммуникаций и иных компонент инфраструктуры, конкретных ландшафтно-орографических характеристик побережья, конфигурации береговой линии. Само соотношение на конкретных участках побережья сегментов ПЗ с теми или иными выраженными типологическими чертами выступает, при этом, как существенный критерий типологии; в этой связи применительно к отдельным разномасштабным компонентам ПЗ уместна постановка вопроса и о *степени типологического многообразия* их субструктур, и о *превалирующем типе ПЗ* (относительно общей протяженности мега- и макро- ПЗ, их секторов и сегментов; численности населения, параметров экономического потенциала и др.), и, в целом, о *типологической структуре* приморской зоны. В итоге, типологический анализ на мезоуровне должен одновременно выстраиваться не только с учетом конкретных региональных характеристик, но и «снизу» (от характеристик ПЗ конкретных муниципалитетов), а также «сверху» (место и функции соответствующего региону сектора ПЗ в макро- и мегамишмасштабе). Это – тонкая и сложная инструментальная, информационная, аналитическая задача.

4.2. Типология приморской зоны Европейской части России: макро- и мезомасштаб

Приморская зона – явление полимасштабное; учет особенностей географического положения, физико- и общественно-географической (в том числе геоэкономической, геополитической) специфики позволяет структурировать обширную приморскую зону Европейской части России на ряд макрозон и их секторов:

Баренц-Беломорскую макрозону, включая:

- океаническое побережье Мурманской области;
- приморские ареалы Мурманской, Архангельской областей и Карелии, с ограничениями по глубинам и осложненной в зимний период навигацией.

Балтийскую макрозону, включая:

- Ленинградскую область и Санкт-Петербург с открытым глубоководным доступом в Мировой океан через внутренние моря (в случае Петербурга – глубины менее благоприятны) и осложненной в зимний период навигацией;
- Калининградскую область с более благоприятными природно-климатическими условиями, чьи портовые комплексы также нуждаются в дноуглублении.

Азово-Черноморскую макрозону, характеризуемую тем, что выход в Мировой океан через внутренние Азовское и Черное моря сопряжен с ограничением тоннажа судов; при этом, если ситуацию большинства черноморских портов можно классифицировать как благоприятную с точки зрения условий судоходства, то для Азово-Нижнедонского бассейна (с ограниченными глубинами и ледоставом) речь должна идти об особом секторе.

Каспийскую макрозону, отличающуюся как отсутствием непосредственного выхода в Мировой океан, так и малыми глубина-

ми припортовых акваторий; данная зона связана преимущественно с внутренними районами РФ, выполняя также миссию обеспечения связей с Ираном и другими прикаспийскими государствами.

Исследование типологических вариаций приморских зон **на мезоуровне** позволяет выделить их более дробные сегменты посредством учета хозяйственной и селитебной специфики тех или иных конкретных приморских регионов. Так, экономический потенциал «вмещающих» регионов (в состав которых входят те или иные сегменты приморской зоны) оказывается значимым при формировании как общего «фона» хозяйственной активности на побережье, так и внешнеторговых обменов с опорой на портовую инфраструктуру. Непосредственно характеризуют приморскую зону на мезоуровне ключевые экистико-демографические (и хозяйственные) индикаторы: наличие фокусов социально-экономического развития в виде крупных городских центров, городских агломераций и полос сплошного расселения и хозяйственного освоения. Подобные «полюсы роста», в свою очередь, могут быть структурируемы в зависимости от их масштаба и значимости в общеэкономическом ландшафте страны. Применительно к приморским зонам можно, в частности, вести речь как о наличии полюсов общероссийского (Санкт-Петербург) и макрорегионального (Ростов-на-Дону) масштаба, так и мезоуровня (большинство приморских регионов Европейской части имеют «ядро» экономической активности в виде городского центра или агломерации).

С экистической и инфраструктурно-хозяйственной точек зрения приморские зоны мезоуровня характеризуются также дифференциацией на глубоко эшелонированные (по критерию «плотности» экономического и селитебного освоения), а также ареалы и зоны преимущественно очагового расселения и хозяйственного использования. Структурирование приморских зон Европейской части по этому критерию подчиняется фактору географической зональности: фактически зону сплошного заселения (или расселения узлового характера, как, например, в Краснодарском крае) можно наблюдать в условиях балтийских регионов, а также Азово-Черноморского бассейна и Дагестана. Для зон с экстремальными

природными условиями (Арктическая зона, а также аридные районы Калмыкии и Астраханской области) характерно преимущественно очаговое освоение территории.

Позиционирование приморских регионов в экономической центрo-периферийной структуре в обобщенном виде отражает объем генерируемого ими ВРП. По этому признаку выделяются два ключевых «полюса» – Санкт-Петербург и Краснодарский край (в 2014 их ВРП составил, соответственно, – 2652 и 1792 млрд руб.). Регионами «второго ряда» являются Архангельская, Ленинградская и Ростовская области с ВРП в диапазоне 500–1000 млрд руб. Наконец, относительно менее заметные позиции в генерации валового продукта (в основном в диапазоне 150–450 млрд руб. в 2014 г.) занимают остальные регионы; минимален, при этом, ВРП Калмыкии – 46 млрд руб.

Значимым типологическим признаком выступает и объем внешнеэкономической деятельности (ВЭД), которая одновременно (а в ряде случаев, преимущественно) иллюстрирует функционал приморской зоны как транзитных внешнеторговых «ворот» России. Характерно, что если для Санкт-Петербурга суммарный оборот ВЭД превысил в 2014 г. 63,2 млрд долл. США, то в Калининградской, Ленинградской областях и Краснодарском крае – 15–20 млрд долл., в остальных приморских регионах – около 3 млрд долл. (промежуточное положение – у Ростовской области с оборотом 8,1 млрд долл. и ощутимой негативной динамикой в сопоставлении с 2013 годом), достигая минимального значения в Калмыкии (22 млн долл.).

Дополняющей характеристикой приморских зон мезоуровня призван стать и потенциал трансграничной кластеризации (как одновременная результирующая достигнутого уровня экономического развития приморских зон и активности трансграничного взаимодействия), причем, здесь уместно вести речь о трех типах ситуаций:

- частично реализованной трансграничной кластеризации (тесная интеграция производства с иностранными контрагентами в нескольких отраслях) – Санкт-Петербург, а также Ленинградская и Калининградская области;

- наличия благоприятной перспективы для трансграничной кластеризация (достаточная экономическая активность в регионе в сочетании с потенциально кластерогенным внешнеэкономическим взаимодействием) – Архангельская, Мурманская, Ростовская области и Краснодарский край;
- отсутствие (в том числе и по геополитическим мотивам) существенных предпосылок для кластерогенеза в среднесрочной перспективе (прочие приморские регионы Европейской части России).

Фактическое разнообразие типов приморской зоны наиболее полно проявляется при «взаимоналожении» параметрических свойств макрозон и присущих мезоуровню хозяйственных и экистических характеристик. Принимая во внимание экономические и экистические характеристики приморских зон мезоуровня, можно, в частности, выделить три интегрированных их инварианта:

(1) экономическое ядро (зона сплошного заселения и реализованной/перспективной кластеризации);

(2) зона «полупериферии» со сплошным/дисперсным освоением и реализованной/перспективной кластеризацией;

(3) зона периферии с преобладанием дисперсного расселения и отсутствием перспектив кластеризации.

Сочетание параметров макро- и мезоуровня позволяет обособить в пределах Европейской части России 7 типологических вариантов приморской зоны (табл. 36).

С прямым доступом к Мировому океану (в презентованной далее типологии в числителе – условия доступа к Мировому океану, в знаменателе – интегрированная экистико-хозяйственная оценка центрo-периферийного статуса):

тип 1/2 – зона открытого выхода в Мировой океан на ключевых геоэкономических направлениях со статусом «полупериферии», дисперсным освоением и перспективной трансграничной кластеризацией.

С доступом к Мировому океану через внутренние моря:

тип 2.a/1 – зоны непрямого (через внутренние моря) выхода в Мировой океан на ключевых геоэкономических направлениях с

330

Таблица 36

Классификация приморских зон макро- и мезоуровня Европейской части России

Приморские зоны макро- уровня	Приморские зоны мезоуровня	С прямым выходом в Мировой океан, благо- приятными условиями глубин и климата (1)	Выход в Мировой океан через внутренние моря (2)				Непосред- ственный выход в Ми- ровой океан через вну- тренние моря отсутствует (3)
			Благоприятные условия глубин и климата (2.а)	Ограничения по глубинам и/или климату (2.б)			
		Зона «по- луперифе- рии» с дисперсным освоением и перспектив- ной класте- ризацией	Эконо- мическое ядро – зона сплошного заселения и перспектив- ной класте- ризации	Зона пе- риферии с преоб- ладанием сплошного заселения и реализован- ной/ перспек- тивной кла- стеризации	Зона «полу- периферии» со сплошным/ дисперсным освоением и реализован- ной/ перспек- тивной кла- стеризацией	Зона пери- ферии с пре- обладанием дисперсного / сплошного заселения и перспектив- ной класте- ризации	
Баренц- Беломорская	Баренцевомор- ская	1/2					
	Беломорская				2.б/2		
	Карело- Беломорская					2.б/3	
Балтийская	Санкт- Петербургская			2.б/1			
	Калининградская				2.б/2		
Азово- Черно- морская	Кубано- Черноморская	2.а/1					
	Азово-Донская				2.б/2		
	Крымско- Севастопольская		2.а/3				
Каспийская	Нижеволжско- Каспийская					3/3	

хорошими условиями судоходства, в статусе экономического ядра, сплошным освоением и реализованной/перспективной трансграничной кластеризацией;

тип 2.а/3 – зоны непрямого (через внутренние моря) выхода в Мировой океан на ключевых геоэкономических направлениях с хорошими условиями судоходства, со статусом периферии, преобладанием сплошного освоения и перспективной трансграничной кластеризации;

тип 2.б/1 – зоны непрямого (через внутренние моря) осложненного (по климатическим и/или акваториальным параметрам) выхода в Мировой океан на значимых геоэкономических направлениях, в статусе экономического ядра, сплошным освоением и реализованной/перспективной трансграничной кластеризацией;

тип 2.б/2 – зоны непрямого (через внутренние моря) осложненного (по климатическим и/или акваториальным параметрам) выхода в Мировой океан на значимых геоэкономических направлениях, в статусе «полупериферии» со сплошным/дисперсным освоением и реализованной/перспективной трансграничной кластеризацией;

тип 2.б/3 – зоны непрямого (через внутренние моря) осложненного (по климатическим и/или акваториальным параметрам) выхода в Мировой океан на значимых геоэкономических направлениях, в статусе периферии, с преобладанием дисперсного расселения и отсутствием перспектив трансграничной кластеризации.

С отсутствующим морским доступом к Мировому океану:

тип 3/3 – зоны непрямого (через внутренние моря) осложненного (по климатическим и/или акваториальным параметрам) выхода в Мировой океан (или без выхода в него), на ограниченно значимых геоэкономических направлениях, в статусе периферии, с преобладанием дисперсного расселения и отсутствием перспектив для масштабной трансграничной кластеризации.

4.3. Типология микроструктурных компонент узловых региональных сегментов приморской зоны Европейской части России (на примере Калининградской области и Крыма)

4.3.1. Калининградская область

Протяженность открытого морского побережья Калининградской области (побережья Калининградского (Самбийского) полуострова, Балтийской и Куршской кос) составляет 147,7 км. Кроме того, в составе морского побережья области мы учитываем, также, побережья российской части Куршского и Калининградского заливов, акватории которых составляют, соответственно, – 1248 кв. км и 472 кв. км. То есть, Калининградская область (15125 кв. км) включает 1720 кв. км акватории морских заливов и 13405 кв. км территории суши.

Хотя вся Калининградская область относится к числу приморских субъектов РФ; внутри нее можно выделить две зоны, различающиеся степенью влияния моря на их развитие. Первая из них (приморская) включает муниципальные образования 2-го уровня (муниципальные районы и городские округа), имеющие выход к Балтийскому морю и его заливам – Куршскому и Калининградскому/Вислинскому¹. Наибольшее удаление участков этой зоны

¹ Каждая часть залива, принадлежащая, соответственно, России и Польше, имеет собственное название – Калининградский залив, Вислинский залив. Общее название – Калининградский / Вислинский залив. Именно так названы соответствующие топонимы при реализации Программы приграничного сотрудничества «Литва – Польша – Россия» (2007–2013 гг.) в

от моря и заливов составляет 42 км. В состав второй – внутренней зоны – входят остальные муниципальные районы и городские округа области.

Рассмотрение приморской и внутренней зон как территорий, состоящих именно из муниципальных образований (а не на основе какого-либо физико-географического признака или на основании какой-либо выраженной в километрах удаленности от моря), объясняется тем, что зонированию целесообразно придать определенные прикладные функции, для чего требуются субъекты управления. Мы полагаем, что выделенные зоны могут быть использованы при составлении стратегий социально-экономического развития Калининградской области и обосновании схем территориального планирования региона. Их реализацией занимаются как областные органы государственной власти, так и органы местного самоуправления, обладающие и необходимыми статистическими материалами, привязанными именно к муниципалитетам в целом. То есть, выделенная таким способом приморская зона становится более управляемой по сравнению с другими подходами к ее выделению. Отметим, что именно указанным выше способом выделена приморская зона при реализации международных проектов «Перекрестки» – «Территория заливов: культурные и исторические перекрестки народов юго-восточной Балтики» (2007–2009 гг.)¹ и «Перекрестки 2.0» – «Заливы как перекрестки туризма и взаимодействия народов Юго-Восточной Балтики: от истории к современности» (2012–2016 гг.)².

российско-польском проекте «Возможности и преимущества совместного использования Вислинского залива», реализованном в 2013–2016 гг. См.: Регион Калининградского/Вислинского залива: современное состояние и сценарии развития / Ред. Кушевский В., Федоров Г. М., Чубаренко Б. В., Гриценко В. А. Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2015. 216 с.

¹ Кропинова Е. Г. Факторы формирования трансграничного туристско-рекреационного региона «Юго-Восточная Балтика» // Балтийский регион. 2011. № 1. С. 106–114.

² Кропинова Е. Г. Проект «Перекрестки – 2.0» в формировании трансграничного туристского региона Юго-Восточной Балтики // Псковский регионально-логический журнал. Вып. 17. 2014. С. 53–59.

Краткая характеристика муниципальных образований, входящих в состав Приморской зоны Калининградской области, приведена в таблице 35.

Как можно заметить из данных таблицы, в приморской зоне области значительно выше плотность населения (почти в 5 раз, если не учитывать акватории заливов) и урбанизированность (81 % против 63 %) по сравнению с остальной ее территорией. Весьма значительны и показатели динамики численности населения приморской зоны (за 2010–2016 гг. численность населения возросла на 7 %), с одной стороны, и остальной части области (где число жителей сократилось на 5 %) (табл. 37, 38).

Таблица 37

Численность и плотность населения приморских муниципальных образований Калининградской области (городских округов и муниципальных районов)¹

Муниципальные образования	Общая площадь земель, кв. км	Численность населения (на 1.01.2016 г.), тыс. человек	Плотность населения, человек на кв. км	Доля городского населения (на 1.01.2016 г.), %
Мамоновский ГО	106	8,3	78	97,6
Багратионовский ГО	1020	33,1	32	18,7
Ладушкинский ГО	28	4,1	146	98,0
Гурьевский ГО	1363*	61,9	45***	24,1
ГО «Город Калининград»	223	459,6	2061	100,0
Светловский ГО	80	28,9	360	76,0
Балтийский МР	101	36,6	361	96,1
Янтарный ГО	19	6,5	334	86,1
Светлогорский МР	33	16,5	498	98,5
Пионерский ГО	8	11,4	1378	100,0
Зеленоградский ГО	2016**	34,7	17****	41,9

¹ Составлено на основе данных Калининградстата.

Окончание табл. 37

Муниципальные образования	Общая площадь земель, кв. км	Численность населения (на 1.01.2016 г.), тыс. человек	Плотность населения, человек на кв. км	Доля городского населения (на 1.01.2016 г.), %
Полесский ГО	834	18,6	22	38,0
Славский ГО	1349	19,9	15	21,4
Всего	7180	740,1	103	81,3
То же, без акватории заливов	5164	740,1	143,3	81,3
Остальные муниципальные образования	7945	236,3	29,7	63,3
Калининградская область	15125	976,4	64*****	77,7

Примечания: * В том числе 535 кв. км – акватория Калининградского и части Куршского заливов, 828 кв. км – территория суши.

** В том числе 1 185 кв. км – акватория части Куршского залива, 831 кв. км – территория суши.

*** 75 человек на 1 кв. км суши.

**** 42 человека на 1 кв. км суши.

***** 73 человека на 1 кв. км суши.

Таблица 38

Динамика численности населения муниципальных образований приморской зоны Калининградской области, 2010–2016 гг.¹

Муниципальные образования	Численность населения, тыс. человек		2016 г. в процентах к 2010 г.
	на 1 января 2016 г.	на 1 января 2010 г.	
Мамоновский ГО	8,3	7,8	105,9
Багратионовский ГО	33,1	33,1	99,9
Ладушкинский ГО	4,1	3,9	104,0

¹ Составлено на основе данных Калинингратстата.

Окончание табл. 38

Муниципальные образования	Численность населения, тыс. человек		2016 г. в процентах к 2010 г.
	на 1 января 2016 г.	на 1 января 2010 г.	
Гурьевский ГО	61,9	52,4	118,0
ГО «Город Калининград»	459,6	419,1	109,6
Светловский ГО	28,9	29,3	98,8
Балтийский МР	36,6	37,0	98,9
Янтарный ГО	6,5	6,2	104,0
Светлогорский МР	16,5	15,5	106,7
Пионерский ГО	11,4	12,0	94,7
Зеленоградский ГО	34,7	32,5	106,9
Полесский МР	18,6	19,4	95,7
Славский ГО	19,9	21,7	92,0
Всего	740,0	690,0	107,2
Остальные муниципальные образования	236,4	247,9	95,4
Калининградская область	976,4	937,9	104,1

Однако внутри муниципальных образований приморской зоны различия очень велики. В целом по ней в 2010–2016 гг. имел место значительный прирост численности населения. В то же время, из 13 муниципальных образований приморской зоны – 8 имели прирост численности населения (в том числе в 6 – более высокие темпы прироста по сравнению со средними по области), а в 5 – наблюдается сокращение. В Славском городском округе – сокращение в расчете на 1000 жителей было более значительное, чем в муниципальных образованиях, не относящихся к приморской зоне. То есть влияние моря, в целом положительно сказывающееся на развитие территории, неодинаково на различных участках морского побережья. Если в одних случаях оно ведет к

высокой ее освоенности и повышенным темпам развития, то в других не играет столь же позитивной роли. То есть в действие вступают иные природные и социально-экономические факторы, воздействующие на уровень и темпы развития территории. Целесообразно, в этой связи, структурировать территорию приморской зоны и рассмотреть особенности, присущие ее составным частям – подзонам и микрорайонам.

Основанием **внутренней структуризации** приморской зоны являются физико-, экономико- и политико-географические факторы, обуславливающие определенные количественные и качественные различия между разными ее частями. Нами выделены три подзоны (полосы), различающиеся степенью влияния приморского положения на экономику и жизнедеятельность населения (рис. 24).

1. 5-километровая «прибрежная» полоса, прилегающая к побережью моря и его заливов. Внутри нее размещается подавляющая часть городского населения области, проживающего в городских населенных пунктах, расположенных непосредственно на побережье.
2. Подзона (полоса) коммуникаций («коммуникационная») между населенными пунктами 5-километровой зоны, а также между ними и расположенными в непосредственной близости (до 30 км) городами и поселками, имеющими тесные производственные, бытовые и рекреационные связи с населенными пунктами морского побережья; в пределах этой подзоны развиты маятниковые трудовые, бытовые, рекреационные поездки между ее населенными пунктами и городами, поселками городского типа «прибрежной» зоны, а также производственные связи между хозяйствующими субъектами «прибрежной» и «коммуникационной» подзон.
3. «Периферийная» подзона с менее развитыми производственными и трудовыми связями с другими частями приморской зоны, с преимущественно косвенным влиянием морского побережья на социально-экономическое развитие территории.

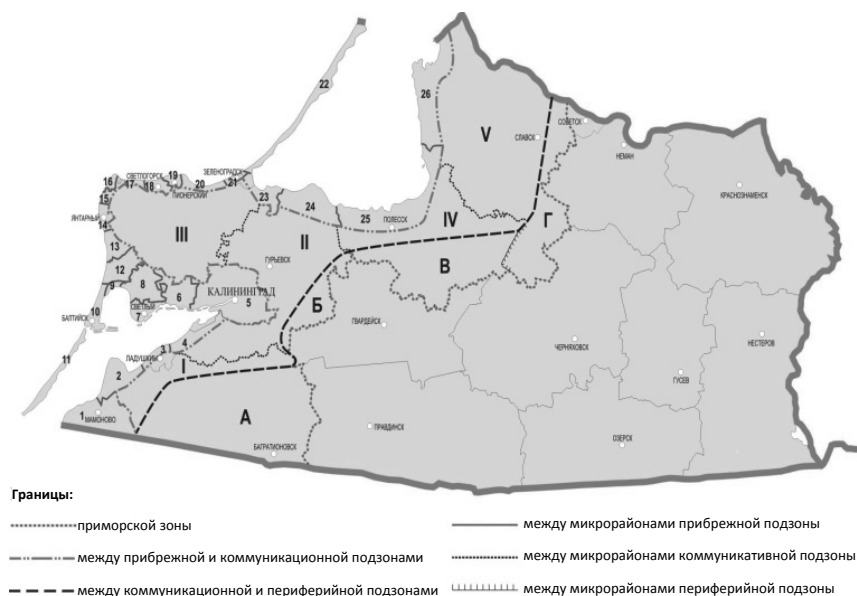


Рис. 24. Зонирование территории Калининградской области по степени влияния моря на развитие территории и жизнедеятельность населения¹

Условные обозначения: Микрорайоны **Прибрежной** подзоны: 1 – Мамоновская; 2 – Багратионовская; 3 – Ладушкинская; 4 – Гурьевская сельская – 1; 5 – Калининградская; 6 – Светловская восточная; 7 – Светловская западная; 8 – Зеленоградская сельская – 1; 9 – Приморская; 10 – Дивненская; 11 – Балтийская городская; 12 – Балтийская коса; 13 – Зеленоградская сельская – 2; 14 – Янтарная; 15 – Зеленоградская сельская – 3; 16 – Донская; 17 – Отраденская; 18 – Светлогорская; 19 – Пионерская; 20 – Зеленоградская сельская – 4; 21 – Зеленоградская городская; 22 – Куршская; 23 – Зеленоградская сельская – 3; 24 – Гурьевская сельская – 2; 25 – Полесская; 26 – Славская. Микрорайоны **«коммуникационной»** подзоны: I – Багратионовский; II – Гурьевский; III – Зеленоградский; IV – Полесский; V – Славский. Микрорайоны **«периферийной»** подзоны: А – Багратионовский; Б – Гурьевский; В – Полесский; Г – Славский.

Территориальная структура «прибрежной» подзоны. Внутри прилегающей к морскому побережью 5-километровой «прибрежной» подзоны (1-го уровня) выделено 26 микрорайонов, раз-

¹ Использованы данные Калининградстата; Калининградская область: Географический атлас. Гл. ред В. Орленок, зам гл. ред. Г. М. Федоров. Калининград; Мастерская «Коллекция», 2011. 96 с.

личающихся в природном отношении, специализацией экономики и особенностями хозяйственного использования территории, степенью нагрузки на природную среду, а также принадлежностью к разным муниципальным образованиям.

Выделенные микрорайоны подразделены на 9 типов (и внутри некоторых их них по 2–3 подтипа) на основании следующих типологических признаков (табл. 39). *Площадь территории и численность населения* отражают масштабы подзоны. *Плотность населения* характеризует ее освоенность, а *доля городского населения* – урбанизированность. *Зависящая от приморского положения специализация* показывает влияние приморского положения на хозяйственную деятельность. *Конфликты природопользования* характеризуют состояние природной среды в соотношении с деятельностью человека. Ниже приводится их обобщенная характеристика.

Тип 1. Высокоурбанизированный (городской), наиболее плотно заселенный, с многофункциональной структурой экономики, существенно зависящей от приморского положения (судостроение и судоремонт; производство орудий лова и оборудования для судов; рыбопереработка; обрабатывающие экспортные и импортозамещающие производства с использованием морских коммуникаций для перевозок сырья, полуфабрикатов, готовой продукции; морской транспорт, связанные с морем образование и наука) – Калининградский микрорайон.

Тип 2. Урбанизированный (городской), плотно заселенный, с развитым портовым хозяйством и связанными с морем и / или морскими поставками грузов обрабатывающими производствами – Светловский западный микрорайон; то же с рекреацией – Пионерский микрорайон.

Тип 3. Урбанизированный (городской), плотно заселенный, с развитым портовым хозяйством, судоремонтом, обслуживанием военно-морской базы – Балтийский городской микрорайон.

Тип 4. Урбанизированный (поселковый), плотно заселенный, ориентированный на добычу и обработку янтаря, с развивающейся рекреацией и туризмом – Янтарный микрорайон.

Таблица 39
Характеристика микрорайонов «прибрежной» подзоны Калининградской области¹

№ п/п	Микрорайоны	Площадь территории, кв. км	Численность населения, тыс. человек	Плотность населения, человек на кв. км	Доля городского на- селения, %	Зависящая от приморского положения специализация	Конфликты природо- пользования	Тип
1	Мамоновский	106	8,3	78	98	Рыбопереработка	Небольшие	6
2	Багратионовский	192	1,9	10	-	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Небольшие	8
3	Ладушкинский	28	4,1	146	98	Рекреация	Небольшие	6
4	Гурьевский – 1	75	1,2	16	-	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Небольшие	8
5	Калининградский	223	460	2061	100	Судостроение и судоремонт; про- изводство орудий лова и обору- дования для судов; рыбодобыча и рыбопереработка; морской транспорт и использующие его производства; связанные с морем образование и наука	Острые	1

¹ Использованы данные Калининградстата; Калининградская область: Геогр. атлас. Гл. ред В. Орленок, зам гл. ред. Г. М. Федоров. Калининград; Мастерская «Коллекция», 2011. 96 с.

Продолжение табл. 39

№ п/п	Микрорайоны	Площадь территории, кв. км	Численность населения, тыс. человек	Плотность населения, человек на кв. км	Доля городского на- селения, %	Зависящая от приморского положения специализация	Конфликты природо- пользования	Тип
6	Светловский вос- точный	41	6,9	168	-	Морской транспорт, связанные с морем и / или морскими постав- ками грузов обрабатывающие производства	Небольшие	6
7	Светловский за- падный	39	22	564	100	Судоремонт; рыбодобыча и рыбо- переработка; морской транспорт и использующие его производ- ства	Острые	2
8	Зеленоградский сельский – 1	42	2,0	48	-	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Небольшие	8
9	Приморский	4	1,9	475	100	«Спальня»	Небольшие	6
10	Дивненский	39	0,9	23	-	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Небольшие	8
11	Балтийский го- родской	38	33,1	871	100	Военно-морская база; морской транспорт; судоремонт	Острые	2
12	Балтийская коса	20	0,7	35	-	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Небольшие	8

Продолжение табл. 39

№ п/п	Микрорайоны	Площадь территории, кв. км	Численность насе- ления, тыс. человек	Плотность населения, человек на кв. км	Доля городского на- селения, %	Зависящая от приморского положения специализация	Конфликты природо- пользования	Тип
13	Зеленоградский сельский – 2	29	0,6	21	-	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Небольшие	8
14	Янтарный	19	6,5	334	86	Добыча в море и прибрежной зоне янтаря, его обработка; ре- креация и туризм	Острые	3
15	Зеленоградский сельский – 3	21	0,2	10	-	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Небольшие	8
16	Донской	8	2,8	350	100	«Спальня»	Небольшие	6
17	Приморье	5	1,2	255	83	Рекреация и туризм	Значитель- ные	5
18	Светлогорский	20	12,5	625	100	Рекреация и туризм	Значитель- ные	5
19	Пионерский	8	11,4	1378	100	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Значитель- ные	2
20	Зеленоградский сельский – 4	25	1,2	48	-	Рекреация – дачные поселки	Небольшие	7

Окончание табл. 39

№ п/п	Микрорайоны	Площадь территории, кв. км	Численность насе- ления, тыс. человек	Плотность населения, человек на кв. км	Доля городского на- селения, %	Зависящая от приморского положения специализация	Конфликты природо- пользования	Тип
21	Зеленоградский городской	17	14,5	853	-	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Значитель- ные	5
22	Куршский	66	1,2	18	-	Рекреация и туризм, рыболов- ство	Небольшие	9
23	Зеленоградский сельский – 5	41	0,9	22	-	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Небольшие	8
24	Гурьевский сель- ский – 2	105	1,5	14	-	Любительское рыболовство, во- дный туризм	Небольшие	8
25	Полесский	167	8,8	53	81	Промышленное и любительское рыболовство, рыбопереработка, водный туризм	Небольшие	8
26	Славский	152	2,2	14	-	Промышленное и любительское рыболовство, водный туризм	Небольшие	8

Тип 5. Урбанизированный, плотно заселенный, с рекреационно-туристической специализацией – Отрадненский, Светлогорский, Зеленоградский городские микрорайоны со сравнительно благоприятной экологической ситуацией, но значительными конфликтами природопользования (особенно в сфере берегозащиты).

Тип 6. Урбанизированный, средне заселенный: со связанными с морем (и / или морскими поставками грузов) обрабатывающими производствами (Мамоновский, Светловский восточный микрорайоны); территории – «спальни» (Приморский, Донской микрорайон); рекреационный микрорайон (Ладушкинский).

Тип 7. Слабо урбанизированный, слабо заселенный, рекреационный (дачные поселки) – Зеленоградский, а также сельский – Сокольнический микрорайон.

Тип 8. Слабо урбанизированный, слабо заселенный, с промышленным и любительским рыболовством, водным туризмом – Багратионовский, Гурьевский, Балтийская коса, Зеленоградский сельский, Славский микрорайоны; то же с рыбообработкой – Полесский микрорайон.

Тип 9. Слабо урбанизированный, слабо заселенный, с туристско-рекреационной специализацией, производственным и спортивным рыболовством – Куршский микрорайон (Национальный парк «Куршская коса»).

Для типов 6–9 конфликты природопользования менее характерны, хотя проблемы охраны природы весьма актуальны.

Территориальная структура «коммуникационной» подзоны. В составе «коммуникационной» подзоны выделяются следующие микрорайоны (табл. 40):

- I. Западная часть Багратионовского городского округа (примыкающая к «прибрежной» подзоне) и север округа.
- II. Основная часть Гурьевского городского округа, за исключением прилегающих к заливам узких «прибрежных» участков на западе и севере, а также юго-востока округа.
- III. Внутренняя часть Зеленоградского городского округа.
- IV. Полоса земель, протянувшихся с запада на восток через центральную часть Полесского городского округа.
- V. Центральная часть Славского городского округа.

Таблица 40

**Характеристика микрорайонов «коммуникационной»
подзоны Калининградской области¹**

№ п/п	Микрорайоны	Площадь территории, кв. км	Численность населения, тыс. человек	Плотность населения, человек на кв. км	Доля городского населения, %
I	Багратионовский	260	7,5	29	–
II	Гурьевский	348	37,0	106	40
III	Зеленоградский	590	14,1	24	–
IV	Полесский	268	7,1	26	–
V	Славский	837	13,9	17	31
	Всего	2 303	79,6	29	

Территориальная структура «периферийной» подзоны.

Внутри «периферийной» подзоны расположены 4 микрорайона (табл. 41):

А. Центральная, восточная и южная части Багратионовского городского округа.

Б. Юго-восток Гурьевского городского округа.

В. Южная часть Полесского городского округа.

Г. Восточная и южная части Славского городского округа.

Как свидетельствует проведенное исследование, в Калининградской области достаточно четко прослеживается влияние «морского фактора»: муниципальные образования, расположенные на побережье Балтики, обычно более развиты экономически и плотно заселены, имеют более благоприятные показатели динамики численности населения по сравнению с муниципалитетами, находящимися на удалении от моря. Особенно плотно заселена и освоена прибрежная подзона (в среднем до 5 км от моря). Сле-

¹ Использованы данные Калининградстата; Калининградская область: Географический атлас. Гл. ред В. Орленок, зам гл. ред. Г. М. Федоров. Калининград; Мастерская «Коллекция», 2011. 96 с.

Таблица 41

**Характеристика микрорайонов «периферийной»
подзоны Калининградской области¹**

№ п/п	Микрорайоны	Площадь территории, кв. км	Численность населения, тыс. человек	Плотность населения, человек на кв. км	Доля городского населения, %
А	Багратионовский	568	23,7	42	26
Б	Гурьевский	300	22,2	74	–
В	Полесский	409	2,7	7	–
Г	Славский	360	3,8	11	–
	Всего	1637	52,4	32	12

циализация расположенных здесь населенных пунктов наиболее тесно связана с морем. Здесь развиты портовое хозяйство и морской транспорт, добыча и переработка рыбы, судостроение и судоремонт, производство оборудования для лова переработки рыбы, морская добыча нефти и янтаря, рекреация и туризм, подготовка кадров для морских специальностей, научные исследования Мирового океана.

Однако муниципальные образования приморской зоны и, в еще большей мере, микрорайоны подзон существенно различаются между собой. При общем росте численности населения области в 2010–2016 гг. на 4 %, а приморской зоны – на 7 %, в 7 из 13 ее муниципалитетов число жителей уменьшилось. Территория Полесского и Славского округов, расположенных на низменном юго-восточном и восточном побережье Куршского залива, немногочисленнее освоена, а численность населения здесь сокращается. Уменьшилось число жителей из-за менее интенсивного притока мигрантов и в более урбанизированных Балтийском и Светлов-

¹ Использованы данные Калининградстата; Калининградская область: Географический атлас. Гл. ред В. Орленок, зам гл. ред. Г. М. Федоров. Калининград; Мастерская «Коллекция», 2011. 96 с.

ском муниципалитетах (а в городе Пионерский даже имело место отрицательное сальдо миграции). Правда, в 2010–2016 гг. население Светловского городского округа стало возрастать, отражая сравнительно быстрое его индустриальное развитие.

Даже в «прибрежной» подзоне многие населенные пункты (в том числе некоторые городские) теряют население. То есть, позитивное влияние приморского положения на развитие экономики следует рассматривать лишь как тенденцию, проявляющуюся в конкретных условиях действия всей совокупности факторов регионального развития. Главные особенности приморского положения, обуславливающие здесь высокие темпы роста – наличие (или обустройство) удобных гаваней для развития морского транспорта, близость к районам лова рыбы, пригодность побережья для развития рекреации и туризма. В некоторых случаях может идти речь о добыче на шельфе полезных ископаемых.

Расположенные на морском побережье центры экономического роста, особенно крупные города, благодаря эффектам концентрации, специализации и кооперации, агломерации производства формируют вокруг себя приморские системы расселения, включающие как городские, так и сельские населенные пункты. Такая система расселения и сформировалась в приморской зоне Калининградской области. Располагая незамерзающим морским побережьем, Калининградская область может более полно его использовать для развития портового хозяйства, рыболовства и туризма, развития экспортных и использующих импортное сырье обрабатывающих производств. Связанные с морем виды экономической деятельности дополняются обслуживающими предприятиями производственной инфраструктуры, агропродовольственного комплекса, строительства, сферы услуг. Могут формироваться и возникают также отрасли специализации, не связанные непосредственно с приморским положением – например, многочисленные предприятия – резиденты режима ОЭЗ 1996 г. (прекратившего действие 1 апреля 2016 г.), энергоемкие производства в случае реализации проекта строительства Балтийской АЭС, а в советский период действовало не связанное с морем целлюлозно-бумажное производство.

Выявленные внутренние территориальные особенности приморской зоны Калининградской области целесообразно использовать при стратегическом и территориальном планировании развития региона, формируя на западе области связанный с морем хозяйственный комплекс, дополненный сопряженными и обслуживающими видами экономической деятельности. Каждый из выделенных в приморской зоне микрорайонов может занять в нем место, вытекающее из выявленных современных и возможных перспективных особенностей его участия в территориальном разделении труда.

4.3.2. Республика Крым и г. Севастополь

Несмотря на приморское положение Крыма в целом, характер морехозяйственной деятельности и роль ее в экономике различных районов полуострова неодинаковы. Это связано с дифференциацией акваториальных и ландшафтных условий, с наличием территориальных диспропорций в обеспеченности морскими ресурсами, в уровне хозяйственной освоенности территории, развитии приморской инфраструктуры.

Типология структурных компонент приморской зоны (ПЗ) Республики Крым и города Севастополь основывается на следующих характеристиках: особенностях административно-территориального деления, демографических показателях (плотность населения, динамика численности населения, уровень урбанизации, морфология системы расселения), обеспеченности транспортом и иной инфраструктурой, специфике прибрежной акватории, степени развитости и специализации морехозяйственного комплекса. Объектом типологии являются территории микроуровня, которому соответствуют мельчайшие единицы административно-территориального деления (АТД) региона (городские округа и сельские поселения), однако объективно приморские зоны Крыма выходят за рамки АТД, а в отдельных случаях приморские зоны объединяют административно-территориальные единицы, относящиеся к различным муниципальным районам.

Типологическая специфика Крыма заключается в том, что в пределах его приморской зоны (незначительной по площади в ряду других приморских регионов России) встречаются участки, которые заметно контрастируют друг с другом по условиям морехозяйственной деятельности и развитости приморской инфраструктуры, что накладывает свой отпечаток на общую социально-экономическую картину региона. Указанные выше контрасты можно наблюдать на относительно небольших по своим масштабам территориях. Другая особенность крымского приморского региона связана с узостью полосы (не превышает 20 км), в пределах которой локализованы собственно поселения с морехозяйственной специализацией. Эта зона разорвана, сплошное ее простира-ние можно наблюдать лишь вдоль побережья от оз. Донузлав до окраин г. Феодосия, а на остальной части полуострова (западной, восточной и северной) она представлена фрагментарно, с заметным сокращением ширины. Для многих участков приморской зоны Крыма характерен ограниченный набор видов экономической деятельности, связанных с морем, выделяется повсеместное преобладание туристско-рекреационной специализации. Существует лишь несколько территорий, обладающих практически полным набором морехозяйственных профилей.

В пределах Крымского приморского региона можно выделить приморские зоны следующих типов (рис. 25).

1. Зоны активного пространственно взаимоувязанного освоения с удобными акваториальными и ландшафтными условиями приморской деятельности и развитой приморской инфраструктурой. К территориям такого типа можно отнести южную часть Севастопольской ПЗ (от Севастопольской бухты на севере до Балаклавской бухты на юге) и часть Восточнокрымской ПЗ – территорию городского округа Керчи. Приморские зоны этого типа характеризуются наиболее полным для Крыма набором морехозяйственных профилей, которые реализуются в крупнейших для полуострова масштабах. Основой морехозяйственной активности в этих зонах являются портовые комплексы и виды деятельности, связанные с ними (судостроение и судоремонт, рыболовство и ры-

350

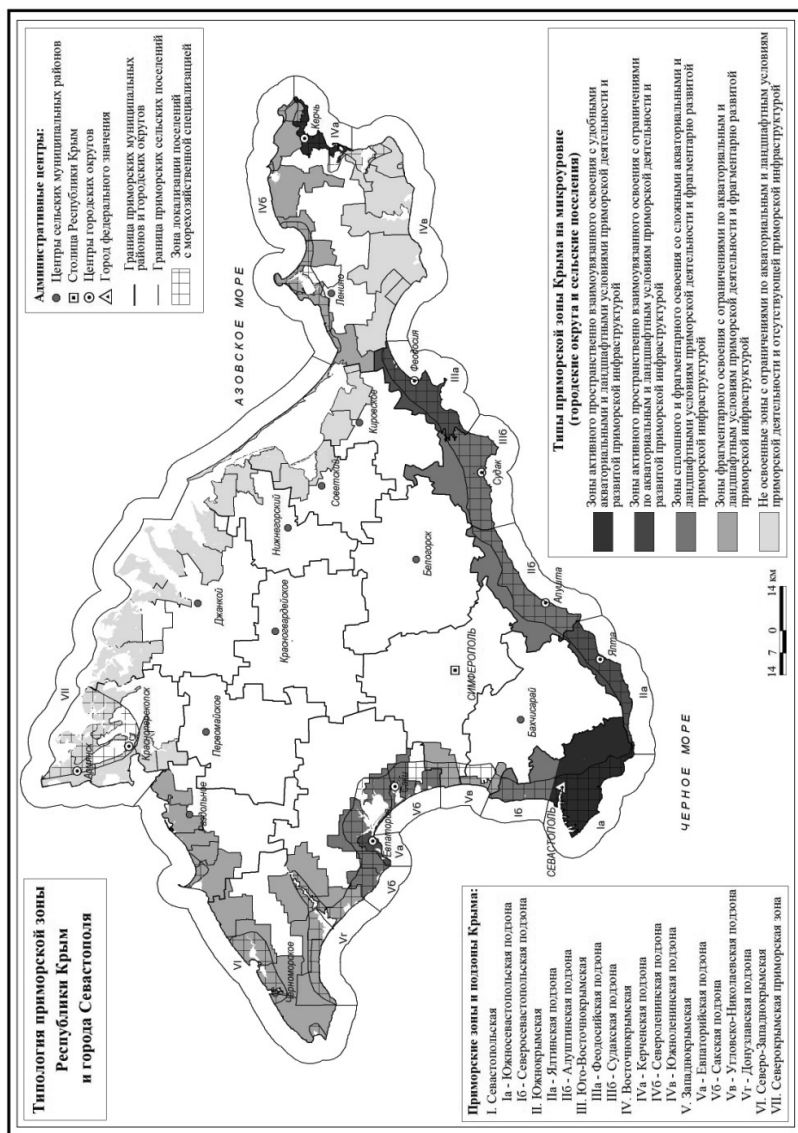


Рис. 25. Типологическая группировка структурных компонент приморской зоны Крымского полуострова

бопереработка, другая припортовая индустрия), а также рекреация и туризм. В Севастополе оборонно-промышленный комплекс интегрирован в комплекс морехозяйственной деятельности.

2. Зоны активного пространственно взаимоувязанного освоения с ограничениями по акваториальным и ландшафтным условиям приморской деятельности и развитой приморской инфраструктурой. Данный тип приморских зон представлен территориями городских округов Ялты, Евпатории и Феодосии. Приморские зоны этого типа в Крыму отличаются доминированием туристско-рекреационной функции международного значения. Потенциал имеющихся портово-логистических комплексов в этих городах реализуется слабо, исключением можно считать г. Феодосия, в котором портовая деятельность имеет градообразующую функцию.

3. Зоны сплошного и фрагментарного освоения со сложными акваториальными и ландшафтными условиями приморской деятельности и фрагментарно развитой приморской инфраструктурой. К зонам такого типа можно отнести следующие приморские территории: часть Севастопольской ПЗ (от Севастопольской бухты на юге до п. Кача на севере), Алуштинский и Судакский городские округа, часть Сакского муниципального района, включая сам г. Саки. Для этих приморских зон микроуровня характерно отсутствие портово-логистической функции и абсолютное доминирование туристско-рекреационной сферы регионального и местного значения в структуре экономики. Лишь в пределах Сакского региона указанная доминанта дополняется отраслями добывающей промышленности, военно-морской инфраструктурой. Для Северо-севастопольской зоны характерно сочетание военно-морской и туристско-рекреационной инфраструктуры.

4. Зоны фрагментарного освоения с ограничениями по акваториальным и ландшафтным условиям приморской деятельности и фрагментарно развитой приморской инфраструктурой. Зоны этого типа охватывают территории, имеющие выход в акваторию оз. Донузлав (части Сакского и Черноморского районов), приморские зоны Керченского полуострова, омываемые водами Азовского моря, и весь северо-запад полуострова (приморские зоны Черно-

морского и Раздольненского районов). Перечисленные территории отличаются ограниченным набором морехозяйственных профилей с резким превалированием туристско-рекреационной сферы регионального и местного значения. Исключение составляет Донузлавская подзона, в пределах которой доминантами морехозяйственной деятельности являются транспортно-логистическая функция (грузовой порт на оз. Донузлав) и функционирование военно-морской инфраструктуры.

5. Неосвоенные зоны с ограничениями по акваториальным и ландшафтным условиям приморской деятельности и отсутствующей приморской инфраструктурой. К этому типу могут быть отнесены обширные территории крымского Присивашья и южная часть Керченского полуострова, имеющая выход в Черное море. Указанные территории характеризуются практически повсеместным отсутствием морехозяйственной деятельности. В Присивашье это связано со сложными природными условиями (мелководная, высокоминерализованная акватория залива Сиваш). Юг Керченского полуострова, имея значительный природно-ресурсный потенциал для развития рекреации, редко заселен и практически не освоен.

Приведенная схема типологии приморских зон Крыма не является статичной и подвержена изменениям. Социально-экономические преобразования в Крыму, связанные с реализацией федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года»¹, будут способствовать изменению типологических характеристик приморских зон региона. Сооружение моста через Керченский пролив и федеральной трассы «Таврида», перевооружение портовых комплексов, создание новых туристско-рекреационных кластеров

¹ Постановление Совета министров Республики Крым от 11.08.2014 № 790 «Об утверждении федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://minek.rk.gov.ru/file/File/2015/docs/strateg/fcp/1.pdf>.

и преодоление других инфраструктурных и ресурсных ограничений¹ позволят более полно реализовать потенциал приморских зон полуострова и сократят число участков побережья, относящихся к типам с неблагоприятными характеристиками морехозяйственной деятельности.

¹ Постановление Совета министров Республики Крым от 09.12.2014 № 501 «Об утверждении Государственной программы развития курортов и туризма в Республике Крым на 2015–2017 годы» [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://minek.rk.gov.ru/file/File/minek/2016/strateg/gosprog/utv/may/GP_RK_razvitia_kurortov_i_turizma_v_RK_na_15-17gg.pdf; Постановление Совета министров Республики Крым от 12.05.2015 № 251 «Об утверждении Государственной программы развития рыбного хозяйства Республики Крым на 2015–2017 годы» [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://minek.rk.gov.ru/file/File/minek/2016/strateg/gosprog/utv/may/GP_RK_razvitia_rybnogo_khozyaystva_RK_na_15-17gg.pdf; Развитие судостроительного и портового комплексов Крыма и Севастополя. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sudostroenie.info/analitika/20.html>.

**5. ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАНСГРАНИЧНЫХ
СВЯЗЕЙ В КОНТЕКСТЕ СМЕНЫ
ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКОГО ВЕКТОРА РОССИИ:
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ
ДЛЯ ПРИМОРСКИХ ТЕРРИТОРИЙ**

5.1. Смена геостратегического вектора России как фактор реконфигурации экономики и расселения приморских территорий

Общественно-географический контекст функционирования и развития приморских зон в России в последние годы интенсивно видоизменяется. Существенные геоэкономические и геополитические подвижки происходят, прежде всего, в глобальном масштабе: на фоне разновекторных интеграционно-дезинтеграционных процессов и все новых и новых ипостасей «глобализации»¹ наблюдается постепенное смещение хозяйственной активности на восток, юго-восток и юг Евразии², растет демографо-экономический потенциал Индии, Пакистана и, особенно, Китая. По совокупному объему ВВП (по ППС) КНР в 2014 году превзошла США, а в 2015 – и Европейский союз. В 2015 г. прирост ВВП в Китайской Народной Республике составил 717 млрд. долл. США, в то время как в Евросоюзе – 309 млрд., США – 430 млрд долл.; в итоге КНР в настоящее время концентрирует 32 % глобального экономического прироста (США – 18 %, ЕС – 14 %). Фактически происходит установление новой глобальной «размытой» (и все еще неравновесной, нестабильной) биполюсности, когда лидерство сверхдержав, утрачивая свой абсолют, дополняется ростом потенциала (и числа) региональных центров силы. Растущая геополитическая и геоэкономическая

¹ Хелд Д., Гольдблатт Д., Макгрю Э., Перратон Д. Глобальные трансформации: политика, экономика и культура / Пер. с англ. В. В. Сапова и др. М.: Праксис, 2004.

² Дружинин А. Г. Россия в многополюсной Евразии: взгляд географа-обществоведа: монография / А. Г. Дружинин; Южный федеральный университет. Ростов-на-Дону: Издательство Южного федерального университета, 2016. 228 с.

конкуренция в ситуации углубляющейся взаимозависимости территорий проявляется в резко обострившейся борьбе за сферы влияния и преимущества «центрального позиционирования» как на глобальном, так и на метарегиональном уровнях. Состояние хозяйственной сферы и стабильность системы расселения отдельных стран и их регионов, при этом, все в большей мере зависит от геоэкономики, а политико-экономические проблемы и противоречия (включая и внутривосточные) все активнее решаются геополитическими (в том числе и военно-силовыми) методами. Явственно просматриваемый в этом контексте очередной «виток» борьбы за передел мира (его ресурсного и рыночного потенциала) проявляется как во фрагментации ранее единых (социально, экономически, культурно, политически) пространств, в более рельефной «прорисовке» бывших и возникновении новых линий размежевания, ареалов военно-политической нестабильности и противостояния, так и в «перенастройке» интеграционных векторов, активизации соответствующих транснациональных, трансграничных, трансакваториальных взаимосвязей. Приморские зоны (в том числе и относящиеся к Европейской части Российской Федерации) занимают в этих процессах ключевое место.

Современная Россия – один из ведущих субъектов и, одновременно, масштабный объект общепланетарных геополитических и геоэкономических изменений. Последние «наслаиваются» на внутривосточные реалии:

- кризис (начиная с 2008 года) сложившейся в стране сырьевой, компрадорской, олигархической политико-экономической модели (включая и ее пространственную проекцию); попытки (лишь отчасти удачные) совмещения пролонгации этой модели с решением модернизационных задач и обеспечением социально-политической стабильности российского социума;
- продолжающуюся трансформацию территориальной организации российского общества (включая «подвижки» в межрегиональных пропорциях, трансграничную регионализацию, все более активную ориентацию тех или иных субъектов Федерации на сопредельные с Россией «центры силы») на фоне

постепенных, часто латентных этнодемографических и этнокультурных изменений, «сжатия» экономического пространства страны, ее относительной (в мировом и евразийском масштабах) депопуляции;

- новую (обозначившуюся в августе 2008 г. и полномасштабно проявившуюся с января 2014 г.) «волну» геостратегической экспансии Запада на постсоветском пространстве и в сопряженных регионах Евразии, равно как и ответную реакцию Российской Федерации, в совокупности повлекшие за собой частичное переформатирование (в том числе и свертывание) транснациональных, трансграничных связей и одновременное обретение рядом западных и юго-западных приграничных, приморских регионов страны черт «барьерных», «прифронтовых».

Складывающийся контекст оказывает многоаспектное, противоречивое воздействие на экономику приморских территорий, на все основные компоненты приморской системы расселения.

С одной стороны, резко возрастает геостратегическое (в том числе и геоэкономическое) значение приморских зон страны. Возросшие риски «сухопутного» транзита инициируют «разворот к морю» газотранспортной сети и в целом международной товарно-сырьевой логистики. Рост напряженности в отношениях между Россией и странами Балтии, а также с Украиной – благоприятствует активизации весьма продолжительного (обозначившегося еще с момента распада СССР) процесса «стягивания» портового грузооборота непосредственно в российские порты, получающие, в итоге, все новые и новые импульсы к своему развитию. Характерно, при этом, что и в условиях введения режимов санкций и контрсанкций, а также выраженной волатильности цен на сырьевых рынках, экспорт из нашей страны (в натуральном выражении, т. е. в тоннах, кубических метрах) устойчиво растет¹, придавая до-

¹ Дружинин А. Г. Евразийские векторы геостратегии России в «зеркале» внешнеторговой статистики // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2015. № 4. С. 74–85.

полнительный стимул функционированию отечественных портовых комплексов, сохраняя их привлекательность для инвестиций. Если в 2013 г. морские порты РФ перегрузили 101,1 млн тонн угля, то в 2015 г. – 123,2 млн тонн (рост на 22 %); соответствующие показатели по зерну составляют 18,3 и 34,4 млн тонн (рост на 88 %), черным металлам – 22 и 26,2 млн тонн (рост на 19 %), минеральным удобрениям – 12,9 и 16,0 млн тонн (рост на 24 %). На фоне стабилизации (и, даже, некоторого сокращения) отгрузки сырой нефти стабильно прирастает экспорт нефтепродуктов (только за 2015 г. на 12 %). Воплощаясь в поступательной динамике работы морских портов (сохраняющих свое значение «точек роста» экономики приморских зон), сырьевой профиль страны, в итоге, устойчиво воспроизводится, демонстрирует свою инерцию. Тем не менее, общая ситуация – нестатична: стабильность роста грузооборота предопределяется меняющейся его структурой, в том числе геоэкономически мотивированным, неспешным и пока не очень уверенным «перемещением» потока грузов из балтийского в азово-черноморский и дальневосточный бассейны (табл. 42).

Таблица 42

Распределение грузооборота портов России по морским бассейнам¹

Бассейны	2013 г.		2014 г.		2015 г.		2016 г.*	
	Млн тонн	%	Млн тонн	%	Млн тонн	%	Млн тонн	%
Балтийский, в т. ч.	215,8	36,7	223,4	35,8	230,7	34,1	195,6	33,0
Арктический	46,2	7,8	35,0	5,6	35,4	5,2	40,0	6,7
Азово-Черноморский	174,4	29,6	194,5	31,2	232,9	34,4	199,7	33,6
Каспийский	7,8	1,3	7,9	1,3	6,7	1,0	4,9	0,8
Дальневосточный	144,8	24,6	162,5	26,1	171,0	25,3	153,9	25,9
Россия всего	589,0	100,0	623,4	100,0	676,7	100,0	594,2	100,0

Примечание: * За январь – октябрь 2016 г.

¹ Составлено по данным Ассоциации морских торговых портов России.

Иллюстрируемая статистикой по морским портам ситуация корреспондирует со структурными изменениями в географии внешней торговли России: начиная с 2014 г. удельный вес основных «западных» держав (за исключением США и, отчасти, Франции) во внешнеторговом обороте нашей страны сокращается (табл. 43), в то время как «восточный» вектор российской геоэкономики прирастает укрепляющимися позициями КНР (в 2013 г. доля этой страны во внешней торговле РФ составляла 10,5 %, а по итогам января-сентября 2016 г. – уже 14,1 %).

Таблица 43

**Суммарная доля во внешнеторговом обороте России
ее ведущих геоэкономических партнеров, сгруппированных
по их принадлежности к основным геостратегическим векторам
позиционирования РФ, %¹**

Векторы глобального позиционирования России	2013 г.	2014 г.	2015 г.*	2016 г.*
«западный» или балтийско-атлантический вектор» (Великобритания, Германия, Нидерланды, Польша, США, Финляндия, Франция)	32,2	31,6	30,3	29,7
«юго-западный» или черноморско-средиземноморский вектор (Болгария, Греция, Египет, Израиль, Испания, Италия, Румыния, Турция)	13,8	13,7	14,4	8,8
«южный» или при- и транскаспийский вектор (Азербайджан, Казахстан, Иран, Индия)	4,6	4,6	5,1	5,2
«восточный» или тихоокеанский вектор (КНР, Вьетнам, Республика Корея, Сингапур, Япония)	18,2	20,0	20,7	22,0

Примечание: * По данным за январь–сентябрь соответствующего года.

Характерная для последних трех – четырех лет некоторая стагнация (а, точнее, более замедленная динамика) российских

¹ Составлено по данным Федеральной таможенной службы.

портов на Балтике (сокративших свою долю в общероссийском грузообороте морских портов на 3,7 процентных пункта) порождена, разумеется, не только глобальными изменениями, но и изначально сложившейся специализацией портовых комплексов, включая повышенную долю в их грузообороте импорта (по итогам 2015 г. – 8,3 %, в то время как для российских портов Азово-Черноморского бассейна аналогичный показатель – 3,1 %, Дальневосточного – 3,2 %). Начиная же с 2014 г. объем перегружаемых морскими портами импортных грузов сократился почти на треть (симптоматично, что только за 2015 год все основные российские порты на Балтике снизили перегрузку импорта на 15-25 %), и это контрастировало как с поступательной динамикой экспортных товарно-сырьевых потоков (в Причерноморье, помимо всего прочего, «подпитываемых» расширяющимся экспортом зерновых), так и стремительным, во многом порожденным геополитическими изменениями ростом каботажных (между российскими портами) грузоперевозок (табл. 44).

Таблица 44

**Динамика грузооборота морских портов России,
в % к предыдущему году¹**

	2014 г.	2015 г.	2016 г.*
Весь грузооборот, в том числе:	+ 5,8	+ 5,7	+ 5,7
Экспорт	+ 6,7	+ 7,7	+ 4,8
Импорт	– 5,7	– 23,3	– 6,1
Каботаж	+ 13,2	+ 15,6	+ 22,6
Транзит	+ 1,4	+ 1,2	+ 4,2

Примечание: * За январь – октябрь 2016 г.

Каботаж – чуткий индикатор прежде всего «внутренних» для страны («замкнутых» на ведущих приморских городах-метрополиях и оказывающих основополагающее влияние на подавляющую

¹ Составлено по данным Ассоциации морских торговых портов России.

часть приморских зон) акваториально-территориальных комплексов. Последние традиционно значимы для российского Севера (13 % грузооборота в Арктическом бассейне – каботаж, с ним связано функционирование таких портов как Нарьян-Мар, Дудинка, Певек, Анадырь), а также для Дальнего Востока страны (каботаж превалирует в грузообороте Советской Гавани, Николаевска-на-Амуре, Охотска, Петропавловска-Камчатского и большинства других портов макрорегиона). Тем не менее, и это очень показательно, каботажные перевозки в последние годы прирастали «точечно» и, преимущественно, в связи с изменившимися геополитическими обстоятельствами. Характерно, что за 2015 год перевалка каботажных грузов на 16,3 % увеличилась в Калининграде (и, соответственно, на 56 % в Высоцке, на 25 % – в Усть-Луге). Наивысшую же поступательную динамику каботажные перевозки продемонстрировали в Азово-Черноморском бассейне: за 2015 г. рост на 50 % (за счет «фактора Крыма» и, соответственно, активизации работы портов Керчь, Кавказ и др.). В итоге, если в 2014 г. объем каботажа в грузообороте российских морских портов достигал 40,8 млн тонн (6,5 % всего грузооборота), то только за 10 месяцев 2016 г. данный показатель составил 58,5 млн тонн (9,8 %). Фиксируя данную тенденцию и констатируя ее позитив, важно, тем не менее, осознавать, что эффекты роста каботажа (в его современном виде) локальны и краткосрочны, а столь необходимое развитие акваториально-территориальных комплексов Арктики и Дальнего Востока ограничено не только бюджетными возможностями РФ, но и потенциалом вовлечения ресурсов северных и восточных морей страны в систему глобальных рынков (грузового фрахта, углеводородного сырья, биоресурсов и др.).

«Локально-рассредоточенное» влияние на ситуацию в приморских зонах оказывает и укрепление военно-силового периметра России. Повышается военно-стратегическая значимость приморских городов (как мест базирования военно-морского флота, снабжения военных баз и гарнизонов в российском секторе Арктики, на тихоокеанском побережье и др.), вновь (селективно, фрагментами) возрождается индустриальная составляющая в их

экономике (в частности, в последние годы, полномасштабно загружены военными заказами судостроительные предприятия в Санкт-Петербурге, Североморске, Калининграде; восстанавливается судостроение в Большом Камне и Севастополе). Уже сейчас, в связи с экономическим кризисом и режимом санкций-контрсанкций, налицо и общая трансформация «приморской» промышленности. Ряд локализованных в приморских городах (прежде всего, в Санкт-Петербурге) ориентированных на российский рынок производств (сборка автомобилей, бытовая химия) испытывает деградацию либо вообще закрывается¹. Одновременно разрабатываются проекты по частичной переработке массово экспортируемого из России сырья, в первую очередь по сжижению природного газа (в порту Усть-Луга, Ленинградская область)².

В условиях глобальной политической и экономической турбулентности Россия возрождает свои традиционные морские курорты, что придает новый импульс социально-экономическому развитию приморских агломераций Краснодарского края, Крыма, Калининградской области. По итогам 2015 г. только на территориях Краснодарского края и Крыма зафиксировано около 20 млн туристов (общая по России цифра внутреннего турпотока достигает 42 млн)³. Вхождение в состав РФ Крымского полуострова не только существенно нарастило возможности «приморской» рекреации нашей страны, но и предопределило значение российского Причерноморья как второго (после Санкт-Петербургского приморско-

¹ Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2016. 236 с.

² Дружинин А. Г., Лачининский С. С. «Приморский фактор» в социально-экономическом развитии территории (на материалах Кингисеппского района Ленинградской области) // Янтарный мост. Журнал региональных исследований. № 3 (6) 2015. С. 22–41.

³ Дружинин А. Г. Туристско-рекреационная составляющая «морского сегмента» экономики России: параметры, локализация, проблемы развития // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. География. Геология. Том 2 (68). № 3. 2016. С. 46–58.

го региона) «полюса» приморского расселения и морехозяйственной активности¹. Кризисный тренд, тем не менее, еще явственнее обнажил присущую российскому Причерноморью (как и другим приморским зонам, обладающим совокупностью факторов для развития туристско-рекреационной сферы) диспропорцию между необходимостью и практическими возможностями дальнейшего развития рекреации; основным лимитирующим фактором, при этом, выступает платежеспособный спрос: для устойчивого социально-экономического развития приморских территорий (в формате их преимущественно туристско-рекреационной специализации) в настоящее время он недостаточен; лишь существенный рост жизненного уровня основной массы граждан нашей страны (при одновременной модернизации курортно-рекреационной сферы российского Причерноморья, курортов российского сектора Балтики, а также создания многоканальных механизмов поддержки отечественного турпродукта) придаст и рекреации, и в целом социально-экономической ситуации на приморских территориях должную позитивную динамику и устойчивость.

Приморские регионы Европейской части России, разумеется, разномасштабны, существенно отличаются по своему экономико-географическому положению, темпам и факторам социально-экономической и демографической динамики. Тем не менее, все они весьма зависимы от присущих стране геостратегических «подвижек» и, испытывая на себе разнообразные последствия кризисных процессов, потенциально подвержены влиянию всей совокупности детерминант меняющейся геополитической и геоэкономической ситуации (рис. 26).

Несмотря на то, что кризис в тех или иных своих проявлениях затронул все без исключения «талассоцентрированные» приморские регионы Европейской России (табл. 45), их промышленные

¹ Дружинин А. Г. Актуальные тренды и проблемные ситуации социально-экономической динамики российского Причерноморья // Южно-российский форум: экономика, социология, политология, социально-экономическая география. 2015. № 2 (11). С. 3–18.



Рис. 26. Смена доминантного геостратегического вектора страны в условиях становления многополюсного мира и ее некоторые возможные негативные последствия для регионов России

комплексы продемонстрировали большую жизнеспособность (в 2015 г. из 12 субъектов Федерации в 7 наблюдался рост производства, а еще в 2 – индекс промышленного производства превышал средний по стране) и потенциал восстановления (по итогам первой половины 2016 г. повсеместно по 12 регионам статистика зафиксировала промышленный рост с наибольшей динамикой в Дагестане, Севастополе и Республике Крым).

В то же время, в приморских регионах более серьезно (в сопоставлении со «среднестатистической» Россией) «просели» доходы населения, что напрямую повлияло на состояние важнейшей для регионов и их населения третичной сферы. Показательна, в этом отношении, динамика оборота розничной торговли, повсеместно

Таблица 45

**Социально-экономическое положение «талассоцентрированных»
приморских регионов Европейской части России¹**

	ВРП на душу населения, 2013 г. (СПб – 100)	Денежные доходы на душу населения (на конец 2015 г.; СПб -100)	Объем промышленного производства в 2015 г. (в % к 2014 году)	Оборот розничной торговли в 2015 г. (в % к 2014 году)	Реальные денежные доходы населения в 2015 г. (в % к 2014 г.)
г. Санкт-Петербург (СПб)	100	100	100,5	87,8	93,9
Ленинградская область	80	62	103,6	93,2	100,5
Калининградская область	59	64	98,2	93,8	94,8
Мурманская область	81	93	93,8	86,2	90,2
Архангельская область	60	74	82,8	91,1	93,4
Ненецкий АО	81	171	109,9	90,4	94,1
Краснодарский край	61	77	97,1	93,0	96,1
Ростовская область	44	72	108,4	93,5	97,9
Республика Крым	...	41	135,5	94,7	...
г. Севастополь	...	42	131,9	77,0	...
Астраханская область	54	61	92,7	89,9	94,0
Республика Дагестан	30	67	132,4	95,5	97,0
Россия в целом	77	79	96,6	90,0	95,0

¹ Составлено по данным Росстата.

ушедшая в «минус»; характерно, что и в 2016 г. снижение жизненного уровня населения и его потребительских возможностей имело место в большинстве приморских территорий (за исключением Севастополя, Дагестана и Краснодарского края).

Вне всякого сомнения – процесс адаптации приморских регионов (как и в целом территориальной организации российского общества) к новым глобальным реалиям уже фактически начался; учитывая масштаб наблюдаемых трансформаций, он будет продолжительным по времени, затратным, связанным с многочисленными издержками и проблемными ситуациями. Смена геостратегического вектора инициирует, в частности, обострение позиционного, ресурсного, рыночного соперничества регионов, ведущих городских агломераций, углубление «разновекторности» (в том числе геоэкономической, геокультурной) их развития. На этом фоне еще более возрастет регионоформирующая, консолидирующая (в том числе и экономические процессы, включая кластеризацию) роль ведущих приморских городов-метрополий (Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Махачкалы, Сочи, Севастополя и др.), активизируется (и актуализируется) выстраивание ими эффективных сетей и альянсов. В ситуации некоторой вероятной (в долгосрочной перспективе) территориально-хозяйственной «перецентровки» России в пользу ее юго-востока – параллельно практически неизбежен предопределяемый многими обстоятельствами (за счет ширящейся практики приобретения второго жилья на курортных территориях крымского, черноморского и калининградского побережья, экономической притягательности приморских агломераций Краснодарского края и Ростовской области, устойчивого демографического и социально-экономического роста Махачкалинской агломерации и др.) «сдвиг» населения на юго-запад и запад страны, в сложившиеся в Причерноморье, на Балтике и Каспии приморские зоны.

Неизбежно и дальнейшее «расслоение» (в зависимости от геополитического и, в еще большей мере, – геоэкономического, транспортно-логистического контекста) приморских приграничных регионов по основным экономическим и экистическим пара-

метрам и характеристикам; существенное влияние на динамику приморских зон, при этом, будут оказывать глобальный спрос на сырье, развертывание военно-силового «блока», а также степень реализации крупных транспортно-логистических проектов общеевразийского масштаба и встроенная в их контекст трансграничная кластеризация. Поддержание активности на традиционно развитых в социально-экономическом отношении участках приморской зоны, равно как и появление новых (инициированных сменой геостратегического вектора) новых «точек роста», станет одновременно сопровождаться множественными эффектами социально-экономического «опустынивания» для подавляющей части побережья.

Фиксируя внимание на «смене геостратегического вектора» и сопутствующих пространственных экономических и селитебных эффектах, важно подчеркнуть, что это – не моментный, ситуативный акт, рефлексия на обстоятельства, а пролонгированный многоэтапный, противоречивый (с возможными попятными движениями), разнотемпный (для тех или иных регионов и сегментов приморской зоны) объективный процесс. Причем, если геополитические его проявления уже в настоящее время достаточно зримы и масштабны, то в более инерционной геоэкономической сфере проявления «смены вектора» до сих пор все еще слабо различимы и, преимущественно, локальны, конъюнктурны, не прошли, как видится, свою «точку невозврата».

Важно также осознавать, что завершенность и позитивная (для России) результативность «смены вектора» определяется не степенью переориентации с преимущественного взаимодействия с «Западом» на, к примеру, Китай (либо иной «центр силы») и, даже, не только достижением многовекторного геостратегического баланса (что, учитывая позиционирование нашей страны, само по себе – важно и должно осуществляться с неизменной «поправкой» на специфику того или иного региона), но и, в целом, «национализацией» российской геополитики и геоэкономики, повышением ее самодостаточности, статуса в глобальной иерархии, предотвращением деградации и депопуляции обширнейших

российских территорий, наращиванием межрегиональных связей, снижением чрезмерных, разрушительных для страны градиент в ее центрo-периферийных системах¹. Роль приморских зон (и в целом «морского фактора») в решении перечисленных задач является одной из базовых, основополагающих. Более того, несмотря на сохраняющиеся социально-экономические и экологические риски (стагнации ряда приморских территорий, их дальнейшего «расслоения» по бюджетным, инвестиционным, инфраструктурным, демографическим и иным возможностям, роста экологических и социальных деструкций), приморские зоны в своей массе в силу многих обстоятельств практически «обречены» сохранить привилегированное, ключевое положение в меняющейся, обретающей видоизмененную конфигурацию селитебной и хозяйственной системе России.

¹ Дружинин А. Г. Россия в многополюсной Евразии: взгляд географа-обществоведа: монография / А. Г. Дружинин; Южный федеральный университет. Ростов-на-Дону: Издательство Южного федерального университета, 2016. 228 с.

5.2. Калининградская область: трансформация трансграничных и приграничных связей российского эксклава на Балтике

Серьезные геостратегические вызовы (санкционные ограничения, колебание цен на нефть, нестабильность национальной валюты, разрыв прежних хозяйственных связей и поиск новых торговых партнеров, членство в ВТО и новых транснациональных формах кооперации), с которыми в последние три года столкнулась российская экономика, наиболее существенно сказались на векторе развития самого западного приморского субъекта России – Калининградской области.

Будучи российским эксклавом на Балтике, регион занимает стратегически важное положение с геополитической точки зрения и в то же время очень чувствителен к любым колебаниям в отношениях России с другими странами. Особенность экономико-географического положения Калининградской области делает ее удобной площадкой для развития трансграничных связей, прежде всего, в системе Россия – Европейский Союз. Однако успех трансграничного сотрудничества напрямую определяется институциональным фактором; экономика региона характеризуется высокой восприимчивостью как к либерализации, так и к ограничениям трансграничной хозяйственной активности, поэтому в полной мере несет бремя последствий внешнеполитических и внешнеэкономических решений в сравнении с другими регионами «большой» России.

В Калининградской области до смены национального геополитического курса активно развивалось приграничное сотрудничество, которое выступало важнейшим инструментом выравнивания социально-экономического развития приграничных территорий Польши, России

и Литвы на Балтике¹. Начальный период формирования трансграничных связей относится к 1990-м гг., когда были созданы первые институты – российско-польский (1992 г.) и российско-литовский (1999 г.) приграничные советы, в компетенцию которых входили аспекты социально-экономической кооперации; учреждены три еврорегиона с участием Калининградской области: «Неман» (1997 г.), «Балтика» (1998 г.), «Сауле» (1999 г.). Еще два еврорегиона сформированы в 2003 году – «Шешупе» и «Лына-Лава». Базовым документом для функционирования подобного формата выступила Европейская рамочная конвенция о приграничном сотрудничестве территориальных сообществ и властей, в рамках которой заключены соглашения о сотрудничестве между региональными и местными властями приграничных территорий. Наиболее активное сотрудничество велось в двух еврорегионах – «Балтика» и «Неман»², с совокупным объемом реализованных в 1998–2005 гг. проектов в 22,1 млн евро. К 2017 г. формат «еврорегионов» применительно к Калининградской области практически прекратил существование³. Деятельность в рамках них была свернута за исключением проведения нескольких традиционных культурных мероприятий местного значения. Неэффективность данной формы взаимодействий была признана уже в 2012 г. на уровне министерств иностранных дел и объяснялась низким уровнем финансирования трансграничных инициатив со стороны муниципали-

¹ Михайлов А. С., Михайлова А. А. О возможностях российского участия в формировании трансграничных инновационных кластеров на Балтике // Экономика, управление, финансы (II): материалы междунар. заоч. науч. конф. (г. Пермь, декабрь 2012 г.). Пермь: Меркурий, 2012. С. 171–178. DOI: 10.13140/2.1.4800.8007.

² Зотова М. В., Себенцов А. Б., Головина Е. Д. Калининградская область в окружении Европейского союза: приграничное сотрудничество и социально-экономические контрасты // Вестник Забайкальского государственного университета. 2015. № 3 (118). С. 145–157.

³ Макухин А. В. Варминьско-Мазурское и Поморское Воеводства Республики Польша и Калининградская область Российской Федерации: политические проблемы в процессе межрегионального сотрудничества // Youth World Politic. 2016. № 2. С. 3–9.

тетов, отсутствием согласованной стратегии по отбору и совместной реализации проектов, нескоординированностью финансовых инструментов поддержки трансграничного сотрудничества, а в отношении российских регионов – отсутствием секретариатов, действующих на постоянной основе, наличием административных барьеров, ограниченным доступом к получению финансирования из ЕС.

Второй этап становления трансграничного сотрудничества Калининградской области с приграничными регионами Польши и Литвы охватывает период с 2002 по 2007 гг. и связан с институциональным закреплением международной кооперации и установлением реальных партнерских связей в процессе реализации совместных проектов. В 2002 г. подписаны Соглашения о сотрудничестве российского региона с региональными парламентами Варминьско-Мазурского и Поморского воеводств, а в 2007 г. – с Западно-Поморским воеводством, предполагавшие не только формальное закрепление намерений о сотрудничестве, но и содержавшие торгово-экономический блок¹. Также с 2007 г. Калининградская областная дума получила право официального участия в Форумах региональных парламентов Южно-балтийского региона. Значимым инструментом стимулирования трансграничной активности в этот период выступали программы приграничного сотрудничества «Литва-Польша-Россия 2004-2006», PHARE и TACIS, направленные на неэкономическую кооперацию: сотрудничество в области экологии, культуры, науки и гражданского общества. Существенным ограничивающим фактором для развития трансграничных связей «ЕС – третьи страны» была труднодоступность инвестиционных средств ЕС для приграничных регионов соседних государств².

¹ Макухин А. В. Варминьско-Мазурское и Поморское воеводства Республики Польша и Калининградская область Российской Федерации: политические проблемы в процессе межрегионального сотрудничества // Youth World Politic. 2016. № 2. С. 3–9.

² Зотова М. В., Себенцов А. Б., Головина Е. Д. Калининградская область в окружении Европейского союза: приграничное сотрудничество и социально-экономические контрасты // Вестник Забайкальского государственного университета. 2015. № 3 (118). С. 145–157.

Третий этап развития приграничного сотрудничества Калининградской области (2008 – начало 2014 гг.) связан с углублением трансграничной кооперации и установлением хозяйственных связей с приграничными регионами Литвы и особенно Польши, что создало благоприятные условия для активизации процесса трансграничной кластеризации. Первым важнейшим инструментом выступила обновленная программа приграничного сотрудничества – «Литва-Польша-Россия 2007-2013», нацеленная, наряду с поддержкой культурных, образовательных и экологических инициатив, на социально-экономическое развитие приграничья и улучшение проницаемости границ, а также транспортной доступности¹. Объем бюджета программы составил более 144 млн евро, которые покрыли до 90 % потребности одобренных проектов. На территории Калининградской области было реализовано 53 регулярных и 7 крупномасштабных проектов с общим объемом финансирования – 72,5 и 42,1 млн евро соответственно; 15 муниципалитетов российского региона приняло участие в 31 трансграничном проекте². Основными преимуществами программы сотрудничества «2007 – 2013» были следующие: внедрение системы мониторинга эффективности реализации проектов, позволившее снизить издержки асимметрии социально-экономического развития приграничных регионов; повышение приграничности самого сотрудничества; дополнение «мягких» социокультурных и научно-образовательных проектов «жесткими» инфраструктурными³.

¹ Клемешев А. П. Российский эксклав на Балтике: эволюция эксклавности и поиск путей ее преодоления // Балтийский регион. 2009. Вып. 2. С. 102–114.

² Красовский А. М. Современное взаимодействие Евросоюза и Российской Федерации в Калининградской области в период действия санкций // Власть. 2015. № 9. С. 191–194.

³ Зотова М. В., Себенцов А. Б., Головина Е. Д. Калининградская область в окружении Европейского союза: приграничное сотрудничество и социально-экономические контрасты // Вестник Забайкальского государственного университета. 2015. № 3 (118). С. 145–157.

Обратим также внимание, что основной массив внешнеторговых и гуманитарных связей Калининградской области приходился на сопредельные государства (Польшу, Литву), что предопределяло приоритетную роль трансграничных и приграничных контактов. Последние же, как правило, оказывались «сухопутными», что уводило собственно трансакваториальные (напрямую связанные с «морским фактором») взаимодействия на второй план.

Вторым значимым инструментом активизации трансграничной активности стала реализация соглашения о местном приграничном передвижении (МПП) между Республикой Польша и Калининградской областью РФ во второй половине 2012 г. Данное соглашение позволило жителям приграничной зоны осуществлять безвизовое многократное пересечение границы с целью поддержания общественных, культурных и/или семейных контактов сроком единовременного пребывания не более 30 дней. Общая площадь территории соглашения – 31,6 тыс. кв. км, из которых 15,1 тыс. кв. км приходится на Калининградскую область и 16,5 тыс. кв. км на приграничье Республики Польша: территории Пуцкого, Гданьского, Новодворского, Мальборкского районов Поморского воеводства, включая города Гдыня, Сопот и Гданьск, а также Эльблонгского, Браневского, Лидзбаркского, Бартошицкого, Ольштынского, Кентшинского, Мронговского, Венгожевского, Гижицкого, Голдапского, Олецкого районов Варминьско-Мазурского воеводства, включая города Эльблонг и Ольштын¹. Российско-польское соглашение затронуло около 3 млн человек, из которых 30 % – это жители Калининградской области и 70 % – Варминьско-Мазурского и Поморского воеводств Польши. В первые два года (2012–2013 гг.) действия режима МПП было выдано 250 тыс. карточек малого пограничного передвижения. Пик приграничных передвижений приходится на 2013–2014 гг. (6–6,5 млн чел.) и совпадает с активным действием МПП. С сентября 2013 г. по январь 2014 г. ежемесячный совокупный поток через польско-

¹ Генеральное консульство Республики Польша в Калининграде URL: http://www.kaliningrad.ms.gov.pl/ru/consular_information/mrg_ru/.

российскую границу составлял 262 тыс. человек, из которых около 70 % – граждане Польши и 30 % – России¹.

Основной движущей силой для роста трансграничной активности выступили экономические факторы, в т. ч. сравнительная разница цен на товары и услуги². До 60 % всех калининградцев, выезжающих в Польшу, едут с целью покупки товаров (преимущественно продовольствия и товаров легкой промышленности), еще 16 % – с туристической целью, т. е. являются потребителями услуг³. Основным мотивом для граждан Польши, приезжающих в Калининградскую область, также является приобретение товаров (от 70 до 90 % всех въездов). Однако сфера их интересов иная – это бензин, нефтепродукты, сигареты и (до повышения акцизов) крепкие спиртные напитки⁴. Обычно такие въезды кратковременные (менее 2 часов) и не предполагают поездок вглубь области. Как туристическое направление, Калининградская область не популярна среди польских туристов. Лишь около 5 % всех

¹ Зотова М. В., Себенцов А. Б., Головина Е. Д. Калининградская область в окружении Европейского союза: приграничное сотрудничество и социально-экономические контрасты // Вестник Забайкальского государственного университета. 2015. № 3 (118). С. 145–157; Анисевич Р., Пальмовский Т. Польско-российское местное приграничное передвижение: опыт двух лет функционирования // Наука и туризм: стратегии взаимодействия. 2014. № 1. С. 26–31.

² Гомулка К. Польско-российское сотрудничество Поморского воеводства // Историческая и социально-образовательная мысль. 2015. № 2. С. 115–120; Зотова М. В., Себенцов А. Б., Головина Е. Д. Калининградская область в окружении европейского союза: приграничное сотрудничество и социально-экономические контрасты // Вестник Забайкальского государственного университета. 2015. № 3 (118). С. 145–157.

³ Анисевич Р., Пальмовский Т. Польско-российское местное приграничное передвижение: опыт двух лет функционирования // Наука и туризм: стратегии взаимодействия. 2014. № 1. С. 26–31.

⁴ Зотова М. В., Себенцов А. Б., Головина Е. Д. Калининградская область в окружении Европейского союза: приграничное сотрудничество и социально-экономические контрасты // Вестник Забайкальского государственного университета. 2015. № 3 (118). С. 145–157.

въездов граждан Польши носят туристический характер. Пересечение границы с целью поддержания деловых контактов осуществляется достаточно редко как с польской, так и российской стороны. В целом действие режима МПП получило позитивную оценку¹. Для жителей Калининградской области оно стало шагом к преодолению эксклавности: расширению возможностей путешествовать, поддерживать социальные, культурные, спортивные и научно-образовательные контакты; для приграничных районов Варминско-Мазурского воеводства Польши – значимым инструментом экономического роста, позволившим снизить уровень безработицы, увеличить товарооборот и приток инвестиций.

Начало четвертого этапа развития трансграничных связей Калининградской области относится ко второй половине 2014 г. и связано с их деструкцией вследствие общего значительного ухудшения внешнеполитических отношений «Россия – США – ЕС». Санкционный режим США и ЕС в отношении России и ответные меры – «продуктовое эмбарго», негативно сказались на торговом обороте между Калининградской областью и ее соседями – Польшей и Литвой. Разрушение сложившихся торговых связей привело к снижению продуктовой обеспеченности российского региона, поскольку значимым поставщиком продуктов и товаров народного потребления выступали страны ЕС². Как следствие, это вызвало рост цен на продукты, снижение покупательского спроса и ассортимента в торговых сетях Калининградской области. Дополнительным негативным фактором стало снижение курса рубля относительно евро и польского злотого, что также негативно сказалось на покупательной способности граждан и их туристической

¹ Макухин А. В. Варминьско-Мазурское и Поморское воеводства республики Польша и Калининградская область Российской Федерации: политические проблемы в процессе межрегионального сотрудничества // Youth World Politic. 2016. № 2. С. 3–9; Анисевич Р, Пальмовский Т. Польско-российское местное приграничное передвижение: опыт двух лет функционирования // Наука и туризм: стратегии взаимодействия. 2014. № 1. С. 26–31.

² Кривенко А. Украинский кризис и угрозы территориальной целостности Российской Федерации // Власть. 2015. № 4. С. 14–18.

активности, возможностях хозяйствующих субъектов. Поток калининградцев, пересекавших российско-польскую границу в сторону Польши, в декабре 2014 г. уменьшился на 41 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и, согласно прогнозам, не подлежит восстановлению в пиковых масштабах 2013 г.¹ В 2016 г. режим МПП был и вовсе приостановлен по инициативе польской стороны с возвратом к визовому режиму. Реализация совместных трансграничных проектов также приостановлена. Программа TACIS преобразована в программу «Европейский инструмент соседства и партнерства на 2014–2020 гг.», идет проработка концепций двусторонних трансграничных программ «Россия – Литва 2014–2020» и «Россия – Польша 2014–2020»². Таким образом, кривая развития трансграничных связей Калининградской области с приграничными регионами Польши и Литвы после десятилетия подъема пошла на спад, продемонстрировав охлаждение и кризис в отношениях. В этих условиях представляется крайне важным, используя потенциал приморского положения, возможности морехозяйственного комплекса, диверсифицировать внешнеэкономические связи Калининградской области и, в этой связи, минимизировать негатив смены геостратегического вектора страны. Иная, столь же актуальная задача – существенно усилить (на основе, в том числе и трансакваториальных связей) сопряженность экономики области с остальной Россией.

¹ Зотова М. В., Себенцов А. Б., Головина Е. Д. Калининградская область в окружении Европейского союза: приграничное сотрудничество и социально-экономические контрасты // Вестник Забайкальского государственного университета. 2015. № 3 (118). С. 145–157.

² Красовский А. М. Современное взаимодействие евросоюза и российской федерации в калининградской области в период действия санкций // Власть. 2015. № 9. С. 191–194.

5.3. Республика Крым и г. Севастополь: особые условия трансакваториального и трансграничного взаимодействия

Среди всех регионов России наиболее стремительно и масштабно трансформация внешнеполитических и внешнеэкономических связей происходит в новых субъектах страны – Республике Крым и городе Севастополь. Главным фактором изменений геополитических и геоэкономических векторов развития полуострова и его трансграничных и трансакваториальных связей с другими регионами мира послужили события 2014 года – референдум и последующее вхождение Крыма в состав Российской Федерации. За юридическими процедурами принятия новых субъектов в состав государства последовали процессы интеграции Крыма в политическое, экономическое, социокультурное, информационное пространства страны¹, которые изменили условия для трансграничной активности и трансграничного кластерогенеза в приморской зоне региона.

Реакция зарубежных стран на указанные события носит противоречивый и конфликтный характер, о чем свидетельствуют введенные со стороны Объединенного Запада и Украины экономические санкции, информационная политика по формированию

¹ Швец А. Б. О новых трендах «Нового Крыма» // Полимасштабные системы «центр-периферия» в контексте глобализации и регионализации: теория и практика общественно-географических исследований: Материалы международной конференции (Шестая Ежегодная научная ассамблея АРГО). Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2015. С. 520–525; Киселев С. Н. Смысл Крыма для России в том, что это колыбель русского православия [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.regnum.ru/news/polit/1799130.html#ixzz311kyg6g4>.

негативного имиджа полуострова, а также организованные блокады в отношении жителей и хозяйствующих субъектов Крыма:

- транспортная блокада (введение строгого контрольно-пропускного режима на русско-украинской границе на севере Крыма, фактическое удаление крымских портов и аэропортов из системы международных пассажирских и грузовых перевозок, прекращение железнодорожного сообщения с Украиной);
- ресурсная блокада (перекрытие Северо-Крымского канала, прекращение поставок сырья для химической промышленности и других отраслей);
- энергетическая блокада (полное прекращение подачи электроэнергии на полуостров с Украины).

Указанные выше процессы повлияли на переориентацию и переформатирование внешних и внутренних транспортных, финансовых, торговых, миграционных, туристских потоков Крыма, предопределив трансформацию территориальной структуры экономической и социальной сфер всего региона.

В постсоветский период вплоть до 2014 года показатели **внешней торговли** Автономной Республики Крым (АРК) демонстрировали положительный тренд (рис. 27) – поступательное увеличение внешнеторгового оборота товаров с 300 млн долл. США в 1996 г. до максимальной отметки в 2011 году – 2142 млн долл. США. В период 2000–2010 г. положительное сальдо торгового баланса (экспорт превышал импорт в 1,5–2 раза) сохранялось за счет стабильного роста экспорта товаров химической промышленности (красители, пигменты, удобрения и др.), машиностроения (оборудование для пищевой промышленности, аппараты механического устройства и плавучие средства), а также агропромышленного комплекса (продукция зернового хозяйства и виноделия). На объемах импорта и экспорта отразилось также вхождение Украины в ВТО – в 2008 г. произошел достаточно заметный рост показателей внешней торговли, который полностью нивелировался последствиями мирового финансового кризиса (сокращение экспорта и импорта в 2009 г. в 1,5–2 раза).

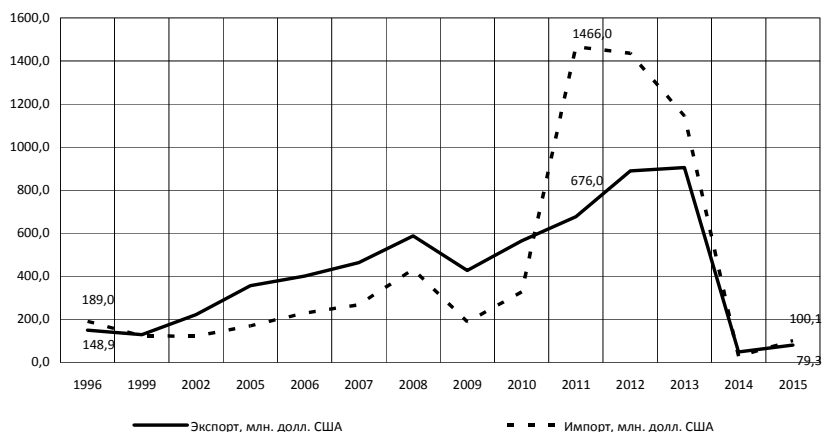


Рис. 27. Динамика внешней торговли Республики Крым (АР Крым до 2014 г.), 1996–2015 гг.¹

В 2011 г. в крымской экономике произошел резкий скачок импорта товаров. Объемы ввезенных товаров выросли более чем в 3 раза по сравнению с 2010 г., импорт значительно превысил экспорт – начался период отрицательного сальдо внешней торговли Крыма. Подобная ситуация связана с реализацией многих проектов, когда на территорию Крыма оказались ввезены многочисленные машины, оборудование и расходные материалы, в том числе через порты Севастополя, Феодосии и Керчи. Большая часть проектов была связана с открытием предприятий альтернативной энергетики (ветровые и солнечные электростанции) при участии иностранного капитала, главным образом европейского. Кроме того, импорт вырос за счет деятельности компаний Китая, Турции и Сингапура. В 2011 г. доля Крыма в украинской внешней торговле составила 1,4 % (по экспорту – 1 %, по импорту – 1,8 %).

¹ Составлено по данным Крымстата: Внешнеэкономическая деятельность Республики Крым. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://crimea.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/crimea/ru/statistics/foreign_trade/.

В 2014 г. объемы внешней торговли Крыма оказались самыми низкими за весь постсоветский период: внешнеторговый оборот составил меньше 100 млн долл. США. Принятие Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН «О поддержке территориальной целостности Украины» от 27.03.2014 г.¹ и введение экономических санкций в отношении Крыма стали причиной прекращения внешнеэкономических связей полуострова с большей частью стран мира. Итоги 2015 года показали незначительный рост как импорта, так и экспорта товаров, однако их объемы в десятки раз меньше докризисных показателей. Кроме указанных внешних причин можно назвать и сугубо техническую: после вхождения Крыма в состав России вся его внешняя торговля с регионами страны трансформировалась во внутреннюю (межрегиональную) торговлю. А доля России во внешнеторговом обороте Крыма составляла последние десятилетия не менее 30–40 %.

В постсоветское время и, особенно, в последние годы трансформировалась и территориальная структура внешней торговли Крыма (рис. 28). После распада СССР в 1990-е гг. большая часть товаров ввозилось (вывозилось) из стран СНГ и ЕС (более 80 %), товарооборот со странами других регионов был не стабильным и имел малые масштабы. Главными торговыми партнерами Крыма в этот период были Россия, Беларусь, Германия, Италия, Турция.

К началу XXI в. географическая картина внешнеэкономических контактов Крыма изменилась: значительно усилили свои позиции восточное и южное направления (с 11 % в 1996 г. до 23 % в 2010 г.) за счет расширения торговых связей с Китаем, Турцией и Сингапуром (табл. 46).

В географической структуре внешней торговли в период после 2014 года произошел резкий «разворот» в сторону азиатских стран, особенно по экспорту товаров; резко сократился товарооборот со странами СНГ и ЕС. В 2014–2015 гг. наметилась тенденция роста внешнеторговых связей со странами Латинской Амери-

¹ Генеральная Ассамблея ООН призвала уважать территориальную целостность Украины. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.un.org/russian/news/story.asp?NewsID=21375#.WAvHO-uhqko>.

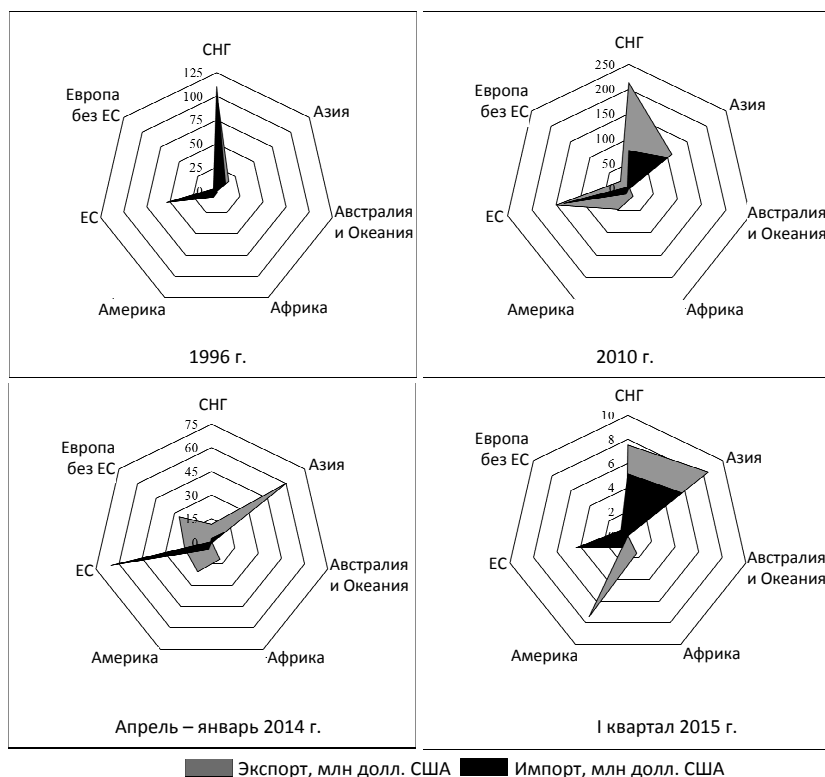


Рис. 28. Постсоветская трансформация географической структуры внешней торговли Республики Крым (АР Крым до 2014 г.)¹

ки, прежде всего, со страной «удобного флага» – Панамой, доставляющей товары в Крым через порты. Изменился рейтинг главных внешнеторговых партнеров Крыма: лидирующие позиции стала занимать Турция, которая демонстрировала в последние десятилетия положительный тренд трансграничного экономического, политического и социокультурного взаимодействия с Крымом.

¹ Составлено по данным Крымстата: Внешнеэкономическая деятельность Республики Крым. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://crimea.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/crimea/ru/statistics/foreign_trade/.

Таблица 46

**Главные внешнеэкономические партнеры Республики Крым
(АР Крым до 2014 г.), 2002–2015 гг.¹**

	2002 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г. (апр. – дек.)	2015 г.
по экспорту, %	1. Россия (32,8) 2. Турция (5,3) 3. Беларусь (4,5) 4. Нидерланды (4,6) 5. США (4,4) 6. Германия (4,3) 7. Италия (3,9) 8. Гибралтар (2,8) 9. Испания (2,6) 10. Мавритания (2,4)	1. Россия (29,5) 2. Либерия (4,6) 3. Беларусь (4,6) 4. США (4,5) 5. Германия (4,5) 6. Турция (4,3) 7. Норвегия (3,7) 8. Белиз (3,5) 9. Китай (3,3) 10. Казахстан (2,9)	1. Россия (43,1) 2. Белиз (30,8) 3. Германия (9) 4. Беларусь (7,6) 5. Турция (7,4) 6. Казахстан (6,4) 7. Китай (6,3) 8. Норвегия (5,1) 9. США (4,7) 10. Италия (3,8)	1. Турция (18,3) 2. Швейцария (17,8) 3. Панама (12,5) 4. Саудовская Аравия (9,8) 5. Бельгия (8) 6. Ливия (6,2) 7. Азербайджан (4,4) 8. ЮАР (4,3) 9. Нидерланды (3) 10. Украина (2,4)	1. Украина (31,2) 2. Панама (30,7) 3. Турция (12,5) 4. Индия (9,6) 5. Ливия (6,4) 6. Беларусь (2,2) ¹
по импорту, %	1. Россия (26,2) 2. Италия (12) 3. Германия (8,6) 4. Польша (8,2) 5. Испания (6,3) 6. США (5,2) 7. Италия (3,9) 8. Нидерланды (4,3) 9. Турция (3,6) 10. Великобритания (2,4)	1. Сингапур (53,8) 2. Китай (14,5) 3. Россия (6,6) 4. Турция (5,7) 5. Германия (2,8) 6. Казахстан (2,2) 7. Италия (1,5) 8. Великобритания (1,4) 9. Польша (1,1) 10. Сирия (1)	1. Китай (38) 2. Россия (20,3) 3. Германия (9,6) 4. Турция (7,6) 5. Италия (2) 6. Казахстан (1,7) 7. Беларусь (1,6) 8. Польша (1,3) 9. Латвия (1,3) 10. Бразилия (1,2)	1. Румыния (45,1) 2. Италия (12,6) 3. Германия (8,5) 4. Турция (6,7) 5. Китай (4,7) 6. Финляндия (4) 7. Панама (3,1) 8. Украина (3,1) 9. США (2,2) 10. Польша (1,9)	1. Украина (41,2) 2. Турция (12,2) 3. Китай (7,7) 4. Италия (11) 5. Германия (6,3) ¹ 6. США (5,6) ¹ 7. Беларусь (3,6) ¹ 8. Польша (3,6) ¹ 9. Франция (2,0) ¹ 10. Великобритания (1,6) ²

¹ Составлено по данным Крымстата.² От экспорта/импорта Республики Крым за I квартал 2015 г.

К концу 2015 года была восстановлена лишь незначительная доля докризисных объемов товарооборота Крыма с Украиной, США, странами ЕС и остальной Европой (главным образом по импорту товаров). Важной геоэкономической тенденцией, при этом, стало появление новых приоритетных партнеров Крыма в лице членов БРИКС – Индии, ЮАР и Бразилии, что вписывается в общероссийский тренд внешнеэкономических связей.

Отметим также, что после вхождения Крыма в состав РФ и введения режима экономических санкций на территории полуострова прекратили свою деятельность практически все крупные компании Украины и других зарубежных стран. Однако некоторые хозяйствующие субъекты перерегистрировали свой бизнес (или реорганизовали в предприятие под другим названием) на граждан России, в том числе жителей Крыма, и продолжают осуществлять свою деятельность через посредников, используя теневые схемы. Как правило, в Крыму оказались быстро свернуты те международные проекты, которые подходили к своему контрактному завершению, а некоторые, находящиеся на первых стадиях своей реализации, были пролонгированы через посреднические схемы.

В приморских зонах Крыма наиболее распространены скрытые связи с зарубежным бизнесом в санаторно-курортной сфере: гостиницы, санатории, пансионаты и средства размещения других типов, ранее принадлежащие иностранным владельцам или входящие в состав сетевых отелей, не прекратили свою деятельность после событий 2014 года.

Другой сферой распространения теневых схем взаимодействия с иностранным бизнесом стала торговля: в Крыму продолжают осуществлять деятельность крупные торговые компании. Например, торговые центры турецкой компании «Shen», занимающейся продажей кухонного оборудования, а также посуды и мебели (в том числе турецкого производства) гостиницам, пансионатам, домам отдыха, барам и ресторанам, прекращали свою работу лишь на непродолжительное время, а затем были открыты снова. Экономические контакты Крыма и Турции в контексте международной блокады имеет еще ряд особенностей. Как отмечают крымские ис-

следователи, «несмотря на запрет международных транспортных организаций и угрозу санкций на территорию Крыма продолжают прибывать некоторые морские суда... наиболее часто отмечена Турция, которая проводит в Черноморском регионе свою прагматичную стратегию сближения с Россией... Возможно, нарушение морской блокады Крыма турецкой стороной объясняется именно такой позицией страны... отказ Турции от присоединения к антироссийским санкциям Запада создают реальные предпосылки для превращения морских границ Крыма и Турции в контактные и проницаемые»¹. Добавим, что даже после инцидента с российским бомбардировщиком в 2015 г., несмотря на официальный разрыв всех контактов Крыма с Турцией, товары из этой страны продолжали поступать.

Процессы, связанные со сменой геостратегического вектора России, в Крыму наиболее масштабно и стремительно проявились в **транспортно-логистическом комплексе**. Введенный режим санкций, экономическая и транспортная блокады, конфликтный барьерный характер украинско-крымской границы фактически превратили Крым в «остров», для которого внутригосударственные и международные трансакваториальные связи играют ключевую роль в жизнеобеспечении населения и экономики. За последние годы в транспортной системе региона произошли изменения в географии и структуре грузо- и пассажироперевозок, изменилась организационно-управленческая структура транспортных предприятий.

После воссоединения Крыма с Российской Федерацией в 2014 году портовые предприятия бывшей АРК были национализированы и переданы под управление вновь созданного ГУП «Крымские морские порты»². События присоединения Крыма

¹ Швец А. Б. Изменение функций социокультурных рубежей Крыма // Материалы II международной научно-практической конференции «Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации». Курск, 2015. С. 226–233.

² Государственное унитарное предприятие Республики Крым «Крымские морские порты». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://crimeamorport.com/index.php>.

к России оказали неоднозначное влияние на порты полуострова. Международная транспортная блокада фактически удалила крымские порты из системы международных морских сообщений и превратила их во внутренние порты России¹. В результате, на каботажные перевозки приходится практически все 100 % транспортных и пассажирских перевозок Крыма. Основными центрами приращения портовых мощностей стали Керчь, Севастополь и Феодосия; на их фоне порты Евпатории и Ялты значительно сократили объемы своей деятельности (рис. 29). Произошло перераспределение грузовых и пассажирских перевозок между портами Крыма. По итогам 2014–2015 гг. на порт г. Керчь и Керченскую паромную переправу приходилось 70–80 % всех морских грузовых и пассажирских перевозок; очевидно, что город Керчь становится «транспортными воротами» Крыма².

Для портового комплекса Севастополя также произошли кардинальные изменения в географии его деятельности и структуре перевозимых товаров. Украина перевела свои экспортные грузы в собственные порты Одессы и Николаева, что сократило грузооборот в порту Севастополя. В 2014 году портовые терминалы города начали перевалку цемента из Новороссийска и Турции в интересах строительной отрасли Крыма.

Единственными прямыми международными контактами портовой деятельности Крыма стали паромные грузопассажирские перевозки из Евпатории, Керчи и Севастополя через порт Новороссийска в турецкий порт Зонгулдак. Однако, после

¹ Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина; Южный федеральный университет. Ростов-на-Дону: Издательство ЮФУ, 2016. 236 с.

² Транспорт и связь Республики Крым. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://crimea.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/crimea/ru/statistics/enterprises/transport/; Официальные статистические публикации ТОГС по Республике Крым «О работе морского транспорта Республики Крым в 2014 году». [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://crimea.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/crimea/resources/6931f600472c24c5bc81bc87789c42f5/exp10.pdf.

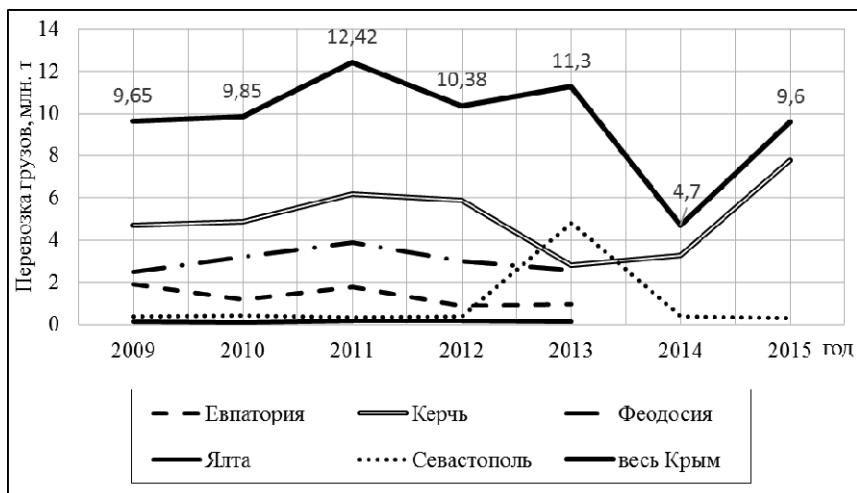


Рис. 29. Перевозка грузов морскими портами Крыма, млн т (2009–2015 гг.)¹

конфликта между Россией и Турцией в связи с инцидентом с российским бомбардировщиком в 2015 г., паром «Варяг», курсирующий из Севастополя в Турцию, был перенаправлен в Абхазию. Также обсуждались варианты паромных сообщений портов Крыма и Стамбула. В настоящее время (март 2017 г.) прямые морские сообщения между Крымом и Турцией восстанавливаются.

Трансакваториальные контакты крымских портов с портами «континентальной» России (Новороссийск, Сочи, «Кавказ» и другие) по перевозке грузов и пассажиров являются стратегически

¹ Составлено по: Внешнеэкономическая деятельность Республики Крым. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://crimea.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/crimea/ru/statistics/foreign_trade/; Транспорт и связь Республики Крым. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://crimea.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/crimea/ru/statistics/enterprises/transport/; Официальные статистические публикации ТОГС по Республике Крым «О работе морского транспорта Республики Крым в 2014 году». [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://crimea.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/crimea/resources/6931f600472c24c5bc81bc87789c42f5/exp10.pdf.

важным звеном современного социально-экономического развития Крыма, особенно в условиях отсутствия мостового перехода через Керченский пролив и в режиме международной экономической и транспортной изоляции полуострова. Выступают они и фактором формирования межрегиональных трансакваториальных кластеров в Черноморском регионе России.

Воздушный транспорт Крыма в лице Международного аэропорта «Симферополь» и аэропорта «Бельбек» под Севастополем осуществляет исключительно внутрироссийские авиаперевозки. Несмотря на изолированное положение воздушного пространства полуострова, Симферопольский аэропорт за последние два года демонстрирует резкий рост пассажироперевозок (табл. 47).

Таблица 47

**Объемы перевозки пассажиров международным аэропортом
«Симферополь», 1991–2015 гг.¹**

Год	1991	2009	2011	2013	2014	2015
Пассажироперевозки, тыс. чел.	5200	751	964	1204	2800	5018
Индекс пассажироперевозок, в % к предыдущему году	–	14,4	128,5	124,9	232,6	179,2

По сравнению с 2013 годом число перевезенных пассажиров в 2015 г. выросло более чем в 4 раза. По результатам 2015 г. Симферопольский аэропорт входит в Топ-5 крупнейших аэропортов России².

¹ Составлено по: Итоги деятельности международного аэропорта «Симферополь» за 2014 год. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.sipaero.ru/post.php?id=47>; Международный аэропорт «Симферополь». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sipaero.ru/page.php?cat=3>.

² Определен список 20 крупнейших аэропортов России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/opredelilsya-spisok-20-kрупнейshih-aeroportov-rossii>.

Объемы пассажироперевозок превысили отметку 5 млн человек, чего не наблюдалось в Крыму более 20 лет. Таких показателей удалось достичь благодаря расширению географии авиа-сообщений Крыма с другими регионами страны: в период 2014–2015 гг. Симферопольский аэропорт осуществил авиасообщение с более чем 50 городами России. Современный вектор воздушного транспорта Крыма, таким образом, направлен исключительно на Россию.

С декабря 2014 года по решению украинских властей всем украинским железнодорожным и автоперевозчикам запрещено осуществлять грузовое и пассажирское сообщение с Республикой Крым. В настоящее время крымско-украинское транспортное направление функционирует в значительно меньших объемах (как по пассажироперевозкам, так и по грузоперевозкам) по сравнению с показателями до 2013 г. и представлено нерегулярными пассажирскими и грузовыми перевозками, а также транспортом физических лиц. Автомобильное и железнодорожное сообщение (единственный железнодорожный маршрут «Симферополь-Москва») полуострова с другими регионами России осуществляется через Керченскую паромную переправу.

В Крыму произошла резкая переориентация транспортных осей: если до 2014 г. главной являлась ось «Севастополь – Симферополь – Джанкой – Красноперекопск – Украина», то в современных условиях доминирующим направлением транспортных перевозок в Крыму стало «Севастополь – Симферополь – Феодосия – Керчь – порт «Кавказ», которое представлено строящейся магистральной трассой федерального значения «Таврида».

Таким образом, за последние два года произошла резкая трансформация транспортных потоков с северного на восточное направление. Изменилась структура грузо- и пассажироперевозок по видам транспорта: заметно выросла роль морского и воздушного вида транспорта. Например, из 4,6 млн туристов, отдохнувших в Крыму в 2015 г., 44 % прибыло авиатранспортом, 39 % – паромной переправой и 17 % – другими видами транспорта. В 2014 г. структура турпотока по видам транспорта выглядела по-другому: 40 %

(66 % в 2013 г.) – железнодорожный транспорт, 31 % – паромная переправа, 29 % (10 % в 2013 г.) – авиатранспорт¹.

Изменения коснулись и **инвестиционной сферы**. По итогам 2014–2015 гг. в структуре инвестиций в основной капитал Крыма резко вырос удельный вес бюджетных инвестиций – около 90 % (табл. 48), в то время как в 2012 г. аналогичный показатель составлял 4,2 %. Причем, доля инвестиций из федерального бюджета впервые за 24 года составила более 50 % всех вложений в основной капитал. Такая инвестиционная картина сложилась благодаря реализации утвержденной Федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года». Негативной остается тенденция сокращения объемов иностранных инвестиций в основной капитал предприятий Крыма: в 2015 г. их доля составила около 4 %.

Современная экономика Крыма развивается в условиях резкого дефицита прямых иностранных инвестиций. Такая ситуация возникла в условиях экономической изоляции Республики Крым и г. Севастополь со стороны стран Запада, когда в 2014 г. главные инвесторы Крыма вывели практически все свои активы из экономики региона.

В 2014–2016 гг. наибольший интерес к экономике Крыма проявляли инвесторы из Турции и Китая. Турецкие бизнесмены планировали инвестировать в проекты на территории Крыма 12,5 миллиардов долларов². Пилотным должен был стать Симферополь, где планировалось построить пятизвездочную гостиницу. Кроме

¹ Справочная информация о количестве туристов, посетивших Республику Крым за 2014 год. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://mtur.rk.gov.ru/rus/file/statistika_turizma_za_2014_god.pdf; Справочная информация о количестве туристов, посетивших Республику Крым за 2015 год. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://mtur.rk.gov.ru/file/vochная_informatsiya_o_kolichestve_turistov_posetivshih_respubliku_krim_za_2015_god.pdf.

² Турецкие бизнесмены намерены инвестировать в Крыму \$12,5 миллиарда. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ria.ru/economy/20150707/1119055071.html>.

Таблица 48

**Структура инвестиций в основной капитал предприятий
Республики Крым по формам собственности, 2014–2015 гг. (%)¹**

в процентах к итогу		
	2014	2015 ¹⁾
Инвестиции в основной капитал - всего	100	100
в том числе по формам собственности инвесторов (заказчиков)		
Российская	89,9	88,5
из неё:		
государственная	23,9	56,0
муниципальная	4,4	9,3
частная	61,4	22,7
общественных и религиозных организа- ций (объединений)	0,0	0,2
потребительской кооперации	0,1	0,1
смешанная российская	0,1	0,2
Иностранная	7,2	4,1
Совместная российская и иностранная	2,9	7,4
¹⁾ Данные за январь-декабрь; без субъектов малого предпринимательства и объёма инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами.		

этого у турецких компаний имелись планы вложить средства в мебельную отрасль, легкую промышленность, оздоровительный туризм, в том числе на южном берегу полуострова. Важнейшая роль, при этом, принадлежала портовому комплексу Крыма как главному элементу транспортировки материалов, машин и оборудования из Турции. Однако, после конфликта между Россией

¹ Составлено по: Показатели инвестиционной деятельности по формам собственности в 2014 году. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://crimea.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/crimea/resources/6a32aa804b765d858babbf797736af7f/Собствен.pdf.

и Турцией в 2015 г., все турецкие проекты и компании в Крыму были закрыты и в настоящее время имеют неопределенный статус. Между представителями власти, хозяйствующими субъектами Крыма и Турции проводятся переговоры, которые пока не дали конкретных результатов.

Ввиду особой позиции КНР по вопросу воссоединения России и Крыма, Китай становится для полуострова важным экономическим партнером. Китайский бизнес интересуется гостиничными проектами в Крыму. Одна из последних совместных инициатив в туристско-рекреационной сфере презентована в начале 2016 г. Китайские инвесторы совместно с чешской торговой палатой рассматривают возможности создания в Крыму домов престарелых для граждан КНР, в которых смогли бы проживать и российские пенсионеры¹. В то же время, к настоящему моменту, китайские компании не предприняли конкретных шагов по разработке и реализации крупных проектов в Крыму, даже в условиях отсутствия конкуренции со стороны других иностранных инвесторов.

Трансформация геополитической и геоэкономической ситуации стала движущей силой изменений географии **туристских потоков** в Крым. В 2013 г. в общем въездном потоке (5,9 млн туристов) преобладали граждане Украины – 65,6 %, 26,1 % – граждане Российской Федерации, по 4 % – Беларуси и других зарубежных стран. В 2014 г. поток въездных туристов сократился в 1,5 раза и составил 3,8 млн человек², причем, в том же году турпоток из России вырос в 3 раза (основными туристами были граждане Российской Федерации – около 80 % от общего турпотока). Удельный же вес туристов из Украины не превысил 5 % (при общей доле иностранных туристов не более 20 %). В 2015 г. структура турпотока

¹ Надежды Крыма связаны с Китаем. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://vz.ru/economy/2016/5/16/810802.html>.

² Аналитическая справка Об итогах работы предприятий санаторно-курортного и туристского комплекса республики Крым. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://mtur.rk.gov.ru/rus/file/Analiticheskaya_spravka_ob_itogah_raboti_predpriyatiy_sanatorno_kurortnogo_i_turistskogo_kompleksa_Respubliki_Krim_za_2014.pdf.

оказалась следующей: из общего количества туристов (4,6 млн человек) 88 % – это граждане Российской Федерации (из 50 городов 36 субъектов России), порядка 10 % – граждане Украины, 2 % – граждане стран дальнего и ближнего зарубежья¹. Лидерами по приему турпотока остаются приморские регионы Крыма: Ялта, Алушта, Евпатория, Севастополь, Судак, Феодосия. Повышение доли внутреннего туризма и восточный вектор въездного туризма – современная общероссийская тенденция.

В развитии приморских территорий Крыма в последние три года все более ощутима **военно-силовая составляющая**. По итогам двухсторонних договоров России и Украины (1997 г.) по вопросам разделения Черноморского флота² военное присутствие РФ в Крыму территориально ограничивалось городом Севастополем и рядом других локальных военных и инфраструктурных объектов за пределами города, а деятельность вооруженных сил России была строго регламентирована. В результате Крым являлся регионом с военным присутствием двух государств. В отдельные периоды украинское правительство предпринимало попытки изменить данную геополитическую картину путем удаления российских военных баз и внедрения военного присутствия НАТО. Однако России удалось сохранить свое военное присутствие на полуострове. Максимальный эффект деятельности военно-промышленного комплекса двух государств проявлялся в пределах приморской зоны Севастополя, в то время как предприятия ВПК Крыма в других центрах (Симферополе, Евпатории, Феодосии, Орджоникидзе, Керчи и др.) пребывали в стадии деградации или вовсе прекращали свое существование.

«Конфликт на Украине, воссоединение Крыма с Россией, война в Донбассе – существенно изменили баланс сил в Причерно-

¹ О развитии туристской отрасли республики Крым в 2015 году. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://mtur.rk.gov.ru/file/o_razvitii_turistskoy_otrasli_respubliki_krim_v_2015_godu.pdf.

² Соглашение между Российской Федерацией и Украиной о статусе и условиях пребывания Черноморского флота Российской Федерации на территории Украины от 28.05.1997. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://sngcom.ru/ukraine/legislation/fleet_1997.html.

морье, значительно ускорили процессы его пространственной трансформации»¹. «Возвращение Крыма в состав российской юрисдикции не только существенно видоизменило ситуацию в Причерноморье, но и обнаружило общие фундаментальные «подвижки» в общеевразийской и глобальной архитектонике»². Барьерная функция современной украинско-крымской геополитической границы³, изоляционистская политика Запада по отношению к Крыму и воссоединение Крыма и Севастополя с Россией фактически превратили полуостров в «островной регион» РФ. Военное присутствие России распространилось, при этом, на все приморские территории Крыма, так какограничения деятельности вооруженных сил страны были сняты после денонсации четырех российско-украинских соглашений по Черноморскому флоту; наметился процесс восстановления традиционно существенной роли военно-силовой составляющей в экономическом развитии Крыма, всех его приморских зон. Развитие оборонно-промышленного комплекса, перевооружение и расширение географии военных баз на территории Крыма являются стратегически важными действиями по обеспечению безопасности России в южном и западном направлениях.

После воссоединения Крыма с Россией оборонно-промышленный комплекс (ОПК), в советский период генерировавший

¹ Киселев С. Н. Постялтинский мир и «малая игра» в Причерноморье // Полимасштабные системы «центр-периферия» в контексте глобализации и регионализации: теория и практика общественно-географических исследований: Материалы международной конференции (Шестая Ежегодная научная ассамблея АРГО). Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2015. С. 209–220.

² Дружинин А. Г. Российско-турецкое взаимодействие и перспективы трансакваториальной регионализации в Причерноморье // Материалы II международной научно-практической конференции «Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации». Курск, 2015. С. 195–200.

³ Швец А. Б. Изменение функций социокультурных рубежей Крыма // Материалы II международной научно-практической конференции «Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации». Курск, 2015. С. 226–233.

30 % валовой промышленной продукции региона, начал возродить статус отрасли специализации. Военная промышленность Крыма представлена 23 предприятиями, 15 из которых относятся исключительно к сфере ОПК, более 85 % производственных мощностей сосредоточено в Севастополе и Феодосии¹. Территориально предприятия отрасли локализуются в *евпаторийско-доуэлавском* (Евпаторийский авиационный ремонтный завод), *севастопольском* (13-й и 91-й судоремонтные заводы, 1127-й ремонтный завод ракетно-артиллерийского вооружения, 1020-я судоремонтная мастерская и 771-й ремонтный завод средств связи, Севастопольское авиационное предприятие, Специальная производственно-техническая база «Пламя», Севастопольский морской завод имени Серго Орджоникидзе, Филиал «Севастопольский морской завод» АО «Центр Судоремонта «Звездочка», Центральное конструкторское бюро «Черноморец», Конструкторское бюро радиосвязи, Центральное конструкторское бюро «Коралл» и др.), *симферопольском* (завод «Фиолент»), *феодосийском* (Судостроительный завод «Море», Конструкторско-технологическое бюро «Судокомполит», Феодосийский оптический завод и др.) и *керченском* (Судостроительный завод «Залив») регионах. Прослеживается локализация большинства предприятий ОПК Крыма в его приморских зонах и доминирование «морского» сектора (большинство военных предприятий имеют судостроительный профиль или обеспечивают судостроительные заводы комплектующими, главным образом радиоэлектронными системами).

По итогам 2015 года средняя загрузка предприятий машиностроения в Республике Крым не превышает 50 %. Резкий контраст по этому показателю наблюдается в секторе ОПК; например, на 100 % обеспечены заказами ООО «Судостроительный завод «Залив» (г. Керчь) и АО «Завод «Фиолент» (г. Симферополь). Положительный эффект создают кооперационные связи между предпри-

¹ В гособоронзаказ включают военные предприятия Крыма. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.odnako.org/blogs/v-gosoboronzakaz-vklyuchat-voennie-predpriyatiya-krima>.

иятиями других регионов России с крымскими: Зеленодольский завод имени Горького заказал на судостроительном заводе «Залив» в Керчи два теплохода и привлек к кооперации судостроительный завод «Море» и госпредприятие «Стеклопластик» в Феодосии.

Предприятиями оборонно-промышленного комплекса Республики Крым в 2015 году заключены контракты на сумму свыше 7 млрд руб., ведутся переговоры по заключению контрактов еще на сумму более 4 млрд руб. Осуществляется работа по привлечению инвесторов с целью проведения модернизации, перевооружения и загрузки производственных мощностей машиностроительных предприятий. В 2015 году подписаны соглашения по реализации на территории Республики Крым трех инвестиционных проектов с общим объемом инвестиций более 160 млн рублей¹. В ноябре 2016 года керченский судостроительный завод «Залив» приступил к выполнению заказа Минобороны России по строительству малого гидрографического судна (проект 19910).

Развитие военных баз в Крыму характеризуется оснащением их современными военными комплексами (береговой обороны, системы противовоздушной обороны, радиолокационных баз и других систем), в том числе военными новинками (комплексы «Утес», «Панцирь», «Бастион» и другие). В территориальном отношении в размещении стратегических военных объектов важная роль отводится именно приморским территориям.

Расширение военного присутствия России в Крыму за пределами Черноморской базы в Севастополе оказывает существенное влияние на всю систему расселения региона. Согласно программе создания и развития военной группировки в Крыму², на по-

¹ Итоги социально-экономического развития Республики Крым за 2015 год (Стат. сб.). [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://minek.rk.gov.ru/file/File/minek/2016/analiz_soc_ek/macro/macro_2015_new.pdf.

² Встреча с членами фракций политических партий в Государственной Думе. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/46451>; Развитие группировки вооруженных сил России в Крыму. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://topwar.ru/71349-razvitie-gruppirovki-vooruzhennyh-sil-rossii-v-krymu.html>.

луострове будет реконструирована бывшая инфраструктура ВВС Украины, перевооружены и построены новые военные объекты всех родов войск. С развитием военных частей сопряжено строительство жилья для военнослужащих, что приведет к расширению уже существующих и возникновению новых поселений.

Трансформируется система расселения Крыма, меняется его экономика, переориентируются хозяйственные связи. На этом фоне в социально-экономическом развитии полуострова существенное значение сохраняют и морехозяйственный комплекс, и трансакваториальные контакты. Именно на их основе (и в «рамках») следует ожидать активизацию кластерогенных процессов в «профильных» сферах хозяйствования; одновременно сохраняется и потенциал трансграничных (трансчерноморских) интеграционных процессов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Для современной России значение Мирового океана, его ресурсного потенциала (и, в первую очередь, коммуникационных, ресурсных и военно-стратегических возможностей) – все более возрастает, предопределяясь не только геоэкономикой, но и геополитикой. Параллельно, неизбежно усиливается и влияние «морского фактора» на приморские территории, всю пространственную организацию общества, его экономическую и селитебную подсистемы. В существенной мере это предопределяется не только чрезвычайной протяженностью российских морских побережий, либо выраженными эффектами социально-экономической талассоаттрактивности во многих регионах страны, но и общим «континентально-океаническим» позиционированием Российской Федерации в мирохозяйственной системе, высокой степенью зависимости национальной экономики (в том числе и внутриконтинентальных регионов) от приморских коммуникационных коридоров и обеспечиваемых ими экспортно-импортных операций. Значимым фактором формирования приморских зон, их социально-экономической динамики, при этом, выступает масштаб и характер транснациональной, трансграничной активности, проецирующийся на кластерообразование, предопределяющий его масштаб, динамику, превалирующие формы и типологические характеристики.

Как свидетельствуют результаты презентованного в данной монографии исследования (опирающегося на анализ фактологического массива по гг. Санкт-Петербургу и Севастополю, Архангельской, Астраханской, Ленинградской, Калининградской, Мурманской, Ростовской областям, Краснодарскому краю, Республике Дагестан, Республике Калмыкия, Республике Карелия, Республике Крым, Ненецкому АО), трансграничный кластерогенез в целом им-

манентен приморским зонам Европейской части России и выступает (для целого ряда регионов и муниципальных образований) значимым фактором их экономического роста. Несмотря на то, что трансграничные кластеры в исследуемых регионах представлены преимущественно в экспортоориентированных сырьевых отраслях (вылов и первичная переработка морских биоресурсов, добыча и транспортировка нефти и природного газа, древесины и лесоматериалов, производство и поставка на экспорт металлов, минеральных удобрений, зерновых и т. п.), имеются позитивные примеры культивирования трансграничных взаимосвязей в судостроении, в фармацевтической и химической промышленности (Ленинградская область), рекреации (Калининградская область). Развитие кластеров, при этом, в полной мере корреспондирует с динамикой морехозяйственного комплекса, проецируется на систему расселения.

Констатируя наличие в приморских зонах Европейской части России проявлений экономического кластерогенеза, важно осознавать всю его инвариантность, фактическую концентрацию на сравнительно компактных территориях как уже полномасштабно сформировавшихся, так и латентных, лишь зарождающихся кластеров, отличать напрямую предопределяемый «морским фактором» (в том числе собственно трансакваториальными взаимодействиями,) кластерогенез от самоорганизационных тенденций, ориентированных лишь на частичное, косвенное «улавливание» присущих приморским территориям агломерационных, коммуникационных и ресурсных эффектов.

Формирующиеся в приморских зонах трансграничные кластеры – имманентны экономике нашей страны; в их состояниях, характеристиках как в «зеркале» высвечиваются ее разноаспектные (ситуационные и фундаментальные) дефекты, проблемные ситуации, «слабые места» (начиная от фактического недоиспользования «морского фактора» в территориально-хозяйственной динамике, до гипертрофированного «сырьевого крена», увода активов и прибыли за пределы российской юрисдикции). Потенциал (равно как и риски) трансграничной кластеризации при

400

этом наиболее существенны на побережьях морей компактных, с извилистой, инфраструктурно обустроенной береговой линией, «опоясываемых» высокоразвитыми странами и регионами с существенным уровнем взаимной экономической и культурной интеграции. Применительно к России речь, в данном случае, идет о Балтийском и, отчасти, Японском, Черном, Каспийском морях. Именно здесь, в центрo-периферийной архитектуре «морских» трансграничных метарегионов (полицентрической лишь на Балтике), наиболее существенен масштаб включения приморских зон России в транснациональные интеграционные процессы; столь же велика и вероятность закрепления за российскими приморскими территориями «периферийно-полупериферийного» статуса. Это требует предельно пристального внимания к процессам трансграничной кластеризации (в особой мере – в таком геостратегически значимом для России регионе как Калининградская область), их векторам, геоэкономическим и геополитическим эффектам, проекции на региональную идентичность. Параллельно мониторингу, должна выстраиваться система регулирования трансграничного кластерогенеза, ориентированная как на поддержку (на федеральном и региональном уровнях) кластерных инициатив, так и коррекцию процессов самоорганизации кластеров с целью купирования их вероятностного негатива.

Особо тонкой и приоритетной задачей является государственная поддержка возможных направлений трансграничной активности (туризм, агросфера, судостроение и судоремонт) в Крыму, где, как видится, должна реализовываться стратегия поэтапной интернационализации (по мере вовлеченности в процесс новых стран и роста масштаба проектов, расширения их отраслевого спектра) как действующих, так и возрождаемых (либо вновь формируемых) экономических кластеров, в первую очередь «приморских», трансакваториального типа.

Наблюдаемая в последние годы смена геостратегического вектора Российской Федерации, равно как и все более выраженное (в планетарном масштабе) превалирование экономической регионализации над глобализацией порождает некоторую неопределен-

ность в динамике узловых компонент морехозяйственного комплекса (портовая инфраструктура, судостроение и судоремонт, иная «припортовая» промышленность), множит геоэкономические риски, ведет к постепенной переориентации «полюсов роста» в пользу побережий Тихоокеанской России, Причерноморья и, отчасти, Каспия. На фоне наращиваемой многовекторности внешнеэкономических контактов, общий хозяйственный «профиль» страны, при этом, в целом, полагаем, сохранится, что неизбежно приведет к дальнейшему укреплению позиций приморских регионов и муниципальных образований в территориальной организации российского общества. Существенное влияние на последующую социально-экономическую динамику приморских зон, при этом, будут оказывать как историческая «колея» развития их отдельных сегментов, так и глобальный спрос на сырье, развертывание военно-силового «блока», а также степень реализации крупных транспортно-логистических проектов общеевразийского масштаба и встроенная в их контекст трансграничная регионализация.

Позитивно оценивая социально-экономическую перспективу узловых компонент приморской зоны Европейской части России и прогнозируя сохранение доминантного тренда «притяжения» к морским побережьям хозяйственной активности, инфраструктуры и населения, важно осознавать, что уже в ближайший период (по «низкому» варианту прогноза Федеральной службы государственной статистики – с 2019 г., по «среднему» – 2024 г.) существенное корректирующее и лимитирующее влияние на процессы талассоаттрактивности в Российской Федерации вновь окажет депопуляция. Процесс этот затронет практически все приморские поселения и хронологически совпадет с повсеместным, связанным с технико-технологическими изменениями «сжатием» рынка труда (в особой мере резким и ощутимым – в Арктической зоне; ее освоение уже сейчас предполагается осуществлять преимущественно на основе вахтового метода с опорой на так называемые «безлюдные» технологии, что предполагает дальнейшее «угасание» сложившейся системы расселения). На этом фоне продолжится концентрация человеческого капитала, инфраструкту-

402

ры, ресурсов будущего в крупнейших городских агломерациях, включая, разумеется, приморские. Позитивная демографическая динамика в них будет поддерживаться не только архиважным для страны возрождением морехозяйственного комплекса, но и нарастающей (по мере углубления экономических и демографических градиентов с сопредельными «центрами силы») привлекательностью основных «коммуникационных коридоров» (Санкт-Петербург, Новороссийск, Владивосток, Ростов-на-Дону, Калининград). Существенным фактором талассоаттрактивности станет и общая комфортность (природно-климатическая, инфраструктурная, ландшафтно-архитектурная) среды проживания, дополняемая потенциалом самозанятости (в туристско-рекреационной, аграрной сферах, «челночной» торговле). Это обеспечит приоритетный «приток» населения на черноморское побережье Кубани (в треугольник «Краснодар-Тамань-Сочи»), в Ростовскую и Владивостокскую агломерации, города Крыма, приморские территории Калининградской области. По-прежнему «приморское» население будет прирастать на Каспии («евразийском средиземноморье», чьи экономические возможности еще только предстоит реализовать). На этом фоне еще более возрастет консолидирующая роль ведущих приморских городов-метрополий; активизируется (и актуализируется) выстраивание ими эффективных сетей и альянсов.

Несмотря на сохраняющиеся геоэкономические, геополитические и вновь нарастающие демографические риски, приморские зоны, в данном контексте, обретают позитивную перспективу, в том числе и для дальнейшего наращивания трансграничной экономической активности. Локализованный в приморских зонах трансграничный кластерогенез выступает, в этой связи, все более значимым, приоритетным объектом географо-экономического анализа.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Айбулатов Н. А. Геоэкология береговой зоны моря // Проблемы развития морских берегов. М., 1989. С. 81–87.
2. Алаев Э. Б. Экономико-географическая терминология. М.: Мысль, 1977. 189 с.
3. Алхименко А. П. Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. СПб. 2005. С. 5–23.
4. Аникеев В. В. Градостроительные аспекты развития приморских систем расселения на базе портовых городов // Вестник Инженерной школы Дальневосточного федерального университета. 2012. № 2 (11). С. 45–53.
5. Анисевич Р., Пальмовский Т. Польско-российское местное приграничное передвижение: опыт двух лет функционирования // Наука и туризм: стратегии взаимодействия. 2014. № 1. С. 26–31.
6. Арзамасцев И. С. Природопользование в прибрежных зонах: основные понятия, зонирование и проблемы управления // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2009. № 4 (49). С. 76–89.
7. Арзамасцев И. С., Сорокин П. С. Как поделить прибрежную зону? // Рыбное хозяйство. 2008. № 6. С. 39–41.
8. Бакланов, П. Я. Формирование аква-территориальных комплексов и районов на Дальнем Востоке / П. Я. Бакланов // Приморские регионы: географические социально-экономические проблемы развития. Владивосток, 1987.
9. Бакланов П. Я., Винокуров Ю. И., Чибилев А. А. Эколого-географические основы международного сотрудничества в трансграничных речных бассейнах Евразии / В сборнике: Трансформация социально-экономического пространства Евразии в постсоветское время Министерство образования и науки РФ, Алтайский государственный университет, Университет Адамы Мицкевича, Лейбниц-институт региональной географии. Барнаул, 2014. С. 6–11.
10. Баранский Н. Н. Избранные труды: Становление советской экономической географии. М.: Мысль, 1980.
11. Батунова Г. В. Региональные морехозяйственные кластеры как основа социально-экономического развития приморских территорий // Транспортное дело России. 2012. № 6(2): 40–42.

12. Безопасность и международное сотрудничество в поясе новых границ России / Под ред. Л. Б. Вардомского и С. В. Голунова. М. – Волгоград, 2002.
13. Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. 369 с.
14. Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. Госиздат: Москва-Ленинград, 1930. 348 с.
15. Бильчак В. С., Бильчак М. В. Интеграция как доминанта развития приграничных регионов // Актуальные вопросы экономических наук. 2015. № 47. С. 109–114.
16. Бондаренко В. С. Экономико-географическое изучение приморских зон // Вестник МГУ. География. 1981. № 1. С. 36–41.
17. Бурилова В. С. Филочева Т. П. Геополитическое положение как фактор развития приморского края: история и современность в оценке отечественных и зарубежных ученых // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2015. № 1 (28). С. 113–120.
18. Буч А. П. Влияние вступления России в ВТО на развитие внешнеэкономической деятельности в Мурманской области//Российское предпринимательство. 2014. № 5.
19. Вардомский Л. Б. Об Азиатском векторе трансформации экономического пространства России // Вопросы географии. Сб. 141. Проблемы регионального развития России / Отв. ред.: В. М. Котляков, В. Н. Стрелецкий, О. Б. Глезер, С. Г. Сафронов М.: издательский дом «Кодекс». 2016. С. 539–555.
20. Васильев А. М. Основные направления повышения эффективности внешнеэкономической деятельности рыбной отрасли Европейского Севера // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2015. № 4.
21. Веденин Ю. А. Динамика территориальных рекреационных систем. М.: Наука, 1982. 191 с.
22. Вольхин Д. А. «Приморский фактор» социально-экономической и демографической динамики Крыма // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2016. № 5. С. 154–164.
23. География мирового хозяйства. Часть 1 / Под ред. Б. Н. Зимина. М.: Изд-во Российского открытого университета, 1992. 160 с.
24. Гичиев Н. С. Стратегические направления внешнеэкономической интеграции приграничного региона в условиях глобализации мировой экономики // Региональные проблемы преобразования экономики. 2010. № 4. С. 89–95.

25. *Гогоберидзе Г. Г.* Структура и свойства морехозяйственного потенциала приморской территории // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2008. № 3. С. 75–81.
26. *Гогоберидзе Г. Г.* Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий // Проблемы современной экономики. 2008. № 2. С. 266–270.
27. *Гогоберидзе Г. Г.* Методология и методы оценки морского потенциала приморских территорий: автореф. ... д-ра экон. наук. М., 2009. 48 с.
28. *Голубчик М. М.* Политическая география мира. Смоленск: издательство Смоленского гум. у-та, 1998. С. 42–38.
29. *Гомулка К.* Польско-российское сотрудничество Поморского воеводства // Историческая и социально-образовательная мысль. 2015. № 2. С. 115–120.
30. *Горочная В. В.* Моделирование рынка и процесс региональной кластеризации на Юге России // Известия высших учебных заведений. Северо-кавказский регион. Общественные науки. № 6. Ростов-на-Дону, 2008. С. 97–102.
31. *Горочная В. В.* Самоорганизация кластерных структур как инструмент модернизации экономики Ростовской области // Известия ВУЗов. Северо-Кавказский регион. № 5 (177). 2013. С. 81–86.
32. *Горочная В. В.* Развитие кластерных структур как самоорганизующийся процесс в региональной экономике (на примере Ростовской области). Ростов-на-Дону, 2014.
33. *Горочная В. В.* Интеграция Юга России в трансграничное экономическое пространство // Известия высших учебных заведений Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2013. № 2 (174). С. 72–77.
34. *Горочная В. В.* Крупные предприятия агросферы Ростовской области как центры активизации системоорганизующихся кластерогенных процессов // Южно-Российский форум: экономика, социология, политология, социально-экономическая география. № 2 (9), 2014. С. 45–52.
35. *Гришин Н. Н., Гришина Е. А.* Кластерная модель промышленного развития Кольского региона // Север промышленный. 2009. Октябрь.
36. *Громов Г. Р.* История Кремниевой долины – кратко о главном // От гиперкнижки к гипермозгу: информационные технологии эпохи Интернета. Эссе, диалоги, очерки. М., 2004.
37. *Грушенко Э. Б.* Развитие туристической экономики в Западно-Арктическом регионе России // Вестник Кольского научного центра РАН. 2011. № 4. С. 67–71.
38. *Губин В. А., Платонова Ю. С.* Методология формирования туристско-рекреационного кластера (на примере Краснодарского края) // Молодой ученый. 2014. № 13. С. 139–141.

39. Дедков В. П., Федоров Г. М. Пространственное, территориальное и ландшафтное планирование в регионе. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2006. 184 с.
40. Дергачев В. А. Перспективы формирования портово-промышленных комплексов СССР // Известия всесоюзного географического общества. 1985. Вып. 6. С. 147–153.
41. Дец И. А. Оценка экспорта сибирских регионов и участия в нем морских портов Европейской России // Вестн. Забайкал. гос. ун-та. 2017. Т. 23, № 1. С. 118–129.
42. Добрецов Н. Л., Конторович А. Э., Кулешов В. В. Стратегия социально-экономического развития Сибири: научные основы и начало реализации // Стратегии макрорегионов России: методологические подходы, приоритеты и пути реализации. М.: Наука, 2004. С. 479–592.
43. Доманский Р. Экономическая география: динамический аспект. М.: Новый хронограф, 2010. 376 с.
44. Дружинин А. Г. Развитие туристско-рекреационного комплекса Юга России: проблемы и приоритеты // Научная мысль Кавказа. 2001. № 3. С. 24–31.
45. Дружинин А. Г. Экономический потенциал приморской зоны: понятийно-категориальные основы концепции // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2004. № 4. С. 54–60.
46. Дергачев В. А. Основы экономического районирования Мирового океана. Киев, 1980. 110 с.
47. Дружинин А. Г. Метрополии и метрополизация в современной России: концептуальные подходы в политико-географическом контексте // Известия РАН. Серия Географическая. 2014. № 1. С. 19–27.
48. Дружинин А. Г. Полизависимость в центрo-периферийной стратификации территориальной организации общества: основы концепции // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2014. № 3. С. 29–40.
49. Дружинин А. Г. Актуальные тренды и проблемные ситуации социально-экономической динамики российского Причерноморья // Южно-российский форум: экономика, социология, политология, социально-экономическая география. 2015. № 2 (11). С. 3–18.
50. Дружинин А. Г. Евразийские векторы геостратегии России в «зеркале» внешнеторговой статистики // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2015. № 4. С. 74–85.
51. Дружинин А. Г. Талассоаттрактивность и ее инверсия в современной России // Современные проблемы управления природными ресурсами

- и развитием социально-экономических систем: материалы XII международной научной конференции; в 4-х ч. / под ред. А. В. Семенова, Н. Г. Малышева, Ю. С. Руденко. М.: изд. ЧОУВО «МУ им. С. Ю. Витте», 2016. Ч. 1. С. 46–53.
52. Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85–100.
53. Дружинин А. Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Серия географическая. 2016. № 6. С. 7–16.
54. Дружинин А. Г. «Морской фактор» в современной российской экономике (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2016. № 2. С. 16–26.
55. Дружинин А. Г. Туристско-рекреационная составляющая «морского сегмента» экономики России: параметры, локализация, проблемы развития // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. География. Геология. Том 2 (68). № 3. 2016 г. С. 46–58.
56. Дружинин А. Г. Россия в многополюсной Евразии: взгляд географа-обществоведа: монография / А. Г. Дружинин; Южный федеральный университет. Ростов-на-Дону: Издательство Южного федерального университета, 2016. 228 с.
57. Дружинин А. Г. Российско-турецкое взаимодействие и перспективы трансакваториальной регионализации в Причерноморье // Материалы II международной научно-практической конференции «Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации». Курск, 2015. С. 195–200.
58. Дружинин А. Г., Дружинина С. С. Экономико-географические аспекты исследований приморского расселения (по материалам Ростовской области) // Южные моря СССР: географические проблемы исследования и освоения / Л.: Геогр. об-во СССР, 1989. С. 23–29.
59. Дружинин А. Г., Дайкер А. О., Сухинин С. А. «Приморский фактор» в локализации населения Юга России: подходы к идентификации // Научная мысль Кавказа. 2015. № 3. С. 74–81.
60. Дружинин А. Г., Лачининский С. С. «Приморский фактор» в социально-экономическом развитии территории (на материалах Кингисеппского района Ленинградской области) // Янтарный мост. Журнал региональных исследований. № 3 (6). 2015. С. 22–41.
61. Дружинин А. Г., Горочная В. В., Дец И. А., Лачининский С. С., Михайлов А. С. Трансграничные кластеры в приморских зонах: факторы и особенности развития // Вестник ВолГУ. Естественные науки. 2015. № 3. С. 68–79.

62. Дружинин А. Г., Лачининский С. С., Краснов А. И., Сорокин И. С. Поляризация системы расселения в приморской зоне Ленинградской области в 1989–2015 гг. // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Естественные науки. 2016. № 3. С. 58–65.
63. Дружинин А. Г., Горочная В. В. Производственное комплексобразование и экономический кластерогенез: институциональная специфика приморских зон // Научная мысль Кавказа. 2016. № 4. С. 5–15.
64. Ермакова Н. А. Опыт классификации хинтерландов морских портово-промышленных комплексов // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2012. № 3. С. 57–63.
65. Зотова М. В., Себенцов А. Б., Головина Е. Д. Калининградская область в окружении европейского союза: приграничное сотрудничество и социально-экономические контрасты // Вестник Забайкальского государственного университета. 2015. № 3 (118). С. 145–157.
66. Иванов Т. Н. Моделирование потенциальных «полюсов роста» экономики региона // Российское предпринимательство. 2014. № 9.
67. Иванов Т. Н. Оценка перспектив развития рыбопромышленного комплекса Мурманской области в контексте мировых тенденций в рыболовстве // Управление экономическими системами. 2014. № 2.
68. Ивченко В. В. Сетевое программирование развития приморских регионов России. Калининград, 2008.
69. Инвестиционные стратегии крупного бизнеса и экономика регионов / Под ред. О. В. Кузнецовой. Изд. 3-е. М.: Либроком, 2013, 440 с.
70. Калининградская область: Геогр. атлас. Гл. ред В. Орленок, зам гл. ред. Г. М. Федоров. Калининград; Мастерская «Коллекция», 2011. 96 с.
71. Качалов В. В. История формирования и развития технополисов и технопарков. Электронный ресурс: <http://bibliofond.ru/view.aspx?id=94176>.
72. Киселев С. Н. Постялтинский мир и «малая игра» в Причерноморье // Полимасштабные системы «центр-периферия» в контексте глобализации и регионализации: теория и практика общественно-географических исследований: Материалы международной конференции (Шестая Ежегодная научная ассамблея АРГО). Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2015. С. 209–220.
73. Клемешев А. П. Российский эксклав на Балтике: эволюция эксклавно-сти и поиск путей ее преодоления // Балтийский регион. 2009. Вып. 2. С. 102–114.
74. Клемешев А. П., Федоров Г. М. От изолированного эксклава – к «коридору развития» // Альтернативы российского эксклава на Балтике. Калининград: Изд-во Калинингр. гос. ун-та, 2004. 253 с.
75. Колосов В. А. Политическая география: проблемы и методы / под ред. С. Б. Лаврова. Л., 1988. С. 45–62.

76. Колосовский А. М. Экономика особого субъекта России: монография. Калининград, 2007.
77. Колосовский А. М. Анализ подходов к разработке стратегии развития приморского приграничного региона в преддверии присоединения России к ВТО // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. 2011. Т. 18. № 7-1 (102). С. 11–16.
78. Колосовский Н. Н. Основы экономического районирования. М., 1958.
79. Комиссарова А. Кластеры как панацея // Деловой журнал рынка одежды. 2011. № 15.
80. Комлев С. Инновационная инфраструктура России // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. 2013. № 4 (22).
81. Косников С. Н., Шалагинова Е. С. Анализ эффективности использования земель сельскохозяйственного назначения Краснодарского края // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. 2015. № 107. С. 736–750.
82. Кочетов Э. Геоэкономика (освоение мирового экономического пространства). Учебник. М., 1999. С. 72.
83. Красовский А. М. Современное взаимодействие Евросоюза и Российской Федерации в Калининградской области в период действия санкций // Власть. 2015. № 9. С. 191–194.
84. Красовский А. М. Институциональная основа баланса российско-европейских интересов в еврорегионе «Балтика» // Балтийский гуманитарный журнал. 2016. Т. 5. № 1 (14). С. 183–186.
85. Кривенко А. Украинский кризис и угрозы территориальной целостности Российской Федерации // Власть. 2015. № 4. С. 14–18.
86. Кропинова Е. Г. Факторы формирования трансграничного туристско-рекреационного региона «Юго-Восточная Балтика» // Балтийский регион. 2011. № 1. С. 106–114.
87. Кропинова Е. Г. Проект «Перекрестки – 2.0» в формировании трансграничного туристского региона Юго-Восточной Балтики // Псковский регионологический журнал. Вып. 17. 2014. С. 53–59.
88. Кузнецов А. В. Интернационализация российской экономики: инвестиционный аспект. Изд. 3-е. М., ЛЕНАНД, 2014. 288 с.
89. Кузнецова О. В., Кузнецов О. В. Системная диагностика экономики региона. Изд. 4-е. М.: ЛЕНАНД, 2016. 232 с.
90. Лавров С. Б. Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды в океане и региональное развитие приморских районов // Вопросы географии океана. Л.: Наука, 1983. С. 25–31.

91. *Лаженцев В. А.* Проблемы развития российского Севера, Сибири и Дальнего Востока // Вопросы географии. Сб. 141. Проблемы регионального развития России / Отв. ред.: В. М. Котляков, В. Н. Стрелецкий. О. Б. Глезер, С. Г. Сафронов М.: издательский дом «Кодекс», 2016. 485–502.
92. *Ларина Н. И.* Региональные кластеры и территориально-производственные комплексы как формы территориальной организации пространства // Регион: экономика и социология. 2007. № 4.
93. *Ларина Н. И., Макаев А. И.* Кластеризация как путь повышения международной конкурентоспособности страны и регионов // ЭКО. 2006. № 10.
94. *Лачининский С. С., Семенова И. В.* Санкт-Петербургский приморский регион: геоэкономическая трансформация территории. СПб.: Издательство Лема, 2015. 191 с.
95. *Лачининский С. С., Лачининский А. С., Семенова И. В.* Геоэкономический фактор в формировании пространственной структуры Санкт-Петербургского приморского региона // Известия РГО. 2016. Том 148, вып. 2. С. 52–67.
96. *Литовка О. П.* Проблемы пространственного развития урбанизации. Л.: Наука, 1976.
97. *Лобанов М. М.* Формирование комплексов и кластеров в промышленности в условиях рыночных отношений // Журнал новой экономической ассоциации. 2011. № 10. С. 178–182.
98. *Лукин Ю. Ф.* Портфель арктических проектов Архангельской области // Арктика и Север. 2012. № 6.
99. *Маергойз И. М.* Территориальная структура хозяйства / И. М. Маергойз. Новосибирск: Наука, 1986. 303 с.
100. *Макухин А. В.* Варминьско-Мазурское и Поморское Воеводства Республики Польша и Калининградская область Российской Федерации: политические проблемы в процессе межрегионального сотрудничества // Youth World Politic. 2016. № 2. С. 3–9.
101. *Махновский Д. Е.* Приморские регионы Европы: развитие экономики на рубеже XX и XXI веков // Балтийский регион. 2014. № 4. С. 59–78.
102. *Меламед И. И., Дягилев А. А.* Актуальные вопросы социально-экономического развития калининградской области // Власть. 2014. № 7. С. 22–27.
103. *Минакир П. А.* Антикризисная программа: заблуждения и ожидания // Пространственная экономика. 2015. № 1. С. 7–13.
104. *Мироненко Н. С., Твердохлебов И. Т.* Рекреационная география. М.: Изд-во Московского ун-та, 1981. 207 с.
105. *Михайлов А. С.* Комплексный подход к делимитации и демаркации границы территориальной общности // Региональные проблемы преобразования экономики. 2016. 10(72). <http://www.rppe.ru/>.

106. Михайлов А. С., Михайлова А. А. Опыт формирования межстрановых кластерных взаимодействий на примере Балтийского региона. Потенциал взаимодействия России и ЕС в инновационной сфере на Балтике / под. Ред. А. П. Клемешева, Г. М. Федорова // Регион сотрудничества 1(57). Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2013. С. 97–147.
107. Михайлов А. С., Михайлова А. А. Межстрановые кластерные взаимодействия: теория вопроса // Регион сотрудничества. 2012. Вып. 1 (56). С. 52–87.
108. Михайлов А. С., Михайлова А. А. Использование кластерного подхода в инновационном развитии региона // Исследования Балтийского региона. 2012. № 3(11). С. 180–193
109. Михайлов А. С., Михайлова А. А. О возможностях российского участия в формировании трансграничных инновационных кластеров на Балтике // Экономика, управление, финансы (II): материалы междунар. заоч. науч. конф. (г. Пермь, декабрь 2012 г.). Пермь: Меркурий, 2012. С. 171–178.
110. Михайлова А. А. Инновационная инфраструктура Калининградской области: особенности и барьеры развития // IX Международная научно-практическая конференция «Инновационное развитие российской экономики»: в 6 т. М.: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 2016. Т. 6: Регионально-отраслевой потенциал инновационной экономики. С. 86–89.
111. Неопарсонсианство 80-х годов XX века: Дж. Александер // Личность. Культура. Общество. 2006. Том VIII. Вып. 2 (30). С. 219–235; Том VIII. Вып. 4 (32). С. 180–206.
112. Орлова В. Г. Промышленное развитие приморских территорий: условия, проблемы, тенденции // Известия ЮФУ. 2013. 6(143). С. 75–80.
113. Парсонс Т. Система современных обществ. М.: Аспект-Пресс, 1997.
114. Портер М. Конкуренция. М.: Вильямс, 2005.
115. Рогачев С. В. Морские фасады России // География. 2014. № 1. С. 8–17.
116. Родоман Б. Б. Основные типы географических границ // Географические границы. М.: МГУ, 1982.
117. Павлов А. С. Советский ВМФ. 1990–1991 г. Справочник. Якутск, 1991. 252 с.
118. Павлов К. В., Селин И. В. Перспективы освоения рудных месторождений Мурманской области // Региональная экономика. Юг России. 2012. № 13.
119. Парфенов А. Роль транспортных коммуникаций и портовых комплексов в развитии экономики России // Морские порты. 1997. № 2. С. 45–52.
120. Пилясов А. Н. Города-базы Арктического фронта // Вопросы географии. Сб. 141. Проблемы регионального развития России / Отв. ред.: В. М. Котляков, В. Н. Стрелецкий. О. Б. Глезер, С. Г. Сафронов М.: издательский дом «Кодекс», 2016. С. 503–528.

121. *Плотникова С. Я.* Сопоставление динамики экономического развития приграничных и внутренних регионов РФ // Известия ИГЭА. 2007. № 5 (55). С. 50–53.
122. *Плюхин М. Ю.* Приграничное сотрудничество Калининградской области: проблемы и перспективы // Балтийский регион. 2009. № 1. С. 77–80.
123. Постиндустриальное развитие капиталистических стран: географический прогноз / Отв. ред. Б. Н. Зимин, С. Б. Шлихтер. М.: Наука, 1993. 192 с.
124. *Покишишевский В. В.* География расселения на берегах Мирового океана. Л.: Наука, 1979. 342 с.
125. *Прохорова В. В., Хачатурова М. С.* Функции и инструменты развития кластеров в региональной экономике современной России. Майкоп, 2015.
126. Российская модель экспорта капитала / А. С. Булатов (ред.). М.: МГИМО-Университет, 2014. 120 с.
127. *Савицкий П. Н.* Континент-Океан (Россия и мировой рынок)/ Континент-Евразия. М.: Аграф, 1997. С. 398–418.
128. *Сальников С. С.* Экономическая география океана – новое перспективное направление экономической и социальной географии // Советская география. Л.: Наука, 1984. С. 231–242.
129. *Сазонова Г. В.* Региональные особенности и проблемы развития крымских городов / Г. В. Сазонова // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. 2004. Т. 17 (56). № 4. Серия: География. С. 337–344.
130. *Самусенко Д. Н.* Географический анализ процессов прямого иностранного инвестирования в России // Российская глубинка: модели и методы изучения / Отв. ред. С. С. Артоболевский. М.: Эслан, 2012. С. 252–261.
131. *Самусенко Д. Н.* Особенности проявления процессов транснационализации в современном мировом хозяйстве // Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. 2013. № 4 (33). С. 272–275.
132. *Самусенко Д. Н.* Территориально-отраслевая структура прямых зарубежных инвестиций в приморских регионах Европейской России // Проблемы современной науки и образования. 2016. № 33(75). С. 115–119.
133. *Самусенко Д. Н.* Пространственная дифференциация прямых зарубежных инвестиций в приморских регионах Европейской России // Economics. 2016. № 11 (20). С. 103–109.
134. *Сахнова Н. С.* Миграционная подвижность населения Крыма: динамика, современное состояние, проблемы / Н. С. Сахнова, Г. А. Галух // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. 2004. Т. 17 (56). № 4. Серия: География. С. 345–348.

135. *Серова Н. А., Скуфьина Т. П.* Перспективы развития Мурманской области в условиях антироссийских санкций // Вестник Кольского научного центра РАН. 2015. № 3.
136. *Силантьева И.* Рынок зерна Краснодарского края: переработка вместо сырьевого экспорта // РБК. 23.11.2016. Электронный ресурс: <http://www.rbc.ru/krasnodar/23/11/2016/583437ff9a794771be517357>.
137. *Славин С. В.* Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М.: Экономиздат, 1961. 302 с.
138. *Слевич С. Б.* Океан: ресурсы и хозяйство. Л., 1988. 315 с.
139. Социально-экономическая география: понятия и термины. Слов.-справ. / отв. ред. А. П. Горкин. Смоленск, 2013. 328 с.
140. Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2016. 236 с.
141. Транспорт СССР. М., 1967. 324 с.
142. *Фадеев С. А.* Трансформация прибрежных зон в Западной Европе и Европейской России: делимитация и управление: автореф. ... канд. геогр. наук. М., 1998.
143. *Фофанова А. Ю.* Функционирование морского портового комплекса в региональной экономике // Региональные проблемы преобразования экономики. 2010. № 1.
144. *Федоров Г. М., Корнеевец В. С.* Социально-экономическая типологизация приморских регионов России // Балтийский регион. 2015. № 4 (26). С. 121–134.
145. *Филобок А. А.* Города Азово-Черноморского побережья Краснодарского края: автореф. дис. ... к. г. н. Краснодар, 2004.
146. *Хелд Д., Гольдблатт Д., Макгрю Э., Перратон Д.* Глобальные трансформации: политика, экономика и культура / Пер. с англ. В. В. Сапова и др. М.: Праксис, 2004.
147. *Черненко А. А.* Формирование зернового кластера как условие повышения эффективности региональной экономики. Краснодар, 2014.
148. *Чистобаев А. И., Шарыгин М. Д.* Экономическая и социальная география: новый этап. Л.: Наука, 1990. 320 с.
149. *Швец А. Б.* О новых трендах «Нового Крыма» // Полимасштабные системы «центр-периферия» в контексте глобализации и регионализации: теория и практика общественно-географических исследований: Материалы международной конференции (Шестая Ежегодная научная ассамблея АРГО). Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2015. С. 520–525.
150. *Швец А. Б.* Изменение функций социокультурных рубежей Крыма // Материалы II международной научно-практической конференции «Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации». Курск, 2015. С. 226–233.

151. *Швец А. Б., Вольхин Д. А.* Информационный имидж Крыма: особенности современной трансформации // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2014. № 3. С. 142–147.
152. *Швецов А. Н.* Роль государства в преобразовании социэкономического пространства // Пространственная экономика. 2015. № 1. С. 39–59.
153. Экономическая география мирового развития. XX век // Под общ. ред. Ю. Г. Липеца, В. А. Пуляркина, С. Б. Шлихтера. СПб.: Алетейя, 2003. 397 с.
154. *Яковенко И. М.* Крым в системе трансграничных рекреационных потоков стран СНГ / И. М. Яковенко // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. 2004. Т. 17 (56). № 4. Серия: География. С. 477–484.
155. *Яшина Г.* Индустриальные парки и развитие Российской экономики // Капитал страны. 25.04.2011. Электронный ресурс: http://kapital-rus.ru/articles/article/industrialnye_parki_i_razvitie_rossijskoj_ekonomiki/.
156. *Agarwal, B. L.* (1983). Rural industrialization in India. *Indian Journal of Agricultural Economics*. 38 (3), pp. 342–347.
157. *Amy Glasmeier* (1988) Factors Governing the Development of High Tech Industry Agglomerations: A Tale of Three Cities, *Regional Studies*, 22:4, 287–301, DOI: 10.1080/00343408812331344980.
158. *Amin, A., & Cohendet, P.* (1999). Learning and adaptation in decentralized business networks. *Environment and Planning A*, 17, 87–104.
159. *Bathelt, H., Malmberg, A., & Maskell, P.* (2004). Clusters and knowledge: Local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography*, 28(1), 31–56.
160. *Bergman, E. M., & Feser, E. J.* (1999). *Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications*. Morgantown, WV: ScottLoveridge.
161. *Bertalanfy L.* Critical Review, «General Systems», vol. VII, 1962, p. 1–20.
162. *Bosworth A.* The world-city system by the year 2000 // *Journal of Developing Societies*. 1996. Vol. 12 (1). P. 52–67.
163. *Brunet-Jailly, E.* (2008). Cascadia in comparative perspectives: Canada-U. S. relations and the emergence of cross-border regions. *Canadian Political Science Review*, 2, 104–124.
164. *Bufo, M., & Markelj, V.* (2010). Regional Policies and Cross-Border Cooperation: New Challenges and New development models in central Europe. *RevistaRomâna de GeografiePolitica*, 12 (1), 18–28.
165. *Cartier C.* Cosmopolitics and the maritime world city // *The Geographical Review*. 1999. Vol. 89 (2). P. 278–289.
166. *Chinitz, B.* (1961) Contrast in Agglomeration: New York and Pittsburgh. *American Economic Review* 51: 279–89.

167. *Chris Debresson (1989)*. Breeding innovation clusters: A source of dynamic development. *World Development*. 17 (1), pp. 1–16.
168. *Clarke, K., Ford, D., Saren, M. (1989)*. Company technology strategy. *R&D Management*. 19 (3), pp. 215–229.
169. *Clement, N. C. (2004)*. Economic forces shaping the borderlands. In V. Pavlakovich-Kochi et al. (Eds.) *Challenged Borderlands – Transcending Political and Cultural Boundaries* (pp. 41–61). Ashgate: Aldershot.
170. *Cowan, R., and Dominique F.* The Economics of Codification and Diffusion of Knowledge // *Industrial and Corporate Change*, Vol. 6, No. 3. 1997.
171. *Dahlström, M., & James, L. (2012)*. Policies for supporting knowledge anchoring in European regions. *European Planning Studies*, 20(11), 1867–1887.
172. *Delgado, M., Porter, M. E., & Stern, S. (2014)*. Defining Clusters of Related Industries. Working Paper, 20375. Cambridge: National Bureau of Economic Research (NBER). [Online] Available: <http://www.nber.org/papers/w20375> (February 02, 2015).
173. Differences between European Regional Innovation Systems in Terms of Technological and Economic Characteristics/ Mei H. C. Ho. //Eindhoven Centre for Innovation Studies, The Netherlands Working Paper 04.06 <http://alexandria.tue.nl/repository/books/585725.pdf>.
174. *Doeringer, P. B., & Terkla, D. G. (1995)*. Business Strategy and Cross-industry Clusters. *Economic Development Quarterly*, 9, 225–37.
175. *Doloreux, D., Shearmur, R., & Guillaume, R. (2014)*. Collaboration, transferable and non-transferable knowledge, and innovation: a study of a cool climate wine industry (Canada). *Growth and Change*, 46 (1), 16–37.
176. *Dorelaite, E., Jay, A., & Radvilavicius, S. (2007)*. For the BENefit of Cross-Border Cooperation in the Baltic Sea Region. EVG Print.; O'Dowd, L. (2003). The changing significance of European borders, In J. Anderson et al. (Eds.) *New Borders for a Changing Europe* (pp. 13–36). London: Frank Cass.
177. *Druzhinin A.* Spatial capabilities and barriers of postindustrial metropolitan regional development (the case of Rostov-on-Don) // *Regional Research of Russia*. 2013. T. 3. № 4, pp. 356–361.
178. *Dudarev, G., Hernesniemi, H., & Filippov, P. (2002)*. Emerging clusters of the northern dimension; *Competitive Analysis of Northwest Russia*. Helsinki: ETLA, The Research Institute of the Finnish Economy.
179. *Egan, T. (2000)*. Toronto competence: an assessment of Toronto's global competitiveness. Toronto: Economic development office.
180. *Enright, M. J., & Roberts, B. H. (2001)*. Regional clustering in Australia. *Australian Journal of Management: Special Issue*, 26, 65–86.
181. *Evers, Hans-Dieter and Gerke, Solvay and Menkhoff, Thomas (2010)*: Knowledge Clusters and Knowledge Hubs: Designing Epistemic Landscapes for Development // *Journal of Knowledge Management*, Vol. 14, No. 5 : pp. 678–689.

182. *Feser, E. J., & Bergman, E. M.* (2000). National Industry Templates: A Framework for Applied Regional Cluster Analysis. *Regional Studies*, 34 (1), 1–19.
183. *Feser, E. J., & Luger, M.* (2002). Cluster Analysis as a Mode of Inquiry: It's Use in Science and Technology Policymaking in North Carolina. *European Planning Studies*, 11 (1), 1–14.
184. *Fontan, J.-M., Klein, J.-L., & Tremblay, D.-G.* (2005). Innovation socioterritorialeet reconversion économique: le cas de Montréal. Paris: L'Harmattan.
185. *Friedmann J.* (1967). A general theory of polarized development. Ford Foundation. Urban and Regional Development Advisory Program in Chile. 473 p.
186. *Isard, W., Schooler, E. W., & Vietorisz, T.* (1959). Industrial Complex Analysis and Regional Development: A Case Study of Refinery-Petrochemical-synthetic-Fiber Complexes and Puerto Rico. Cambridge: Technology Press of the Massachusetts Institute of Technology.
187. *Isaksen, A., & Onsager, K.* (2010). Regions, networks and innovative performance: The case of knowledge intensive industries in Norway. *European Urban and Regional Studies*, 17(3), 227–243.
188. *Gertler, M. S.* (2001). Best practice? Geography, learning and the institutional limits to strong convergence. *Journal of Economic Geography*, 1, 5–26.
189. *Giblin, M.* (2011). Managing the global–local dimensions of clusters and the role of 'lead' organizations: The contrasting cases of the software and medical technology clusters in the west of Ireland. *European Planning Studies*, 19 (1), 23–42.
190. *Gontar, B., & Gontar, Z.* (2013). A Cross-Border Innovation Cluster Assessment Methodology. *Social science*, 3 (81), 7–14.
191. *Gorodetski A., Ilyashenko Yu.* Minimal and strange attractors, *International Journal of Bifurcation and Chaos*, vol. 6, no. 6 (1996), pp. 1177–1183.
192. *Green D. R* (2009) Issues in coastal zone management. UK: Thomas Telford Press. 237 p.
193. *Hoover, E. M.* (1948). The Location of Economic Activity. New York: McGraw-Hill.
194. *Hoover, E. M., & Giarratani, F.* (1999). An Introduction to Regional Economics. Regional Research Institute, WVU. [Online] Available: <http://www.tarkas.com.ua/content/eng/libr/hoover.pdf> (February 02, 2015).
195. *Hughes, A.* (2007). Geographies of exchange and circulation: Flows and networks of knowledgeable capitalism. *Progress in Human Geography*, 31(4), 527–535.
196. *Humphrey S, Burbidge P.* Planning and management processes sectoral and territorial cooperation. Thematic study D, in European Demonstration Programme on Integrated Coastal Zone Management; 1999. [Электронное издание] <http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm>. (Дата доступа – 12.08.2015).

197. *Ilyashenko S.* Global Analysis of the Phase Portrait for the Kuramoto-Sivashinsky Equation, *Journal of Dynamics and Differential Equations*, Vol. 4, No. 4, 1992.
198. *Jaffe, A. B.* (1989) Characterizing the «technological position» of firms, with application to quantifying technological opportunity and research spillovers. *Research Policy*. 18(2). 87–97.
199. *Jaffe, A. B., Trajtenberg, M., Henderson, R.* (1993) Geographic localization of knowledge spillovers as evidenced by patent citations. *Quarterly Journal of Economics*. . 108(3). 577–598.
200. *J.-M. Guldmann and D. Shefer* (1977). Centralized air-pollution treatment and the optimal location of industries. *Environment and Planning A*, 1977, volume 9, pages 1121–1142.
201. *Joanne Hill and Joel L. Naroff* (1984). The Effect of Location on the Performance of High Technology Firms. *Financial Management*, Vol. 13, No. 1 (Spring, 1984), pp. 27–36.
202. *Johnson, C.* (2009). Cross-border regions and territorial restructuring in Central Europe: Room for more transboundary space. *European Urban and Regional Studies*, 16, 177–191.
203. *Jos van den Broek & Huub Smulders.* The evolution of a cross-border regional innovation system: An institutional perspective. Conference paper RSA European Conference, Tampere 2013.
204. *Kanter, R. K.* (1995). Thriving Locally in the Global Economy. *Harvard Business Review*. [Online] Available: <http://www.cioexcellence.com/students/KanterArticle.pdf> (February 12, 2015).
205. *Kibitkin, A. L., Emelyanov, V. E.* (2006). Mechanisms and instruments of formation transnational clusters based on existing industrial complexes. St. Petersburg. [in Russian].
206. *Köcker, G. M., Müller, L., & Zombori, Z.* (2011). European Clusters Go International – networks and clusters as instruments for the initiation of international business cooperation. Berlin: Institute for Innovation and Technology.
207. *Korinek, J.* Clarifying trade costs in maritime transport, *OECD Trade Policy Papers*, No. x, OECD Publishing, Paris. 2008. 214 pp.
208. *Lee, J. H.* (2001). Geographies of learning and proximity reconsidered: a relational / organizational perspective. *Journal of the Korean Geographical Society*, 36, 539–560.
209. *Leslie Lane Salzinger* (1982). The ties that bind: The effect of clustering on dyadic relationships. *Social Networks*, Volume 4, Issue 2, June 1982, Pages 117–145.
210. *Lindqvist, G., Ketels, C., & Sölvell, Ö.* (2013). The Cluster Initiative Greenbook 2.0. Stockholm: Ivory Tower Publishers.
211. *Lofgren, O.* (2008). Regionauts: The transformation of cross-border regions in Scandinavia. *European Urban and Regional Studies*, 15, 195–209.

212. *Luhmann, Niklas*. Social Systems. Stanford: Stanford University Press, 1995; pp. 6–7.
213. *Lundquist, K.-J., & Trippl, M.* (2011). Distance, Proximity and Types of Cross-border Innovation Systems: A Conceptual Analysis. *Regional Studies*, 1–11. doi:10.1080/00343404.2011.560933.
214. *Maskell, P, Bathelt, H., & Malmberg, A.* (2004). Temporary Clusters and Knowledge Creation: The Effects of International Trade Fairs, Conventions and Other Professional Gatherings. *Proceedings of the 100th Annual Meeting of the Association of American Geographers*, Philadelphia.
215. *Melin L.* (1987). The Field-of-Force Metaphor: A Study in Industrial Change. *International Studies of Management & Organization* Vol. 17, No. 1, Organizing: The Network Metaphor (SPRING 1987), pp. 24–33.
216. Methodology of Wood cluster on cross-border (2007). Project 'Development of wood enterprises cluster and promotion of Cross border co-operation'. Business cooperation center of Southern Lithuania. [Online] Available: [http://www.akva.aktv.lt/english/Metodine %20medziaga %20Eng.pdf](http://www.akva.aktv.lt/english/Metodine%20medziaga%20Eng.pdf) (February 25, 2015).
217. *Mikhaylov, A. S.* (2013a). Features of the Triple Helix Model in Cross-Border Clusters. *World Applied Science Journal*, 21 (12), 1734–1738.
218. *Mikhaylov, A. S., & Mikhaylova, A. A.* (2014). Spatial and Sectoral Distribution of International. *European Journal of Scientific Research*, 121 (2), 122–137.
219. *Morgan, K.* (2004). The exaggerated death of geography: learning, proximity and territorial systems. *Journal of Economic Geography*, 4, 3–21.
220. *Nonaka, I., & Konno, N.* (1998). The concept of Ba: building for knowledge creation. *California Management Review*, 40(3), 40–54.
221. *Oinas, P.* (1999). Activity-specificity in organizational learning: implications for analysing the role of proximity. *GeoJournal*, 49, 363–372.
222. *Palacios, J. J.* (2005). Economic Agglomeration and Industrial Clustering in Developing Countries: the Case of the Mexican Silicon Valley. In S. J. Kuchiki, S. Juan, & J. Palacios (eds.) *Joint Research Program Series* (pp. 161–271). [Online] Available: http://www.ide.go.jp/English/Publish/Download/Jrp/pdf/137_3.pdf (February 05, 2015).
223. *Porter, M. E.* (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press, MacMillan.
224. *Porter, M. E.* (1998a). *On Competition*. Boston: Harvard Business School Press.
225. *Porter M.* *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: The Free Press, 1985 (2nd ed. New York: Free Press, 1998).
226. *Porter, M. E.* (1998b). Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review*, November-December, 77–90.
227. *Porter, M. E.* (2000). Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy. *Economic Development Quarterly*, 14 (1), 15–34.

228. *Richard E. Preston* (1966). The Zone in Transition: A Study of Urban Land Use Patterns. *Economic Geography* Vol. 42, No. 3 (Jul., 1966), pp. 236–260
229. *Roepke, H. D., Adams, D., & Wiseman, R.* (1974). A New Approach to the Identification of Industrial Complexes Using Input-Output Data. *Journal of Regional Science*, 14. 1, 15–29.
230. *Scott A. J.* (1983). Industrial Organization and the Logic of Intra-Metropolitan Location: I. Theoretical Considerations. *Economic Geography*. Volume 59, 1983 – Issue 3. Pages 233–250.
231. *Scott, A. J.* (1999). European and North American Contexts for Cross-border Regionalism. *Regional Studies*, 33, 605–617.
232. *Senker, J.* Tacit Knowledge and Models of Innovation // *Industrial and Corporate Change*, Vol. 4, No. 2. 1995.
233. *Slack, B.* (1989). The port service industry in an environment of change. *Geoforum*. 20 (4), pp. 447–457.
234. *Schmitz, H.* (1992). On the Clustering of Small Firms. *IDS Bulletin*, 23(3), 64–69.
235. *Sölvell, Ö., Lindqvist, G. & Ketels, C.* (2003). The cluster initiative greenbook. Stockholm: Ivory Tower Publishers.
236. *Steinle, C., Schiele, H., & Mietzner, K.* (2007). Merging a firm-centred and regional policy perspective for assessment of regional clusters: Concepts and application of a 'dual' approach to a medical technology cluster. *European Planning Studies*, 15(2), 235–251.
237. *Swann, G. M. P., & Prevezer, M.* (1996). A comparison of the dynamics of industrial clustering in computing and biotechnology. *Research policy*, 25, 1139–1157.
238. *Trippl, M.* (2008). Economic linkages and innovation networks in the Centroe area. *Wirtschaft und Mangement*, 9, 29–48.
239. *Trippl, M.* (2010). Developing Cross-border Regional Innovation Systems: Key factors and Challenges. *Tijdschrift Voor Economische Sociale Geografie*, 101(2), 150–160.
240. *Visser, E. J., & Boshma, R.* (2002). Clusters and networks as learning devices for individual firms. Utrecht University Press.
241. *vomHofe, B., & Bhatta, S. D.* (2007). Method for identifying local and domestic industrial clusters using interregional commodity trade data. *The Industrial Geographer*, 4 (2), 1–27.
242. *Voyer, R.* (1997). Emerging High-Technology Industrial Clusters in Brazil, India, Malaysia and South Africa. Ottawa: Nordicity Group.

Научное издание

**ТРАНСГРАНИЧНОЕ КЛАСТЕРООБРАЗОВАНИЕ
В ПРИМОРСКИХ ЗОНАХ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ:
ФАКТОРЫ, МОДЕЛИ, ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
И ЭКИСТИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ**

Монография

Под редакцией

профессора, д. г. н. *А. Г. Дружинина*

Подписано в печать 27.03.2017 г. Заказ № 5705.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Формат 60×84¹/₁₆.
Усл. печ. лист. 24,47. Уч. изд. л. 17,46. Тираж 500 экз.

Отпечатано в отделе полиграфической, корпоративной и сувенирной продукции
Издательско-полиграфического комплекса КИБИ МЕДИА ЦЕНТРА ЮФУ.
344090, г. Ростов-на-Дону, пр. Стачки, 200/1, тел (863) 247-80-51.