

ОБЩЕСТВЕННАЯ ГЕОГРАФИЯ

УЧЕТ «ФАКТОРА МОРЯ» В ФЕДЕРАЛЬНОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ: ПОСТСОВЕТСКИЙ ОПЫТ И СОВРЕМЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

А. Г. Дружинин^{1, 2} 
О. В. Кузнецова^{3, 4} 

¹Южный федеральный университет,
344006, Россия, Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 105/42

²Институт географии РАН,
119017, Россия, Москва, Старомонетный пер., 29

³ФИЦ «Информатика и управление» РАН,
119333, Россия, Москва, ул. Вавилова, 44/2

⁴Финансовый университет при Правительстве РФ,
125167, Россия, Москва, Ленинградский просп., 49/2

Поступила в редакцию 14.08.2022 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2022-4-1

© Дружинин А. Г.,
Кузнецова О. В., 2022

Современные геоэкономические и geopolитические трансформации, напрямую проецируясь на российское общество, видоизменяют его территориальную организацию, актуализируя проблематику пространственного социально-экономического развития, включая вопросы его государственного регулирования. Статья посвящена теоретическим и прикладным аспектам учета в системе региональной политики Российской Федерации специфического «фактора моря», понимаемого как совокупность ресурсных и позиционных условий и возможностей, предопределяемых юрисдикцией страны над морскими побережьями и акваториями, морехозяйственной активностью и талассоатрактивностью (экономической, селитебной, ментальной). Изложено видение основных направлений (и проявлений) воздействия «фактора моря» на пространственное развитие постсоветской России. Показано, что присущий двум последним десятилетиям устойчивый рост влияния морской активности на территориально-хозяйственную и селитебную динамику и в современный период не только сохраняет инерцию, но и обретает новый импульс в связи с повышением геостратегической, ресурсной и транспортно-логистической значимости как в целом Мирового океана, так и его отдельных аквальных и аква-территориальных субструктур в условиях возросшего военно-стратегического противостояния и геоэкономической регионализации. Осуществлен ретроспективный анализ учета «фактора моря» в реализуемой в Российской Федерации региональной политике; предложена соответствующая этапизация. Обоснована необходимость и показаны конкретные направления обеспечения синergии морской и пространственной политики.

Ключевые слова:

пространственное развитие, федеральное регулирование, приморские регионы, приморские муниципальные образования, морское хозяйство, Россия

Для цитирования: Дружинин А. Г., Кузнецова О. В. Учет «фактора моря» в федеральном регулировании пространственного развития России: постсоветский опыт и современные приоритеты // Балтийский регион. 2022. Т. 14, № 4. С. 4–19. doi: 10.5922/2079-8555-2022-4-1.

Введение

Пространственность — не только «особый тип упорядоченности мира» [1, с. 31], одно из его универсальных и фундаментальных, присущих в том числе человеческому сообществу (воплощенных в его структуре, проецирующихся на его динамику) свойств, но и базовый подход, в существенной мере — императив любого рода продуктивной социальной деятельности, включая сферу государственной политики. Тщательный и всесторонний учет специфики пространства, его детерминант и возможностей — в особой мере значим для России, страны обширной и весьма разнородной, оказавшейся ныне в эпицентре глобальных геоэкономических и geopolитических «тектонических сдвигов» [2] и при этом все более фокусирующейся на факторах и приоритетах своей «внутренней» динамики [3], в том числе и общественно-географических. Значимое место среди последних занимает так называемый «фактор моря» [4], воплощающий активно обсуждаемые в последние годы [5–9] обстоятельства приморского (приокеанического) положения Российской Федерации, ее юрисдикции над сопредельными акваториями Мирового океана, наличия у страны реальных (предельно четко зафиксированных в обновленной Морской доктрине Российской Федерации¹) стратегических ориентиров и интересов, мотивированных в том числе вновь проявившимися с конца 1990-х — начала 2000-х гг. тенденциями роста морехозяйственной активности и талассоатрактивности («притяжения» к морю экономики, инфраструктуры и населения [10]).

Принятая в 2019 г. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г.², вскрыв (с практически неизбежной для подобного рода документов степенью генерализации и политической ангажированности [11]) важнейшие на тот период тенденции и проблемы современной России, акцентировала ее пространственные цели, задачи и приоритеты. Содержательно был очерчен, конкретизирован и сам ключевой понятийный конструкт «пространственное развитие», определяемый как «совершенствование системы расселения и территориальной организации экономики, в том числе за счет проведения эффективной государственной политики регионального развития». Вместе с тем данная Стратегия в целом лишь «по касательной» затронула весьма значимые для страны «морские» (аква-территориальные) аспекты ее жизнедеятельности. Цель статьи — выявление «морской составляющей» в региональной политике постсоветской России и обоснование на этой основе (ориентируясь на современный геостратегический, а также внутрироссийский, в частности экономический, контекст) возможностей, барьеров и приоритетов, федерального регулирования пространственного развития с учетом «фактора моря».

«Фактор моря» в пространственном развитии: сущностные характеристики и постсоветские проявления

Для России «фактор моря», с одной стороны, — пролонгированная, берущая свои истоки еще со времен легендарного пути «Из варяг в греки», ганзейских связей Новгорода и Пскова и генуэзских Золотой Орды — историческая (историко-ге-

¹ Об утверждении морской доктрины Российской Федерации : указ Президента РФ № 512 от 31 июля 2022 г. 2022, *Официальный интернет-портал правовой информации*, URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202207310001> (дата обращения: 06.08.2022).

² Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, распоряжение Правительства РФ № 207-р от 13 февраля 2019 г., 2019, *Официальный интернет-портал правовой информации*, URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202207310001> (дата обращения: 06.08.2022).

ографическая) данность, с другой — демонстрирующая элементы циклизма, вновь и вновь «захватывающая» страну пространственная инновация, каждый раз переформатирующая территориальную организацию общества, придающая импульс тем или иным сегментам побережья, обеспечивающая приоритетную динамику конкретным, востребованным («здесь и сейчас») отраслям национальной экономики и связанным с ними компонентам территориально-поселенческой структуры (включая в первую очередь собственно приморские).

Если исходить из практически неизбежной для категории «пространственное развитие» ее содержательной двойственности (сочетающей в себе, с одной стороны, указание на позитивный, целесообразный, предпочтительный тренд трансформации пространственных социально-экономических структур и пропорций, реализуемый в том числе инструментами региональной политики, фиксируемый в соответствующих программах, стратегиях, с другой — собственно акцент на любого рода «пространственность» социально-экономической динамики), то и «фактор моря» в данном случае также предстает явлением многоплановым, объединяющим такие значимые свойства и характеристики, как:

- наличие морских побережий и акваторий в национальной юрисдикции, их хозяйственная и инфраструктурная обустроенност;
- сформированность «морских» (и «приморских») пространственных (акваториально-отраслевых) структур, их специфика, «вес» и значимость в масштабе страны;
- действенность использования позиционных и ресурсных возможностей, предопределляемых выходом той или иной конкретной территории к морю;
- зависимость ключевых производств и ведущих корпораций от доступа (физического, технико-технологического, экономического, геополитического) к морским ресурсам и трансакториальным коммуникациям;
- степень общей «приближенности» экономики, населения и инфраструктуры к морским побережьям;
- мера осознания властью, бизнес-структурами и в целом обществом своих «морских» интересов, возможностей и приоритетов и др.

Включается в категорию «фактор моря», как полагаем, и совокупное воздействие на пространственную динамику таких базовых географических феноменов, как граница, соседство, сопряженность, регионализм, ресурсообеспеченность, транспортно-географическое положение. В предельно широком смысловом контексте под «фактором моря» в пространственном развитии может пониматься, например, и обеспечение целесообразного для общества (социально-экономически, геоэкономически, geopolитически), перманентно донастраиваемого баланса в дилемии «суша — море», сопровождаемого опережающим развитием приморских зон, регионов, муниципальных образований. В еще более глобальной трактовке «фактор моря» вмещает совокупное (в том числе и geopolитическое, геоидологическое) влияние на определенную территорию так называемых морских государств и целых цивилизаций (в их культивируемом начиная с А. Мэхена [12] понимании), а также циркулирующих (благодаря транспортирующей способности морских акваторий) трансконтинентальных, трансакториальных воспроизводственных цепочек (основоположник евразийства П. Н. Савицкий весьма точно определял данный феномен как «океаническую экономику» [13]).

Три последних десятилетия в России имел место последовательный рост влияния «фактора моря», причем как «восстановительный» (приближающий ситуацию к уровню конца 1960-х — начала 1980-х гг., когда страна, интенсивно осваивая Мировой океан [14], де-факто стала «континентально-океанической» [15]), так и напрямую инициированный более глубоким (уже непосредственно постсоветским)

включением в мирохозяйственные процессы (в том числе в контуре формирующихся по периметру Российской Федерации морских трансграничных макрорегионов [16]) с соответствующим расширением спектра (и локалитетов) морехозяйственной активности (портовые и портово-промышленные комплексы на важнейших коммуникационных коридорах, подводные трубопроводы, шельфовая нефте- и газодобыча на Сахалине, в Арктике и др. [5]). Возрастающее влияние на «сдвиг к морю» оказывают и geopolитические ситуационные изменения (углубляющаяся по мере роста противостояния между Россией и Западом эксклавность Калининградской области [9], вхождение Крыма в состав РФ [17], хозяйственные и geopolитические императивы развития Северного морского пути [18] и др.).

Современный период (чтим окончательным рубежом и маркером стали военно-политические события с февраля 2022 г.) характеризуется сочетанием достигнутой в предшествующие два — два с половиной десятилетия инерции (ее наглядной иллюстрацией служит транспортно-логистическая сфера: даже на фоне жесткого санкционного давления и рыночной турбулентности по итогам первых семи месяцев 2022 г. российские морские порты сохранили прежний объем грузооборота³) с новыми целевыми ориентирами и трендами. Речь в данном случае идет, во-первых, о повсеместном повышении для России геостратегической значимости приморских территорий и прилегающих к ним акваторий (при одновременной необходимости перенастроить морехозяйственную активность на новые рынки, переформатировать транспортно-логистические и иные взаимодействия в сложившихся морских регионах, в первую очередь на Балтике и в Причерноморье). Во-вторых, о приоритетности достижения Российской Федерацией существенно более высокого (и эффективного), чем ранее, не только уровня импортозамещающей морехозяйственной активности (в обеспечении грузоперевозок, судостроении, разведке и добыче энергоресурсов и др.), но и позитивных региональных (муниципальных) социально-экономических экстерналий от «фактора моря». В-третьих, о предельно возможном использовании потенциала опоясывающих страну морских акваторий для повышения связанности ее территорий (вопрос этот сейчас особенно актуализирован для Калининградской области, хотя наиболее масштабными, стратегическими целевыми объектами здесь выступают, конечно же, Арктическая зона и Тихоокеанская Россия). Эти задачи носят общегосударственный характер и одновременно имеют четкую локальную и региональную привязку, что инициирует их учет (как и в целом ориентацию на «фактор моря») в культивируемой в Российской Федерации системе федерального регулирования пространственного развития.

Морской (приморский) вектор федерального регулирования пространственного развития: инвентаризация подходов, этапизация трендов

Федеральное влияние на социально-экономическую динамику территорий всегда многопланово и осуществляется как непосредственно в рамках общенациональной региональной политики, так и косвенно, при реализации других разнообразных направлений деятельности центральных властей — промышленной политики, социальной и многих других. Специфика приморских регионов (в России по состоянию на август 2022 г. их 23; это четверть территории страны и почти 27 % ее населения) состоит в том, что приоритетное значение для них имеет особым образом

³ Грузооборот морских портов России за 5 месяцев 2022 г. Ассоциация морских портов России, 2022, Ассоциация морских торговых портов, URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskikh-portov-rossii-za-5-mesyaca-2022-g> (дата обращения: 05.07.2022).

разрабатываемая *морская политика страны*⁴, к которой можно отнести и отдельные направления отраслевой политики (в сфере морского транспорта, судостроения и судоремонта, рыбного хозяйства, шельфовой нефтегазодобычи, сооружения подводных трубопроводов и др.).

Логика эволюции как морской, так и региональной политики России в значительной степени определялась и определяется теми ключевыми вехами и событиями, которые происходят в социально-экономической жизни страны. В этой связи основные этапы развития морской и региональной политики Российской Федерации в значительной мере совпадают в своих временных рамках, но не всегда тождественны своей направленностью (табл. 1).

«Стартовые» для постсоветского периода 1990-е гг. характеризовались кардинальными хозяйственными трансформациями и дефицитом бюджетных ресурсов, оставляющим возможность фокусироваться лишь на наиболее значимых для существования страны проблемных ситуациях и вызовах. В морехозяйственной сфере в подобном качестве воспринималась прежде всего сложившаяся после распада СССР сверхвысокая степень транспортно-логистической зависимости России от ключевых морских портов (Одесса, Клайпеда, Вентспилс и др.), оказавшихся в юрисдикции сопредельных государств, обеспечивавших более 40 % всех морских грузоперевозок Российской Федерации [19]. В региональной политике оперативных решений требовала ситуация в приморской Калининградской области, оторванной от других регионов страны: с самого начала 1990-х гг. ее эксклавность начали компенсировать режимом свободной, потом особой экономической зоны, а также инвестициями в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) развития региона. Уже в первые годы рыночных преобразований стала также очевидной проблемность Дальнего Востока в целом (в силу прекратившейся масштабной государственной поддержки, свойственной советскому периоду) и Курильских островов в частности (симптоматично, что только за 1989—2002 гг. численность населения Магаданской области сократилась почти втрое, Камчатки и Сахалинской области — на треть). По этим территориям также были приняты отдельные ФЦП, но, как и все аналогичные современные им программы, хронически недофинансирующиеся. В рамках региональной политики того времени тема приморских регионов как таковая вообще не поднималась: в основном нормативно-правовом акте — президентском указе 1996 г. «Об основных положениях региональной политики в РФ» — понятие «приморские регионы» (в отличие от приграничных) вообще не фигурировало.

Последовавший за кризисом 1998 г. экономический рост расширил возможности для инвестирования из федерального бюджета, но именно в этот период тренды развития морской и региональной политики кардинально различались: если усилия в области морской политики наращивались, то региональная, напротив, почти исчезла (сохранялись лишь основные ФЦП регионального развития и ОЭЗ в Калининградской области). Причина этого, по всей видимости, заключалась в доминировании в те годы либеральных подходов к госрегулированию экономики — предполагалось, что хорошие макроэкономические условия позволят обеспечить развитие проблемных регионов без дополнительной федеральной поддержки. Морская же политика была как раз ориентирована на создание таких условий (в русле наращивания портового грузооборота, к 2005 г. в 3,7 раза превысившего первоначальный постсоветский уровень, а также использования иных морских ресурсов) и, что даже более важно, на обеспечение национальной безопасности, защиту российских интересов в конкуренции с другими морскими государствами.

⁴ В соответствии с Морской доктриной РФ национальная морская политика РФ — определение государством и обществом целей, принципов, направлений, задач и способов обеспечения национальных интересов РФ в Мировом океане, а также практическая деятельность по их реализации.

Таблица 1

**Основные этапы кэволюции морской
и региональной политики постсоветской России**

Этапы морской политики РФ	Временной период	Этапы региональной политики РФ
Импортозамещение в портово-логистическом обеспечении экспортно-импортных товаропотоков с локализацией позитивных социально-экономических эффектов в ограниченном числе приморских городов (программа «Возрождение торгово-го флота России на 1993—2000 годы», 1992 г.)	1992—1997	Попытки, преимущественно неуспешные, становления региональной политики на основе лучших зарубежных практик; появление ФЦП как основного инструмента региональной политики (ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996—2005 и до 2010 года», 1996 г.; ФЦП по Курильским островам 1993 г., Краснодарскому краю 1996 г., г. Сочи 1997 г., Калининградской области 1997 г., Астраханской области 1997 г.); создание особой экономической зоны в Калининградской области
Активизация и диверсификация морской активности; рост внимания к проблеме обеспечения юрисдикции РФ над сопредельными акваториями (ФЦП «Мировой океан», 1998 г.; Морская доктрина России на период до 2020 года, 2001 г.; ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010—2021 годы», подпрограмма «Морской транспорт», 2001 г.; ФЦП «Создание системы базирования Черноморского флота на территории РФ в 2005—2020 годах», 2004 г.; «Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», 2008 г.)	1998—2003 2004—2008	Фактический отказ от региональной политики при одновременном упорядочении системы ФЦП регионального развития, сохранении ФЦП по Дальнему Востоку и Курилам, Калининградской области Начало формирования федеральной политики регионального развития (создание в 2004 г. Министерства регионального развития РФ, раздел «Региональное развитие» в Стратегии-2020), расширение инструментария федеральной поддержки отдельных регионов (в том числе поправки 2007 г. в федеральный закон 2005 г. «Об особых экономических зонах в РФ» о портовых ОЭЗ)
Акцент на развитии отечественного судостроения; декларируемый сдвиг морской активности в Арктику и на восток (ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009—2016 годы»; ФЦП «Повышение эффективности использования и развитие ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009—2012 годах»; «Стратегия развития морской деятельности РФ», 2010 г.; «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года»; «Основы государственной политики РФ в области военно-морской деятельности на период до 2020 года», 2012 г.; «Развитие судостроения на 2013—2030 годы», 2012 г.)	2009—2013	Существенная активизация федеральной поддержки развития регионов как ответ на вызовы кризиса 2008—2009 гг., возрастание значимости дальневосточной политики (создание Министерства по развитию Дальнего Востока РФ в 2012 г.; новых особых экономических зон; появление поддержки моногородов)

Окончание табл. 1

Этапы морской политики РФ	Временной период	Этапы региональной политики РФ
Акцент на геостратегической значимости приморских территорий и прибрежных акваторий, развитии Северного морского пути, технико-технологическом переоснащении морского хозяйства, морехозяйственном освоении Арктики («Морская доктрина РФ», 2015 г.; новая редакция «Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года», 2019 г.)	2014 – 2021	Формализация федеральной политики регионального/пространственного развития («Основы государственной политики регионального развития РФ на период до 2025 года», 2017 г.; «Стратегия пространственного развития РФ на период до 2025 года», 2019 г.); активная поддержка с помощью разнообразных мер приоритетных геостратегических регионов — как вновь появившихся/оформившихся (Арктическая зона РФ, Крым), так и «старых» (Дальний Восток, Курилы, Калининградская область) (государственные программы; федеральные законы о территориях опережающего развития 2014 г., Свободном порте Владивосток 2015 г., свободной экономической зоне в Крыму 2014 г., господдержке предпринимательской деятельности в Арктике 2020 г. и др.)
Четкая делимитация сферы геостратегических интересов РФ в Мировом океане; акцент на судостроении как ключевом компоненте морской активности, а также на социально-экономическом развитии приморских территорий («Морская доктрина РФ до 2035 года»)	2022	

Ситуация с региональной политикой начала существенно меняться только в середине 2000-х гг., когда проявилась необходимость не только поддержки проблемных территорий, но и как минимум понимания перспектив развития всей совокупности российских регионов, выявления перспективных точек роста. Так, в утвержденной в ноябре 2009 г. «Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года» (Стратегии-2020) один из разделов был посвящен центрам регионального развития, где упоминались преимущества и приморского положения регионов. Вместе с тем масштабного разворачивания новых инструментов региональной политики, особенно в отношении приморских регионов, до кризиса 2008 г. не произошло. Несмотря на планы создать по одной портовой ОЭЗ в каждом из пяти российских морских бассейнов, по факту создана была только одна ОЭЗ в Советской Гавани в Хабаровском крае (но и она не заработала, оказавшись в итоге досрочно ликвидированной). Среди поддержанных в рамках созданного в 2005 г. Инвестиционного фонда РФ проектов только один был связан с развитием морского порта — Усть-Луга (Ленинградская область).

Кризис 2008 г. заставил федеральные власти активизировать поддержку экономики — как в целом, так и отдельных регионов, при этом с середины 2010-х гг. приоритеты морской и региональной политики все больше синхронизируются (в первой половине 2010-х гг. решения региональной политики несколько запаздывают по сравнению с морской, имевшей более длительную историю становления). Более того, в новой Морской доктрине (2022) впервые особый акцент сделан на развитии приморских территорий. Подобного рода синхронизация связана, как представляется, с тремя обстоятельствами.

Во-первых, в рамках и морской, и региональной политики повышенное внимание уделяется приоритетным геостратегическим территориям, включая Дальний Восток и Арктику (в рамках региональной политики только для этих территорий создано отдельное федеральное министерство, принято множество решений по их федеральной поддержке). В частности, обсуждение перспектив развития Северного морского пути, развития дальневосточных портов идет с позиций реализации задач и морской политики, и региональной.

Во-вторых, в условиях введения антироссийских санкций сквозной темой для многих направлений деятельности федеральных властей стало импортозамещение, поддерживаемое мерами как отраслевой, так и региональной политики. Например, создание в 2014 г. промышленно-производственной ОЭЗ «Лотос» в Астраханской области мотивировалось именно необходимостью развивать импортозамещение в судостроении; в 2020 г. в регионе появилась и портовая ОЭЗ, объединенная с производственной в Каспийский кластер.

В-третьих, скоординированной политики (вмещающей в себя в том числе и значимый «морской аспект») потребовало инкорпорирование Республики Крым и г. Севастополя в состав РФ (показательно, что за 2015—2020 гг. регионы Крыма суммарно получили 788 млрд руб. безвозмездных перечислений из федерального бюджета, что эквивалентно 7,3 % от аналогичного показателя по стране в целом).

Заметный рост масштабов федеральной поддержки экономики, обусловленный первоначально мировым кризисом 2008 г., потом антироссийскими санкциями 2014 г., далее начавшейся в 2020 г. пандемией COVID-19 и новыми антироссийскими санкциями 2022 г., привел к появлению многочисленных решений по дополнительной поддержке приморских регионов, однако сколько-нибудь целостного видения их роли в пространстве страны, особенностей и перспектив развития, взаимодействия с другими территориями, в федеральном регулировании пространственного развития в итоге не сложилось. В «Стратегии пространственного развития РФ» (2019) все сводится только к развитию морских портов и максимум увеличению пропускной способности подходов к ним. О целенаправленной работе по координации морской политики и федерального регулирования пространственного развития говорить пока, таким образом, не приходится.

Крайне редко напрямую связаны именно с «фактором моря» конкретные инструменты развития регионов — в качестве таковых можно назвать только портовые ОЭЗ и режим Свободного порта Владивосток (который в настоящее время распространяется на 22 муниципальных образования в 5 дальневосточных субъектах РФ). Иначе говоря, приморские регионы поддерживаются преимущественно в рамках общих для всех типов регионов мер федеральной политики, хотя подчас и ориентированных на связанную с морем деятельность (наряду с уже названной промышленной ОЭЗ в Астраханской области это, к примеру, территория опережающего развития «Большой Камень» в Приморском крае, созданная для развития судостроения). При этом если сфокусировать внимание на фактических объемах федеральной поддержки приморских регионов, то доля последних в федеральных инвестициях, межбюджетных трансферах выше их удельного веса и в населении страны, и в суммарном ВРП (табл. 2). Соотношение распределяемых по регионам средств тем не менее не является стабильным, что, полагаем, связано не только с «ковидным» кризисом, но и с характерным для современной России отсутствием четко расставленных приоритетов пространственной политики [11]. «Фактор моря», его потенциал в развитии страны, с нашей точки зрения, здесь тоже должен сполна учитываться.

Таблица 2

**Приморские регионы в демографическом и экономическом потенциале России,
а также в инвестициях в основной капитал
и безвозмездных перечислениях из федерального бюджета, 2019—2020 гг.**

Регионы	Удельный вес приморских регионов в РФ, %						
	Численность населения	ВРП		Инвестиции в основной капитал из федерального бюджета		Безвозмездные перечисления из федерального бюджета	
		2019	2020	2019	2020	2019	2020
Все приморские регионы РФ	25,58	26,93	27,22	45,19	40,52	34,14	30,14
В том числе:							
Геостратегические территории*	17,13	13,74	14,01	35,08	30,99	29,04	24,93
Регионы, выполняющие функцию опорных баз морской активности**	20,32	20,86	21,07	39,98	34,80	22,63	22,04
Регионы Причерноморья	8,40	5,06	5,29	19,04	15,10	9,33	9,09
Из них:							
Республика Крым и г. Севастополь	1,65	0,63	0,70	11,30	7,97	5,87	5,02
Регионы Балтики	5,67	7,24	7,48	6,60	5,54	4,71	3,82
Из них:							
Калининградская область	0,70	0,55	0,57	1,40	0,67	3,00	1,95
Регионы Тихоокеанской России	2,83	3,81	3,90	4,51	4,08	7,88	5,72
Регионы Арктического бассейна	5,68	9,33	9,10	8,35	8,35	7,85	7,33
Регионы Каспия	3,00	1,49	1,45	6,69	7,45	4,37	4,18
Из них:							
Дагестан	2,14	0,76	0,80	6,05	6,76	3,53	3,28

Источник: составлено авторами по данным Росстата.

Примечание: * согласно Стратегии пространственного развития РФ до 2025 г.; ** по [20].

Современные приоритеты, возможности и барьеры федерального регулирования пространственного развития с учетом «фактора моря»

Будучи феноменом универсальным, общепланетарным, «фактор моря» в российской ситуации демонстрирует тем не менее и свою выраженную специфику, предопределенную как общей обширностью береговой линии (около 38 тыс. км, причем 88 % этой протяженности приходится на зоны с неблагоприятными природно-климатическими условиями, требующими особых подходов к селитебному освоению и хозяйствованию), так и множественностью географических (геостратегических) векторов (согласно Морской доктрине — «региональных направлений») морской активности, сочетающихся с массивом дистанцированных от побережий (но зачастую экономически сопряженных с ними) внутренконтинентальных ареалов. Сами приморские территории страны (с прилегающими к ним акваториями) существенно различаются между собой по всей совокупности значимых общественно-географи-

ческих характеристик, требуя тем самым пространственно адаптированных, подчас адресных, учитывающих сложную взаимообусловленность суши и моря регулятивных подходов. При их последующем необходимом генерировании и совершенствовании существенную ценность имеет уже ранее накопленный зарубежный опыт, прежде всего наработки в рамках Европейского союза (в силу как четкой артикулированности разных направлений наднациональной европейской политики, так и хорошо проработанной региональной политики). Основное отличие зарубежного опыта от российского видится именно в гораздо большем внимании собственно пространственным вопросам, в том числе крайне необходимому для нашей страны на современном этапе обеспечению синергии территориально-акваториальных структур и процессов.

Отметим, что собственно морская политика в комплексном ее виде (Integrated Maritime Policy) появилась в ЕС сравнительно недавно — в 2007 г. — с принятием соответствующей директивы ЕС⁵. Первая Морская доктрина в России была утверждена даже раньше — в 2001 г., и она также отличалась комплексностью. Однако, как мы уже отмечали, вопросы социально-экономического развития приморских территорий были подняты только в текущем 2022 г., тогда как в ЕС комплексное управление прибрежной зоной начали обсуждать еще в начале 1990-х⁶.

Прибрежными (приморскими) в ЕС считаются регионы уровня NUTS3, имеющие береговую линию или характеризующиеся проживанием более половины населения на расстоянии менее чем в 50 км от моря⁷. Нельзя сказать, что прибрежным регионам уделяется значимое внимание в рамках региональной политики (или политики сплочения) ЕС (в силу их относительного социально-экономического благополучия), но статистические данные по прибрежным и неприбрежным регионам как особым их типам Евростатом продолжают собираться и обобщаться; в региональных статистических ежегодниках 2011 и 2012 гг. прибрежным регионам посвящены отдельные главы⁸. В России подобного рода практики нет, что является следствием общей проблемности ситуации с качеством муниципальной статистики и отсутствием в результате широкой практики работы федеральных властей с муниципальными образованиями как объектами регулирования пространственного развития [11]. Эти проблемы должны быть преодолены, и повышение эффективности морской политики — безусловный дополнительный аргумент в пользу становления федеральной системы мониторинга муниципального развития.

Еще одна отличительная особенность зарубежного опыта, и не только европейского, — наличие собственно морской политики и появившегося вслед за ней морского пространственного планирования (МПП). Это направление деятельности относительно новое, активно развивающееся последнее десятилетие, в том числе с помощью созданных интернет-платформ ЕС⁹, Европейской комиссии и Межправительственной океанографической комиссии ЮНЕСКО¹⁰. Эти организации приняли

⁵ Our Oceans, Seas and Coasts, 2022, European Commission, URL: https://ec.europa.eu/environment/marine/eu-coast-and-marine-policy/index_en.htm (дата обращения: 05.07.2022), а также [17].

⁶ EU Policy on Integrated Coastal Management, 2022, European Commission, URL: <https://ec.europa.eu/environment/iczm/background.htm> (дата обращения: 05.07.2022)

⁷ Maritime policy, 2017, Eurostat, URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/coastal-island-outermost-regions/background> (дата обращения: 01.06.2022).

⁸ Eurostat Regional Yearbook 2011, 2011, Luxembourg, Publications Office of the European Union, P. 169 — 184; Eurostat Regional Yearbook 2012, Luxembourg, Publications Office of the European Union, 2012, p. 177 — 192.

⁹ The European Maritime Spatial Planning Platform, 2022, European Commission, URL: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/> (дата обращения: 16.05.2022).

¹⁰ Marine Spatial Planning Global, 2022, URL: <https://www.mspglobal2030.org/> (дата обращения: 11.06.2022).

в марте 2017 г. совместную дорожную карту для ускорения процессов МПП во всем мире. По их же данным, на середину 2018 г. около 70 государств готовили или подготовили планы МПП в региональном, национальном или местном масштабе, но страны, регионы или муниципалитеты все еще нуждаются в поддержке для принятия или полного внедрения таких планов. Уже имеется также определенный массив публикаций по теме МПП [22; 23], но и в них подобного рода тематика характеризуется как относительно новая, требующая для своего развития соответствующих кадров [24], не исчерпавшая возможностей интеграции различных форм знаний, секторов, заинтересованных сторон [25].

В России упоминания о МПП появились по меньшей мере около десяти лет назад, причем с указанием на необходимость координации его с территориальным планированием [26]¹¹, однако вплоть до настоящего времени работы по МПП единичны [6]; не внедрено МПП и в практическую деятельность органов публичной власти.

Учитывая «земноводность» приморских муниципальных образований и вмещающих их регионов, первостепенной задачей для Российской Федерации становится как «запуск» системы МПП, так и его «стыковка» с традиционным «территориальным» форматом. Характерно, что и за рубежом формирование подходов к интеграции морского и «наземного» (terrestrial / land / land-based)¹² пространственного планирования является одной из только разрабатываемых тем [27–29], хотя впервые подобная задача упоминалась по меньшей мере больше десятка лет назад [30]. Уже накоплен тем не менее пласт исследований (обзор которых приводится в [31]) по более простой задаче — изучению взаимодействий между сушей и морем в процессе МПП. В этом же ряду можно назвать публикации по приморским промышленным кластерам (их инвентаризация представлена в [32]); особый акцент на них делается, например, в Германии¹³.

В России, к сожалению, подобного рода проблематика пока даже не заявлена. В Стратегии пространственного развития РФ дело ограничилось выделением перспективных экономических специализаций, тогда как гораздо продуктивнее было бы оценить возможности формирования в приморских зонах соответствующих им форматов хозяйственной (морехозяйственной) активности, в том числе приморских кластеров, комплексов, портово-промышленных комплексов и т.п. Основная проблемность ситуации в Российской Федерации заключается в итоге в том, что между морской политикой и политикой пространственного развития нет, условно говоря, промежуточных, скрепляющих их звеньев, сфокусированных на прибрежные территории. Разработка этих направлений в конечном итоге должна вылиться в состыковку морского и наземного пространственного планирования — задачи, которая на сегодняшний день актуальна не только в российском, но и в мировом масштабе.

Заключение

В современном мире роль «фактора моря» в социально-экономическом развитии масштабна, практически тотальна и неоспорима. По праву идентифицируя себя в качестве «великой морской державы»¹⁴, Российская Федерация неизбежно долж-

¹¹ В этой статье речь идет о территориальном планировании в том его понимании, которое заложено в Градостроительном кодексе РФ.

¹² Можно было бы говорить о территориальном пространственном планировании, однако термин «территориальное планирование» уже закреплен в Градостроительном кодексе РФ и имеет иное значение; в данном случае речь идет о том, что в России принято называть стратегическим пространственным планированием, но его можно применить и к МПП.

¹³ Maritime Agenda 2025: The future of Germany as a maritime industry hub. Berlin: The Federal Ministry for Economic Affairs and Energy, 2017. 40 р.

¹⁴ Морская доктрина Российской Федерации

на формировать и совершенствовать свои ориентиры в области пространственного развития, в том числе и с учетом специфики приморских территорий, равно как и примыкающих к ним акваторий, реалий предельно выраженной в российских условиях дихотомии «суша — море». Следуя логике обеспечения все большей взаимоувязки морской политики страны и ее региональной политики, необходимо сочетать «муниципализацию» адресных мер и подходов с общим «встраиванием» морской тематики в систему федерального регулирования пространственного развития. Значимый вклад в решение данной задачи способна внести и активно развивающаяся в последние годы в России социально-экономическая география Мирового океана.

Исследование выполнено при поддержке Программы стратегического академического лидерства Южного федерального университета («Приоритет 2030»).

Список литературы

1. Костинский, Г.Д. 1992, Идея пространственности в географии, *Известия Академии наук СССР. Сер. географическая*, №6, с. 31—40.
2. Шупер, В.А. 2020, Самоорганизация на переломе траектории социально-экономического развития: вызовы для России, *Известия Российской академии наук. Сер. географическая*, №1, с. 147—155, <https://doi.org/10.31857/s2587556620010173>.
3. Тренин, Д. 2021, Новый баланс сил: Россия в поисках внешнеполитического равновесия, М., Альпина Паблишер, 471 с.
4. Druzhinin, A. 2019, The sea factor in the spatial and socio-economic dynamics of today's Russia, *Quaestiones Geographicae*, vol. 38, №2, p. 91—100, <https://doi.org/10.2478/quageo-2019-0017>.
5. Druzhinin, A. G., Lachininskii, S. S. 2021, Russia in the World Ocean: Interests and Lines of Presence, *Regional Research of Russia*, vol. 11, №3, p. 336—348, <https://doi.org/10.1134/S2079970521030035>.
6. Бакланов, П. Я. 2018, Морское пространственное планирование: теоретические аспекты, *Балтийский регион*, т. 10, №2, с. 76—85, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-2-5>.
7. Михайлов, А. С. 2019, Приморские агломерации в трансформации национально-инновационного пространства, *Балтийский регион*, т. 11, №1, с. 29—42, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-1-3>.
8. Дружинин, А. Г. (ред.). 2017, Трансграничное кластерообразование в приморских зонах Европейской части России: факторы, модели, экономические и экистические эффекты, Ростов-на-Дону, Издательство Южного федерального университета, 421 с.
9. Федоров, Г. М., Кузнецова, Т. Ю., Разумовский, В. М. 2017, Влияние близости моря на развитие экономики и расселения Калининградской области, *Известия Русского географического общества*, т. 149, №3, с. 15—31.
10. Druzhinin, A. G., Kuznetsova, T. Y., Mikhaylov, A. S. 2020, Coastal zones of modern Russia: delimitation, parametrization, identification of determinants and vectors of Eurasian dynamics, *Geography, Environment, Sustainability*, vol. 13, №1, p. 37—45, <https://doi.org/10.24057/2071-9388-2019-81>.
11. Кузнецова, О. В. 2019, Стратегия пространственного развития Российской Федерации: иллюзия решений и реальность проблем, *Пространственная экономика*, т. 15, №4, с. 107—125, <https://doi.org/10.14530/se.2019.4.107-125>.
12. Mahan, A. T. 1890, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660—1783*. Little, Brown & Co. Boston, Repr. of 5th ed., Dover Publications, N. Y.
13. Савицкий, П. Н., Флоровский, Г. В., Трубецкой, Н. С. 1921, Исход к Востоку. Предчувствия и свершения. Утверждение евразийцев. Кн. 1, София, Балканы, 135 с.
14. Слевич, С. Б. 1988, *Океан: ресурсы и хозяйство*, Ленинград, 315 с.
15. Горшков, С. Г. 1976, *Морская мощь государства*, М., Воениздат, 416 с.
16. Druzhinin, A. G. 2020, Eurasian Vectors of Maritime Economic Activity of Russia, *Geography and Natural Resources*, №41, p. 99—107, <https://doi.org/10.1134/S1875372820020018>.
17. Вольхин, Д. А. 2016, «Приморский фактор» социально-экономической и демографической динамики Крыма, *Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов*, №5, с. 154—169.

18. Вардомский, Л. Б. 2019, Северный морской путь как механизм обеспечения связности Большой Евразии, *Мир перемен*, № 2, с. 129—140.
19. Романенко, А. А. 2005, Морские порты, транспортный флот и судостроение России, *Морехозяйственный комплекс России*, СПб., РГО, с. 24—73.
20. Дружинин, А. Г. 2020, Опорные базы морского порубежья России: экономическая динамика в условиях геополитической турбулентности, *Балтийский регион*, т. 12, № 3, с. 89—104, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2020-3-6>.
21. Колесникова, М. Л. 2017, Морская политика Европейского Союза и ее экономические аспекты, *Современная Европа*, № 4, с. 78—86.
22. Zaucha, J., Gee, K. (eds.). 2019, *Maritime Special Planning: past, present, future*, Switzerland, Palgrave Macmillan, 496 p, <https://doi.org/10.1007/978-3-319-98696-8>.
23. Friess, B., Grémaud-Colombier, M. 2021, Policy outlook: Recent evolutions of maritime spatial planning in the European Union, *Marine Policy*, vol. 132, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.01.017>.
24. Ansong, J., Calado, H., Gilliland, P.M. 2021, A multifaceted approach to building capacity for marine/maritime spatial planning based on European experience, *Marine Policy*, vol. 132, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.01.011>.
25. Weig, B., Schultz-Zehden, A. 2019, Spatial Economic Benefit Analysis: Facing integration challenges in maritime spatial planning, *Ocean and Coastal Management*, vol. 173, p. 65—76, <https://doi.org/10.1016/j.ocemarman.2019.02.012>
26. Мякиненков, В. М. 2013, Основные подходы к формированию инструментария и методические особенности морского пространственного планирования, *Балтийский регион*, № 1, с. 99—115, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2013-1-7>.
27. Georgios, T., Nikolaos, R. 2017, Maritime spatial planning and spatial planning: Synergy issues and incompatibilities. Evidence from Crete island, Greece, *Ocean & Coastal Management*, vol. 139, p. 33—41, <https://doi.org/10.1016/j.ocemarman.2017.02.001>.
28. Panagou, N., Kokkali, A., Stratigea, A. 2018, Towards an integrated participatory marine/coastal and territorial spatial planning approach at the local level — planning tools and issues raised, *Regional Science Inquiry*, vol. 10, № 3, p. 87—111.
29. Howells, M., Ramírez-Monsalve, P. 2022, Maritime Spatial Planning on Land? Planning for Land-Sea Interaction Conflicts in the Danish Context, *Planning Practice & Research*, vol. 37, № 2, p. 152—172, <https://doi.org/10.1080/02697459.2021.1991656>.
30. Smith, H.D., Maes, F., Stojanovic, T.A., Ballinger, R.C. 2011, The integration of land and marine spatial planning, *Journal of Coastal Conservation*, vol. 15, № 2, p. 291—303, <https://doi.org/10.1007/s11852-010-0098-z>.
31. Kidd, S., Shaw, D., Janssen, H. 2019, Exploring land-sea interactions: insights for shaping territorial space, *Europa XXI*, vol. 36, p. 45—58, <https://doi.org/10.7163/Eu21.2019.36.5>.
32. Li, M., Luo, M. 2021, Review of existing studies on maritime clusters, *Maritime Policy & Management*, vol. 48, № 6, p. 795—810, <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1802786>.

Об авторах

Александр Георгиевич Дружинин, доктор географических наук, профессор, директор Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем, Южный федеральный университет, Россия; главный научный сотрудник, Институт географии РАН, Россия.

E-mail: alexdru9@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-1642-6335>

Ольга Владимировна Кузнецова, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник, ФИЦ «Информатика и управление» РАН, Россия; профессор, Финансовый университет при Правительстве РФ, Россия.

E-mail: kouznetsova_olga@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0003-4341-0934>

THE SEA FACTOR IN THE FEDERAL REGULATION OF RUSSIA'S SPATIAL DEVELOPMENT: POST-SOVIET EXPERIENCE AND CURRENT PRIORITIES

A. G. Druzhinin^{1, 2} 
O. V. Kuznetsova^{3, 4} 

¹Southern Federal University
105/42 Bolshaya Sadovaya St., Rostov-on-Don, 344006, Russia

²Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences
29 Staromonетный переулок, Moscow, 119017, Russia

³Federal Research Center "Computer Science and Control"
of the Russian Academy of Sciences
44/2 Vavilova St., Moscow, 119333, Russia

⁴Financial University under the Government of the Russian Federation
49 Leningradsky Prospekt, Moscow, 125993, Russia

Received 14.08.2022

doi: 10.5922/2079-8555-2022-4-1

© Druzhinin, A. G., Kuznetsova, O. V.,
2022

Current geoeconomic and geopolitical transformations project on Russian society and its spatial organisation, highlighting the problems of spatial socioeconomic development and its governmental regulation. This article examines the theoretical and applied aspects of the incorporation into the national regional policy of the sea factor, understood as a combination of location and resources, which is determined by a country's jurisdiction over coasts and waters, its maritime activities and coastalisation potential, including the economic, settlement-related and psychological elements of the latter. The article describes the key influences of the sea factor on the spatial development of post-Soviet Russia. The steadily growing impact of maritime activities on the spatial-economic and settlement dynamics has been given a new impetus by the rising geostrategic, resource and transport-logistic significance of the World Ocean, as well as its water and water-land substructures, amid increasing military-strategic confrontation and geoeconomic regionalisation. The article presents a retrospective analysis of the role of the sea factor in Russia's regional policy and identifies its stages. The authors emphasise the need for a synergy between maritime and spatial policies and proposes ways of achieving it.

Keywords:

spatial development, federal regulation, coastal regions, coastal municipalities, marine economy, Russia

References

1. Kostinskiy, G.D. 1992, The idea of spatiality in geography, *Izvestiya Rossiyskoy akademii nauk. Seriya geograficheskaya*, № 6, p. 31—40 (in Russ.).
2. Shuper, V.A. 2020, Self-organization at the trajectory turning point: challenges for Russia, *Izvestiya Rossiiskoi Akademii Nauk. Seriya Geograficheskaya*, № 1, p. 147—155, <https://doi.org/10.31857/S2587556620010173> (in Russ.).
3. Trenin, D. 2021, Novyy balans sil: Rossiya v poiskakh vneshnepoliticheskogo ravnovesiya [A new balance of power: Russia in search of a foreign policy balance], M., 471 p. (in Russ.).
4. Druzhinin, A. 2019, The sea factor in the spatial and socio-economic dynamics of today's Russia, *Quaestiones Geographicae*, vol. 38, № 2, p. 91—100, <https://doi.org/10.2478/qua-geo-2019-0017>.

5. Druzhinin, A. G., Lachininskii, S. S. 2021, Russia in the World Ocean: Interests and Lines of Presence, *Regional Research of Russia*, vol. 11, № 3, p. 336 – 348, <https://doi.org/10.1134/S2079970521030035>.
6. Baklanov, P. Ya. 2018, Marine spatial planning: Theoretical aspects, *Baltic Region*, vol. 10, № 2, p. 76 – 85, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-2-5>.
7. Mikhaylov, A. S. 2019, Coastal agglomerations and the transformation of national innovation spaces, *Baltic Region*, vol. 11, № 1, p. 29 – 42, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-1-3>.
8. Druzhinin, A. G. (ed.). 2017, *Transgraničnoe klasteroobrazovanie v primorskikh zonakh Evropeyskoy chasti Rossii: faktory, modeli, ekonomicheskie i ekisticheskie effekty* [Cross-border cluster formation in the coastal zones of the European part of Russia: factors, models, economic and economic effects], Rostov-on-Don, 421 p. (in Russ.).
9. Fedorov, G. M., Kuznetsova, T. Yu., Razumovskiy, V. M. 2017, The effect of the sea on the economic development and settlement structure in the Kaliningrad Region, *Proceedings of the Russian Geographical Society*, vol. 149, № 3, p. 15 – 31 (in Russ.).
10. Druzhinin, A. G., Kuznetsova, T. Y., Mikhaylov, A. S. 2020, Coastal zones of modern Russia: delimitation, parametrization, identification of determinants and vectors of Eurasian dynamics, *Geography, Environment, Sustainability*, vol. 13, № 1, p. 37 – 45, <https://doi.org/10.24057/2071-9388-2019-81>.
11. Kuznetsova, O. V. 2019, Problems of elaboration of spatial development strategy of the Russian Federation, *Spatial Economics*, vol. 15, № 4, p. 107 – 125, <https://doi.org/10.14530/se.2019.4.107-125> (in Russ.).
12. Mahan, A. T. 1890, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660 – 1783*. Little, Brown & Co. Boston, Repr. of 5th ed., Dover Publications, N. Y.
13. Savitskiy, P. N. et al. 1921, *Iskhod k Vostoku. Predchuvstviya i sversheniya*. Utverzhdenie evraziytsev. [Exodus to the East. Premonitions and accomplishments. Approval of the Eurasians]. Book 1, Sofia, 135 p. (in Russ.).
14. Slevich, S. B. 1988, *Okean: resursy i khozyaystvo* [Ocean: resources and economy], Lenigrad, 315 p. (in Russ.).
15. Gorshkov, S. G. 1976, *Morskaja moshh' gosudarstva* [The sea power of the state], M., 416 p. (in Russ.).
16. Druzhinin, A. G. 2020, Eurasian Vectors of Maritime Economic Activity of Russia, *Geography and Natural Resources*, № 41, p. 99 – 107, <https://doi.org/10.1134/S1875372820020018>.
17. Volkhin, D. A. 2016, «Seaside factor» of socio-economik and demographic dimamics of the Crimea, *Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya. Vestnik Assotsiatsii rossiyskikh geografov-obshchestvovedov*, № 5, p. 154 – 169 (in Russ.).
18. Vardomskiy, L. B. 2019, The Northern Sea Route as a mechanism for ensuring the connectivity of Greater Eurasia, *Mir peremen*, № 2, p. 129 – 140 (in Russ.).
19. Romanenko, A. A. 2005, Seaports, transport fleet and shipbuilding of Russia, *Morekhozyaystvennyy kompleks Rossii* [Marine economic complex of Russia], St. Peterburg, p. 24 – 73 (in Russ.).
20. Druzhinin, A. G. 2020, The strongholds of Russian coastal borderlands: economic dynamics amid geopolitical turbulence, *Baltic Region*, vol. 12, № 3, p. 89 – 104, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2020-3-6>.
21. Kolesnikova, M. L. 2017, The maritime policy of the European Union and its economic aspects, *Sovremennaya Evropa*, № 4, p. 78 – 86 (in Russ.).
22. Zaucha, J., Gee, K. (eds.). 2019, *Maritime Special Planning: past, present, future*, Switzerland: Palgrave Macmillan, 496 p., <https://doi.org/10.1007/978-3-319-98696-8>.
23. Friess, B., Grémaud-Colombier, M. 2021, Policy outlook: Recent evolutions of maritime spatial planning in the European Union, *Marine Policy*, vol. 132, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.01.017>.
24. Ansong, J., Calado, H., Gilliland, P. M. 2021, A multifaceted approach to building capacity for marine/maritime spatial planning based on European experience, *Marine Policy*, vol. 132, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.01.011>.
25. Weig, B., Schultz-Zehden, A. 2019, Spatial Economic Benefit Analysis: Facing integration challenges in maritime spatial planning, *Ocean and Coastal Management*, vol. 173, p. 65 – 76, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2019.02.012>.

26. Myakinenkov, V. 2013, Key strategies of development of research tools and methods for marine spatial planning, *Baltic Region*, № 1, p. 99 – 115, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2013-1-7> (in Russ.).
27. Georgios, T., Nikolaos, R. 2017, Maritime spatial planning and spatial planning: Synergy issues and incompatibilities. Evidence from Crete island, Greece, *Ocean & Coastal Management*, vol. 139, p. 33 – 41, <https://doi.org/10.1016/j.ocemarman.2017.02.001>.
28. Panagou, N., Kokkali, A., Stratigea, A. 2018, Towards an integrated participatory marine/coastal and territorial spatial planning approach at the local level — planning tools and issues raised, *Regional Science Inquiry*, vol. 10, № 3, p. 87 – 111.
29. Howells, M., Ramírez-Monsalve, P. 2022, Maritime Spatial Planning on Land? Planning for Land-Sea Interaction Conflicts in the Danish Context, *Planning Practice & Research*, vol. 37, № 2, p. 152 – 172, <https://doi.org/10.1080/02697459.2021.1991656>.
30. Smith, H. D., Maes, F., Stojanovic, T. A., Ballinger, R. C. 2011, The integration of land and marine spatial planning, *Journal of Coastal Conservation*, vol. 15, № 2, p. 291 – 303, <https://doi.org/10.1007/s11852-010-0098-z>.
31. Kidd, S., Shaw, D., Janssen, H. 2019, Exploring land-sea interactions: insights for shaping territorial space, *Europa XXI*, vol. 36, p. 45 – 58, <https://doi.org/10.7163/Eu21.2019.36.5>.
32. Li, M., Luo, M. 2021, Review of existing studies on maritime clusters, *Maritime Policy & Management*, vol. 48, № 6, p. 795 – 810, <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1802786>.

The authors

Prof. Alexander G. Druzhinin, Director, North Caucasus Institute for Economic and Social Research, Southern Federal University, Russia; Leading Research Fellow, Institute of Geography Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: alexdru9@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-1642-6335>

Prof. Olga V. Kuznetsova, Chief Research Fellow, Federal Research Center "Computer Science and Control" of the Russian Academy of Sciences, Russia; Financial University under the Government of the Russian Federation, Russia.

E-mail: kouznetsova_olga@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0003-4341-0934>



SUBMITTED FOR POSSIBLE OPEN ACCESS PUBLICATION UNDER THE TERMS AND CONDITIONS OF THE
CREATIVE COMMONS ATTRIBUTION (CC BY) LICENSE ([HTTP://CREATIVECOMMONS.ORG/LICENSES/BY/4.0/](http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/))