

ВОПРОСЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

УДК 330.341 (210.5+470.2)

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ ПРИБРЕЖНЫХ ЗОН И МОРСКИХ ПОРТОВО- ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

Г. Г. Гогоберидзе

*М. А. Мамаева**



Одним из основных направлений притяжения структур мировой экономики в настоящее время выступают приморские территории как пространство, где ярко проявляется морской потенциал приморского государства. При этом важно выделять приоритеты развития прибрежных зон с учетом изменений стратегической ситуации для поддержания составляющих морского потенциала Российской Федерации на уровнях, соответствующих ее национальным интересам. Разработана индикаторная система оценки морского потенциала прибрежных зон и морских портово-промышленных комплексов с целью определения характеристик и стратегических возможностей экономического развития таких территорий с применением комплексного подхода. Методология исследования базируется на оценке морского потенциала приморских территорий как показателе эффективности развития ее морехозяйственного комплекса с использованием индикаторных методов как многофакторной и многоуровневой пространственной системы. На основе разработанной системы проведен комплексный анализ приморских территорий российской Балтики, даны оценки социально-экономического фактора морского потенциала приморских территорий и рекомендации по долгосрочному планированию экономического развития российских прибрежных зон Балтийского моря и организации морской деятельности. Предложенная в работе методология может содействовать определению места приморских территорий в экономике и отражать возможности, направления стратегического развития прибрежных зон и морских портово-промышленных комплексов Российской Федерации, а также устойчивость работы экономических субъектов.

*Российский государственный гидрометеорологический университет. 195196, Россия, Санкт-Петербург, Малоохтинский просп., 98.

Поступила в редакцию 17.09.2011 г.

Ключевые слова: стратегия экономического развития, приморский регион, морской портово-промышленный комплекс, морской потенциал.

В современных условиях приморские территории — место, где, с одной стороны, ярко проявляется их территориальная геостратегическая значимость и потенциал, а с другой — возникают наиболее сильные противоречия социально-экономического развития. Исходя из концепции долгосрочного планирования социально-экономического развития приморских территорий и находящихся на них морских портово-промышленных комплексов и учитывая сложность процессов, происходящих на приморских территориях, необходима система оценки их морского потенциала с использованием индикаторных методик для анализа и обоснования стратегии развития региона [5].

Принимая во внимание положения Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденной президентом РФ 27.07.2001 г. [7], и то, что для морского потенциала приморских территорий как динамической величины важнейшими сущностными параметрами являются факторы воздействия на него, можно предложить следующую комплексную систему факторов воздействия на морской потенциал приморских территорий, опирающуюся на тематическую факториальную направленность [6]:

- социально-экономический фактор воздействия;
- политико-географический фактор воздействия;
- природно-экологический фактор воздействия;
- военно-стратегический фактор воздействия.

На региональном пространственном уровне под приморской территорией необходимо понимать приморские регионы, которые представляют собой государственное образование, либо приморский субъект государственного образования федерального типа. Границами приморских территориальных образований регионального уровня служат государственные границы либо административные границы приморских субъектов государственных образований федерального типа [6]. Данный подход основывается на том, что административные образования некоторых стран (в основном федерального типа) имеют чрезвычайно протяженную береговую линию, граничат с акваториями различных морей и океанов, играют важную роль в мировой экономике и состоят из административных образований значительной степени автономности, что позволяет рассматривать последние как самостоятельные приморские регионы. На Балтийском море к государствам подобного типа можно отнести Российскую Федерацию с такими приморскими субъектами, как Санкт-Петербург, Ленинградская и Калининградская области. Кроме того, необходимо выделить еще ряд приморских стран, которые также обладают значительным экономико-политическим весом и продолжительной береговой линией, но отчленять отдельные административные образования в них в качестве приморских регионов не представляется целесообразным, так как под приморским регионом понимается совокупность приморских территориальных административных образований. При этом выделенные регионы таких стран действительно существенно различны по своему географическому расположению и притяжению, морскому потенциалу и его составляющим. К числу регионов Балтийского моря непосредственно относятся [3]:

- Финляндия (Южный и Ботнический регионы);
- Швеция (Ботнический и Южный регионы);
- Дания (Балтийский и Североморский регионы);
- Германия (Балтийский и Североморский регионы).

К итоге всего можно назвать 13 приморских регионов для Балтийского моря, подлежащие анализу: государства Эстонию, Латвию, Литву, Польшу, Балтийский регион Германии, Балтийский регион Дании, Южный регион и Ботнический регион Швеции, Ботнический регион и Южный регион Финляндии, Ленинградскую область, Калининградскую область и Санкт-Петербург Российской Федерации.

Рассмотрим социально-экономический фактор воздействия на потенциал приморского региона. Оценка данного фактора проводилась с использованием индикаторных методик [2].

Совокупность признаков, описывающих социально-экономический фактор морского потенциала приморских регионов, включает 16 индикаторов:

- индикатор ВВП (ВРП) (определяется исходя из удельной относительно численности жителей величины валового продукта приморского региона);
- индикатор внешнеэкономической деятельности (определяется исходя из удельных относительно численности жителей величин импорта и экспорта для приморского региона);
- индикатор роста ВВП (ВРП) (определяется исходя из величины относительного изменения валового продукта приморского региона);
- индикатор роста промышленного производства (определяется исходя из величины изменения индекса промышленного производства приморского региона);
- индикатор объема инвестиций (определяется исходя из удельных относительно численности жителей величин поступающих в регион иностранных инвестиций и объема зарубежных инвестиций от экономических субъектов рассматриваемого региона);
- индикатор природного ресурсного потенциала (определяется исходя из величины и значимости ископаемых природных ресурсов и ресурсного потенциала приморского региона);
- индикатор инфраструктуры (определяется исходя из уровня развитости автомобильной и железнодорожной инфраструктур приморского региона);
- индикатор флота (определяется исходя из общего тоннажа гражданского транспортного флота, приписанного и находящегося во владении экономических субъектов рассматриваемого приморского региона);
- индикатор портовой деятельности (определяется исходя из грузооборота портовых хозяйств приморского региона);
- индикатор добычи биоресурсов (определяется исходя из величины вылова биоресурсов экономическими субъектами приморского региона);
- индикатор рекреационного значимости (определяется исходя из количества туристов и прибылей от туристической составляющей приморского региона);

- индикатор приморской плотности населения (определяется исходя из таких параметров, как численность жителей приморского региона, средневзвешенная удаленность их проживания от береговой линии, количество крупных населенных пунктов приморского региона, протяженность береговой линии и площадь приморского региона [4]);

- индикатор человеческого развития (определяется исходя из параметров грамотности населения, продолжительности жизни и уровня заработной платы по приморскому региону [16]);

- индикатор Джини (определяется исходя из величины индекса Джини);

- индикатор воспроизводства населения (определяется исходя из коэффициентов естественной смертности и рождаемости для приморского региона);

- индикатор безработицы (определяется исходя из величины уровня безработицы приморского региона).

Обратим внимание на допущения, которые могут быть использованы при разработке указанных индикаторных подсистем и методик расчета индикаторов [2; 3].

1. Отказ от использования весовых функций для каждого вида параметра для расчета интегральных показателей, так как это повлечет неоднозначность и спорность при оценке важности каждого индикатора.

2. Значения индикаторов должны принимать значения в пределах от -1 до $+1$. При этом значение индикатора -1 подчеркивает крайнюю отрицательную, а значение $+1$ — максимально положительную степень воздействия данной характеристики.

Территориальное распределение оценок социально-экономического фактора воздействия на морской потенциал, полученных с использованием индикаторных методик, по приморским регионам Балтийского моря показано на рисунке. Расчет проводился на основе информации официальных источников статистической отчетности, статистических сборников по России и приморским странам Балтийского моря, Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации и ее территориальных органов в приморских субъектах, профильных министерств Российской Федерации, международных статистических организаций, статистических публикаций и баз данных ООН, ЮНЕСКО, Евростата, Мирового банка и других информационных банков данных, включая статистические агентства стран Балтийского моря, на 01.07.2010 г.

Анализируя составляющие социально-экономического фактора, необходимо отметить следующие ключевые моменты.

По уровню удельного ВВП (ВРП для регионов и субъектов стран Балтики) выделяются приморские регионы «старой» Европы, для которых удельные ВРП больше 20 тыс. долларов на человека. Для стран Прибалтики, Польши и субъектов Российской Федерации значения ВВП (ВРП) ниже, минимальный ВРП — менее 10 тыс. долларов на человека — зарегистрирован для Калининградской и Ленинградской областей. Для субъектов российского сектора Балтийского моря только для Санкт-Петербурга значения удельного ВРП составляют немногим более 11 тыс. долларов на человека.



Рис. Значения оценок социально-экономического фактора морского потенциала приморских регионов Балтийского моря

По параметру роста ВВП (ВРП для регионов и субъектов стран Балтики) лидерами являются Польша и Санкт-Петербург, имеющие положительные величины индекса ВВП (ВРП). Экономике остальных стран региона депрессивные, для всех стран Прибалтики значения показателя составляют менее -10% , что объективно для посткризисной ситуации, что сильнее всего заметно именно в этих странах Балтики.

В то же время индекс промышленного производства характеризуется отрицательной величиной для всех регионов Балтийского моря, хотя для Польши значение индекса находится около нуля. Максимально отрицательные значения — менее -20% — зарегистрированы для стран Прибалтики, а также для Санкт-Петербурга, что является интересным фактом вместе с положительным значением для Санкт-Петербурга индекса ВРП. Для Ленинградской области значение индекса промышленного производства занимает второе место по региону (чуть менее -5%), по Калининградской области оно составляет менее -10% .

Феномен разнонаправленных векторов изменчивости индексов ВРП и промышленного производства для Санкт-Петербурга во многом связан с тем, что этот мегаполис, как и Москва, представляет собой экономический, научный и культурный центр страны, а также крупнейший морской портово-промышленный комплекс на Балтике и по общему уровню экономического развития занимает второе место после столицы среди всех субъектов Российской Федерации, формируя двухфокусность российского европейского пространства. Уникальное географическое положение — близость наиболее развитых районов России, с одной стороны, и стран ЕС, с другой, — позволило стать Санкт-Петербургу центром российских и международных перевозок, в том числе и морских, постоянно увеличивая их объем, даже в период мирового кризиса. В то же время ведущими отраслями промышленности Санкт-Петербурга считаются машиностроение, металлообработка и пищевая промышленность — с удельным весом в объеме промышленного производства около 70% , они-то и подверглись наибольшему экономическому спаду.

Близко к закономерностям удельного ВВП (ВРП) распределены и удельные величины внешнеэкономической деятельности. Для регионов Финляндии, Швеции, Германии и Дании значения соответствующего показателя составляют более 20 тыс. долларов на человека (кроме Ботнического региона Финляндии), в то время как для остальных приморских регионов — менее 20 тыс., за исключением Эстонии — там более 22 тыс. долларов на человека. Минимальные значения рассматриваемого параметра зарегистрированы для Калининградской области и Санкт-Петербурга — менее 10 тыс. долларов на человека, это чрезвычайно низкий показатель, учитывая географическое и геополитическое расположение регионов, особенно последнего. Для Ленинградской области удельное значение внешнеэкономической деятельности равняется чуть более 10 тыс. долларов на человека. Дисбаланс между значениями импорта и экспорта ярко выражен только для Калининградской области (объем импорта почти на порядок превышает объем экспортных операций), для остальных приморских регионов значения импортных и экспортных операций более сбалансированы.

Значения ресурсного потенциала фактически незначительны (относительно мирового уровня) для всех приморских регионов Балтики. Некоторые залежи полезных ископаемых существуют на приморских территориях и прилегающих акваториях Ботнического залива, Калининградской области и Польши. В Санкт-Петербурге природные ресурсы и полезные ископаемые почти отсутствуют. Основные природные ресурсы Ленинградской области — бокситы, фосфориты, горючие сланцы, формовочные и стекольные пески, карбонатные породы для металлургии и цементного производства, огнеупорные и цементные глины. Для Калининградской области важнейшими являются нефтяные запасы на шельфе, разработка и эксплуатация которых и ведется в настоящее время.

Транспортная инфраструктура в принципе развита по всем приморским регионам Балтийского моря, однако наиболее развиты автодорожная и железнодорожная сети в Балтийском регионе Дании и Южном регионе Швеции. Наименее развита, как в количественном, так и в качественном отношении, дорожная сеть в Ленинградской и Калининградской областях и Ботническом регионе Финляндии. Санкт-Петербург, в свою очередь, — один из крупнейших транспортных узлов Российской Федерации и стран Балтийского моря, от которого отходят 12 железнодорожных и 11 автомобильных магистралей.

По размеру флотов судов морского и океанического классов резко выделяются флота Балтийских регионов Дании и Германии, с общим тоннажем зарегистрированных судов около 20 млн GRT. Общий тоннаж судов менее 1 млн GRT числится за морскими портово-промышленными комплексами Эстонии, Литвы, Калининградской области и Ботнического региона Финляндии. В морских портово-промышленных комплексах Санкт-Петербурга и Ленинградской области общий тоннаж зарегистрированных судов — около 2 млн GRT.

В то же время по грузообороту морских портово-промышленных лидируют Южный регион Швеции и Ленинградская область — более 100 млн т. Наименее развита по этому параметру на Балтике Калининградская область со значением грузооборота немногим более 10 млн т. Морской порт Санкт-Петербурга, связанный с другими портами мира 18 регулярными линиями, является в настоящее время быстро прогрессирующим, его годовой грузооборот уже превышает грузооборот морских портово-промышленных комплексов Польши. В Ленинградской области активное развитие морских портово-промышленных комплексов обеспечивается действующими Приморским, Высоцким, Усть-Лужским и Выборгским морскими торговыми портами.

В большинстве приморских регионов Балтийского моря годовой коммерческий объем вылова колеблется в пределах 50—70 млн долларов. Только для Ленинградской области и Санкт-Петербурга (для последнего это закономерно) вылов биоресурсов составляет менее 1 млн долларов, причем для Ленинградской области очевидно, что рыбохозяйственный комплекс переживает сильнейший упадок.

Туристическая отрасль экономики среди всех приморских регионов Балтийского моря наиболее развита в Санкт-Петербурге и Польше, в ко-

торых ежегодная прибыль предприятий туристической отрасли составляет более 1 млрд долларов, и относительно развита в Балтийском регионе Германии — около 0,7 млрд. Для Ленинградской и Калининградской областей существующий значительный туристический потенциал практически не используется, и туристическая отрасль дает менее 20 млн долларов.

Маркирующий географо-демографический индикатор в виде параметра плотности населения служит своеобразной оценкой демографического потенциала развития морехозяйственного комплекса изучаемого приморского региона и может отражать степень вероятной вовлеченности его субъектов в деятельность морского портово-промышленного комплекса. Низкие значения приморской плотности населения отмечаются для Ботнических регионов Финляндии и Швеции, для Эстонии и Латвии и свидетельствуют о низком географо-демографическом потенциале и затрудненности развития морской деятельности в этих регионах. Наибольшие значения параметра зафиксированы для Санкт-Петербурга и Ленинградской области, что объясняется расположением городского конгломерата мегаполиса и большинства крупных населенных пунктов Ленинградской области вблизи берегов Финского залива.

Значения индикаторов уровня жизни, принимаемые для страны в целом, для всех государств Балтийского моря отражают высокую степень социального развития (уровень 0,8). Наиболее низкие значения параметра имеют Прибалтийские страны, Польша и Россия — менее 0,9. Схожая ситуация сложилась и по пространственному распределению индекса Джини: для Российской Федерации значения индекса составляют 42,3, для стран Прибалтики и Польши — около 35, для стран «старой» Европы — менее 30, что свидетельствует о высокой степени расслоения общества в Российской Федерации по уровню годового дохода.

По показателям воспроизводства населения только в Финляндии и Дании уровень рождаемости незначительно превышает уровень смертности. Для остальных приморских регионов Балтийского моря уровень смертности выше, причем для Ленинградской области весьма существенно — естественная убыль населения составляет почти 8 ‰. По абсолютным значениям уровень рождаемости менее 9 ‰ наблюдается для Балтийского региона Германии, а для Литвы и Ленинградской области — менее 10 ‰, а максимальный уровень рождаемости более 11 ‰ зарегистрирован для Калининградской области и Санкт-Петербурга. При этом для этих же регионов Балтики фиксируется и максимальный уровень смертности — более 14 ‰. Наиболее благоприятная ситуация отмечается в Польше и Финляндии — чуть более 10 ‰.

По уровню безработицы выделяются страны Прибалтики и Калининградская область — с уровнем безработицы более 10% трудоспособного населения (в Латвии — более 17%). Напротив, в Дании и Санкт-Петербурге уровень безработицы минимальный — менее 5% трудоспособного населения. В Ленинградской области уровень безработицы средний — немногим более 7%.

В целом наиболее благоприятная социально-экономическая ситуация по приморским регионам и морским портово-промышленным комплексам Балтийского моря наблюдается для Балтийского региона

Дании (оценка социально-экономического фактора морского потенциала — более 0,43) и для Южного региона Швеции (потенциал — немногим меньше 0,4). Отметим интересный факт, что оба этих региона близки к Датским проливам — выходу из Балтийского моря. Наиболее неустойчива социально-экономическая ситуация в странах Прибалтики и Калининградской области (потенциал менее –0,4), минимум в Латвии — менее –0,54. Для Ленинградской области и Санкт-Петербурга ситуация несколько лучше: немногим менее –0,3 и –0,15 соответственно.

По сравнению с оценками социально-экономического фактора воздействия на морской потенциал приморских регионов, сделанными на 01.07.2008 г. [1], качественных изменений практически не произошло. Однако еще больше увеличилось расслоение между более развитыми регионами и портово-промышленными комплексами Балтики (Балтийские регионы Германии и Дании, Южный регион Швеции), для которых величины оценки социально-экономического фактора выросли, и менее развитыми регионами и морскими портово-промышленными комплексами стран Прибалтики и Калининградской области, для которых значения существенно уменьшились (особенно для Калининградской области, Эстонии и Литвы). Это свидетельствует о сильном влиянии мировых кризисных процессов, оказывающих воздействие в первую очередь на развивающуюся экономику и в меньшей степени на развитую «старую» экономику Европы.

Рекомендации по долгосрочному планированию и стратегическим возможностям экономического развития российских приморских регионов и морских портово-промышленных комплексов Балтийского моря и организации их морской деятельности можно сформулировать следующим образом:

- Развитие Санкт-Петербурга, Калининградской и Ленинградской областей в первую очередь связано с ростом ВРП и внешнеэкономической деятельности. Соответственно, экономические перспективы российских приморских регионов и морских портово-промышленных комплексов Балтики определяются в первую очередь реализацией ряда инвестиционных проектов (строительство нового порта в Усть-Луге, создание автомобильного завода в Выборге, строительство Балтийской транспортной системы, включающей трубопроводы, порты, подъездные пути; развитие сети международных автомобильных дорог, строительство новых и модернизация старых транспортных портовых комплексов, строительство газопровода «Грязовец — Выборг» и т. д.).

- Необходимо создать более благоприятный инвестиционный климат, так как уровень инвестиционной привлекательности российских регионов и морских портово-промышленных комплексов самый низкий среди всех регионов Балтики. Требуется критическое и существенное обновление соответствующей законодательной базы, которое вполне возможно на региональном уровне управления.

• Отметим, что уровень транспортной инфраструктуры в Калининградской и Ленинградской областях также наиболее низкий из всех приморских регионов Балтийского моря, что является существенным тормозом для развития их общего экономического потенциала. Особенно это касается Ленинградской области, с учетом того, что ее транспортная инфраструктура относительно развита только вблизи Санкт-Петербурга. Инвестиции в развитие транспортной сети должны стать стратегическим приоритетом как для Ленинградской, так и для Калининградской областей.

• Необходимо дальнейшее развитие морских транспортных мощностей, включая российский флот на Балтике. Это будет способствовать дальнейшему ускоренному росту морского потенциала России на Балтике, а также укреплению наметившихся в последнее время положительных тенденций реализации потенциала российских морских поргово-промышленных комплексов. В Калининградской области с учетом геополитического положения региона и соответствующих сложностей по дальнейшей перевалке и транспортировке грузов требуется особое внимание уделить росту пассажирооборота и переориентации деятельности поргово-промышленных комплексов на пассажирские перевозки и использование положения области для обслуживания малых прибрежных судов.

• В Калининградской области стоит большее внимание уделить реализации туристического потенциала, включая как огромный историко-культурный ресурс, так и эколого-туристический (развитие ОЭЗ «Куршская коса») и рекреационный потенциал края (пляжные рекреационные зоны и курортно-санаторное обслуживание в г. Пионерский, Зеленоградск, Светлогорск). В настоящее время в области уровень развития туристической и рекреационной отрасли является самым низким сравнению со всеми Балтийскими регионами. Практически аналогична ситуация и для Ленинградской области, в которой туризм также находится в зачаточном состоянии.

• В Ленинградской области необходим скорейший выход из кризиса рыбохозяйственной отрасли, которая за короткое время «провалилась» и стала самой отсталой (за исключением Санкт-Петербурга) на Балтике. Возможно, в данном случае необходимы более тесные контакты и совместные действия с Калининградской областью, в которой положение этой отрасли более благоприятное.

• В плане социальной устойчивости требуется поддерживать положительные тенденции на рынке занятости для Санкт-Петербурга и Ленинградской области, которые совместными усилиями обеспечивают относительно невысокий (по сравнению с другими регионами Балтики) уровень безработицы. Ситуация в Калининградской области более тревожная и требует разрешения.

• Особо пристального внимания заслуживает ситуация с естественным приростом населения, которая отражает социальную обстановку в регионе. Улучшения, несомненно, происходят, но в основном они затрагивают показатели рождаемости. Уменьшение коэффициентов смертности незначительно и связано с необходимостью кардинального улучшения социальной защищенности населения и уровня здравоохранения во всех субъектах Российской Федерации на Балтике.

Список литературы

1. *Гогоберидзе Г.Г.* Балтийское море: приморские регионы и их морехозяйственный потенциал // Экономические стратегии. 2009. № 8. С. 150—155.
2. *Гогоберидзе Г.Г.* Индикаторные методы как инструмент комплексного анализа и оценки приморских территорий // Вестник ИНЖЕКОНА. Сер. Экономика. 2008. № 3. С. 142—151.
3. *Гогоберидзе Г.Г.* Комплексное региональное районирование приморских территорий Мирового океана : монография. СПб., 2007.
4. *Гогоберидзе Г.Г.* Оценка демографического морехозяйственного потенциала приморских регионов (субъектов) Российской Федерации // Региональная экономика: теория и практика. 2009. № 1. С. 38—45.
5. *Гогоберидзе Г.Г.* Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий // Проблемы современной экономики. 2008. № 2. С. 266—270.
6. *Гогоберидзе Г.Г.* Структура и свойства морехозяйственного потенциала приморской территории // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2008. Вып. 3. С. 75—81.
7. *Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г.* : подписана президентом Российской Федерации 27.07.2001 г. : [официальный сайт Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации]. URL: <http://www.morskayakollegiya.ru/legislation/doktrina/> (дата обращения: 16.08.2011).

Об авторах

Гогоберидзе Георгий Гививич, доктор экономических наук, главный научный сотрудник, профессор кафедры экономики и менеджмента, Российский государственный гидрометеорологический университет.

E-mail: ggg_iczm@rshu.ru

Мамаева Мария Анатольевна, кандидат физико-математических наук, начальник Управления международных связей, Российский государственный гидрометеорологический университет.

E-mail: mamaeva@rshu.ru



STRATEGIC OPPORTUNITIES FOR ECONOMIC DEVELOPMENT
OF THE BALTIC SEA COASTAL ZONES AND SEA INDUSTRIAL
AND PORT COMPLEXES

G. G. Gogoberidze, M. A. Mamaeva

*Russian State Hydrometeorological University
98, Malookhtinsky prospect, Saint Petersburg, 195196, Russia*

Received 17 September 2011

Today, one of the principal directions of attraction of structures in world economy is coastal territories as a space where the marine potential of a state is most

pronounced. In this case, it is of importance to place the priorities of development of coastal zones taking into account the changes in strategic situation in order to support the components of marine potential of the Russian Federation at the level corresponding to its national interests. This work aims to develop an indicator system of assessment of potential of coastal zones and sea industrial and port facilities to identify the characteristic and strategic capacities of the economic development of such territories with the help of the complex approach. The research methodology is based on the assessment of marine potential of coastal territories as an indicator of the efficacy of development of its marine economic complex with the use of indicator methods as a multifactor and multilevel spatial system. The system developed underlies a complex analysis of coastal territories of the Russian Baltic, as well as the estimate of the socioeconomic factor of the coastal zone marine potential and recommendations for long-term planning of economic development of Russian coastal zones at the Baltic Sea and the organisation of marine activity. The use of methodology offered in this work would help identify the position of coastal territories in the economy and reflect the opportunities and directions of strategic development of coastal zones and sea industrial and port facilities of the Russian Federation, as well as stable performance of economic entities.

References

1. Gogoberidze, G.G. 2009, *Jekonomicheskie strategii*, no. 8, pp. 150—155.
2. Gogoberidze, G.G. 2008, *Vestnik INZhEKONA*, Ser. Jekonomika, no. 3, pp. 142—151.
3. Gogoberidze, G.G. 2007, *Kompleksnoe regionirovanie primorskih territorij Mirovogo okeana*, Saint Petersburg, Izdatelstvo RGGMU, 396 p.
4. Gogoberidze, G.G. 2009, *Regional'naja jekonomika: teorija i praktika*, no. 1, pp. 38—45.
5. Gogoberidze, G.G. 2008, *Problemy sovremennoj jekonomiki*, no. 2, pp. 266—270.
6. Gogoberidze, G.G. 2008, *Vestnik Ros. gos. un-ta im. I. Kanta*, no. 3, pp. 75—81.
7. Morskaja doktrina Rossijskoj Federacii na period do 2020, *Official Website of the Government of the Russian Federation*, available at: <http://www.morskayakollegiya.ru/legislation/doktrina/> (accessed 16 August 2011).

About authors

Prof. George G. Gogoberidze, Leading Research Fellow, Department of Economics and Management, Russian State Hydrometeorological University (RSHU).

E-mail: ggg_iczm@rshu.ru

Dr Maria A. Mamayeva, head of the International Relations Office, Russian State Hydrometeorological University (RSHU).

E-mail: mamaeva@rshu.ru