

УДК 911.3 (26)

**А. Г. Дружинин, Г. М. Федоров, И. А. Дец, В. В. Горочная
Н. В. Гонтарь, С. С. Лачининский, А. С. Михайлов**

**ЛОКАЛИЗАЦИЯ КРУПНОГО БИЗНЕСА В ПРИМОРСКИХ ЗОНАХ
КАК ФАКТОР ТРАНСГРАНИЧНОЙ КЛАСТЕРИЗАЦИИ
(НА ПРИМЕРЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ)**

5

Проанализированы факторы и особенности локализации интересов крупного бизнеса в 14 приморских регионах Европейской части России. Показано, что в большинстве ситуаций интерес крупного бизнеса к приморским зонам связан с концентрацией крупных (на шельфе и в береговой зоне) месторождений нефти и газа, с решением логистических задач (экспортно-импортные операции), а также (в меньшей степени, преимущественно на черноморском побережье) – с реализацией отдельных рекреационных проектов. Локализация крупного бизнеса (его головных офисов, филиалов, отдельных предприятий) обусловлена также общей тенденцией притяжения к морю (отдельным участкам побережья) хозяйственной активности, инфраструктуры и населения, выступая при этом в качестве одного из значимых факторов (и индикаторов) как общей экономической активности, так и трансграничного кластерообразования. Фокусируясь на важнейших морских портах (Новороссийска, Усть-Луки, Санкт-Петербурга, Мурманска и др.), трансграничная активность крупного бизнеса обретает трансакваториальные свойства и характеристики; кластеризация при этом получает дополнительные импульсы, а сами кластеры, развиваясь, являют сетевые, рассредоточенные формы.

The factors and features of localization of large business interests in 14 European coastal regions of Russia are analyzed. It is shown that the interest of large business in the coastal zones is commonly associated with the concentration of large oil and gas fields (on the shelf and in the coastal zone), with the logistics tasks (export-import operations), and (to a lesser extent, mainly Black Sea coast) with the implementation of certain recreational projects. Localization of large business (its head offices, branches, individual enterprises) is also conditioned by the general trend for economic activities, infrastructure and population to get advanced to the sea (some parts of the coast), which serves as one of the significant factors (and indicators) of economic activity, and cross-border clustering. Focusing on the most important seaports (Novorossiysk, Ust-Luga, St. Petersburg, Murmansk, etc.) cross-border activity of large business acquires trans-aquatorial properties and characteristics; clustering, thus, receives additional impulses, while the clusters demonstrate networking, dispersed forms in their development.

Ключевые слова: приморские зоны, крупный бизнес, трансграничные кластеры, Европейская часть России.

Key words: coastal zones, large business, transboundary clusters, European part of Russia.



Введение

6

Концентрация капитала и производства — объективный закон современной рыночной экономики, и в данном контексте ее доминантой и узловым элементом выступает именно крупный бизнес. Активность крупных бизнес-структур имеет четкую территориальную привязку, ориентирована на ресурсный потенциал и рынки соответствующих регионов, превращаясь тем самым в повсеместный приоритетный фактор регионально-хозяйственного развития. В России (где влияние интегрированных структур на экономику и ее пространственную организацию традиционно исключительно велико) в постсоветский период под воздействием глобализации наблюдается не только фактическое формирование крупных бизнес-структур, но и их «транснационализация», включение в мирохозяйственные циклы, трансграничная активность. Процесс этот придал дополнительный импульс универсальному тренду [1–4] «сдвига к морю» населения и инфраструктуры (к основным геоэкономическим коридорам и обслуживающим их портам, к ведущим приморским городам и их агломерациям), ведя к дальнейшему развитию приморских зон [5; 6] с присущими им интенсивными процессами активного взаимодействия экономических субъектов, включая и процессы их кластеризации.

Методология и методы исследования

Методологической и теоретической основой исследования являются представления о талассоаттрактивности («тяготении к морю») как одной из фундаментальных закономерностей территориальной организации экономики и расселения [7–10], о феномене приморской зоны [6; 11–13] и экономического кластера [14], о современных пространственных формах трансграничной экономической активности [5; 15]. Существенную роль при этом обретает концептуализация и делимитация соответствующих понятий и, прежде всего, ключевой в данном исследовании и всё в возрастающей мере привлекающей к себе внимание российских авторов [16–20] категории «крупный бизнес» (в нашей работе мы относим к крупному бизнесу включенные в рейтинг «РБК-500» структуры с годовой выручкой более 60 млрд руб., то есть немногим более 1 млрд дол. США по среднему обменному курсу в 2017 г., что в российской ситуации позволяет ограничить рассматриваемый круг 175-ю крупнейшими компаниями).

Оценка степени присутствия крупного бизнеса в экономике проведена по всем 14 приморским регионам Европейской части России (с акцентом на локализацию интересов крупного бизнеса в ведущих приморских городах и городских агломерациях). Преимущественное внимание при этом фокусировалось на участии крупных бизнес-структур в трансграничных связях, а также на их роли в процессах трансграничного кластерообразования.



Приморские зоны Европейской части России: локализация интересов крупного бизнеса

Преобладание добывающих отраслей в структуре российской экономики и ее исторически сложившийся (рельефно проявившийся в постсоветский период) сырьевой крен в значительной степени определяют вовлеченность приморских территорий в сферу интересов крупного бизнеса. Представленный в первую очередь структурами нефтегазового сектора, а также добывающими компаниями цветной и черной металлургии, угледобычи и лесной отрасли крупный бизнес в отношении к приморским территориям действует, главным образом опираясь на фактор наличия сырья и возможность его транспортировки, что в целом подтверждает анализ размещения его основных центров базирования (рис. 1).

7



Рис. 1. Размещение основных экономических центров с присутствием крупного бизнеса и оценка его трансграничных и морехозяйственных связей, а также общего влияния на экономику субъектов РФ приморской зоны Европейской части России



Именно сырьевой фактор привел к широкому представительству таких компаний, как «ЛУКОЙЛ», «Альянс», «АЛРОСА», АФК «Система», «Росатом», «Северсталь», «ФосАгро», «Еврохим», «Акрон», «СУАЛ», «Норильский никель» и др. в регионах Баренц-Беломорской приморской макрзоны, относительно слабозаселенной, с дисперсными «вкраплениями» экономической активности и расположенной в сложных климатических условиях. Приоритетные позиции здесь занимает Мурманская область: ресурсная база региона и его удаленность от конкурирующих портов других бассейнов определяют транспортную привязку крупного бизнеса («Северсталь», «ФосАгро», «Еврохим», «Акрон», «СУАЛ», «Норильский никель», «ТГК-1») к приморской территории области на длительную перспективу.

Балтийская приморская зона в силу изолированности Калининградской области и одновременно наличия огромного демографического потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области, дополненного не только логистическими преимуществами, но и агломерационным эффектом, отличается резкой неравномерностью (асимметрией) присутствия крупного бизнеса в пользу Санкт-Петербургского приморского региона. Особенную остроту данная диспропорция стала приобретать с нарастанием напряженности в отношениях России и стран Евросоюза, сопровождающейся введением взаимных ограничений в разных отраслях экономики. Данный процесс неблагоприятным образом сказывается на экономических возможностях Калининградской области [21–23], имеющей сухопутные границы исключительно со странами Европейского союза. Ограниченный ресурсный потенциал и узость собственного потребительского рынка приводят к тому, что на территории области структуры крупного бизнеса представлены слабо. Находящиеся здесь сборочные производства автомобильной промышленности также значительно уступают в своем потенциале развития аналогичным производствам в Санкт-Петербурге, пользующимся в последние годы всеми преимуществами экономико-географического положения и неофициального особенного статуса «северной столицы», подкрепляющегося вниманием федеральной власти к инвестициям в инфраструктуру и другие сферы жизнедеятельности города, включая имиджевую. Транспортно-логистические и агломерационные преимущества, дополняемые заметно выросшим в последние годы качеством городской среды, не только позволяют приморской зоне Санкт-Петербурга стать вторым после столицы местом концентрации высококвалифицированного менеджмента, но и привлекают сюда как крупный российский бизнес, так и ведущие, нацеленные на российский рынок международные бренды (табл. 1, 2), поддерживающие свою логистику через порты региона.

Ресурсно-сырьевая составляющая привлечения крупного бизнеса вообще не является характерной для Балтийской приморской зоны — немногочисленные месторождения Ленинградской области и даже крупнейшее в мире месторождение янтаря в Калининградской области стали лишь дополнительным фактором вовлечения территорий в ареал влияния ведущих предпринимательских структур. Тем не менее в ряде случаев присутствие некоторых компаний обусловлено именно ресурсным фактором: калининградское подразделение ЛУКОЙЛА, производства РУСАЛа и ЕвроХима в Ленинградской области и др.



Таблица 1

**Крупнейшие иностранные компании
в экономике Санкт-Петербурга**

Иностранная компания (количество занятых, чел.)	Отрасль	Объем инвестиций к 2015 г., млн евро	Выручка в 2015 г., млрд руб.	Локализация (промышленная зона)
Hyundai Manufacturing Rus (2000)	Автомобиле- строение	700	103,25	Каменка
Nissan Motors (750)	Автомобиле- строение	367	97,04	Каменка
Toyota Motors (700)	Автомобиле- строение	100	...	Шушары
British American Tobac- co (н/д)	Табачная	100	48,81	Конная Лахта
JTI Petro (н/д)	Табачная	1000	47,27	Петергофское шоссе
Novartis (350)	Фармацевтика	130	...	Новоорловская
Philip Morris Internati- onal (1200)	Табачная	850	...	Горелово
BSH Bosch und Siemens (1000)	Бытовая техни- ка	150	...	Нойдорф
Cola-Cola (1000)	Пищевая	100	...	Пулковское шоссе
Scania (650)	Автомобиле- строение	35	...	Шушары

Источник: составлено авторами.

Таблица 2

**Крупнейшие иностранные компании
в экономике Ленинградской области**

Иностранная компания	Отрасль	Объем инвестиций, млн евро	Выручка в 2015 г., млрд. руб.	Локализация
Philip Morris Izora	Табачная	600	88,61	Ломоносовский район
Ford Motor	Автомобиле- строение	230	1,07	Всеволожский район
International Paper	Производство бумаги	600	36,45	Выборгский район
Nokian Tyres	Производство шин	150	22,73	Всеволожский район
Kraft Rus	Пищевая	100	18,62	Ломоносовский район
СП «Сименс» / Си- ловые машины	Газовые турби- ны	275	...	Ломоносовский район

Источник: составлено авторами.



Интерес крупного бизнеса к южным приморским территориям Европейской части России — существенно слабее. Представляющие Каспийскую приморскую зону регионы изначально находятся здесь наименее выгодном положении, что связано также и с недостаточным уровнем развития реализуемых «морем» внешнеторговых, трансграничных контактов. Иная ситуация в Азово-Черноморской приморской макрорегии, где превалирующий ресурсно-сырьевой профиль российской экономики (в том числе и ее агросектора) формирует устойчивый спрос крупного бизнеса преимущественно на транспортно-логистические услуги. На этом фоне в условиях действия введенного Западом режима санкций имеют место особые условия хозяйствования (в первую очередь для крупнейших, поддерживающих активные транснациональные связи) на территории Крыма; дополнительным лимитирующим активность крупного бизнеса фактором являются присущие полуострову инфраструктурные ограничения.

Проведенный анализ локализации крупного бизнеса в исследуемых регионах позволил объединить их в три основные группы: «базовые для крупного бизнеса», «полупериферийные» и «периферийные». К первым отнесены субъекты Федерации, приоритетные для лидирующих по объему выручки 175 российских компаний (имеющие крупные разрабатываемые месторождения или перерабатывающие производства либо фокусирующие на себе основные экспортно-импортные потоки). Это, например, Санкт-Петербург, Ленинградская и Мурманская области. В число «периферийных» включены регионы (Дагестан, Калмыкия и др.), в силу разных причин не представляющие интереса для экспансии крупного бизнеса — его присутствие здесь ограничивается в основном территориальными подразделениями федеральных сетей связи, банков и ритейла, в некоторых случаях отдельными филиалами, прежде всего государственных корпораций. Промежуточное положение занимают регионы «полупериферии» (Калининградская, Ростовская области, Краснодарский край), где в сопоставлении с «периферией» общеэкономические условия более благоприятны, но для крупного бизнеса нет тем не менее значимых аттракторов, что приводит к усеченному, секторальному присутствию ведущих российских и зарубежных корпораций.

Характерно, что из регионов севера Европейской части России только Калининградская область и Республика Карелия не вошли в число базовых для крупного бизнеса (рис. 2). При этом, согласно исследованию Н.В. Зубаревич [19], в 2005 г. к базовым в данном регионе относилась только Мурманская область. Отличия в методике исследований, безусловно, невозможно не принимать во внимание, тем не менее важно констатировать, что именно за последнее десятилетие крупный бизнес усилил свое проникновение в структуру экономики Архангельской области, Ненецкого автономного округа, Ленинградской области и Санкт-Петербурга.

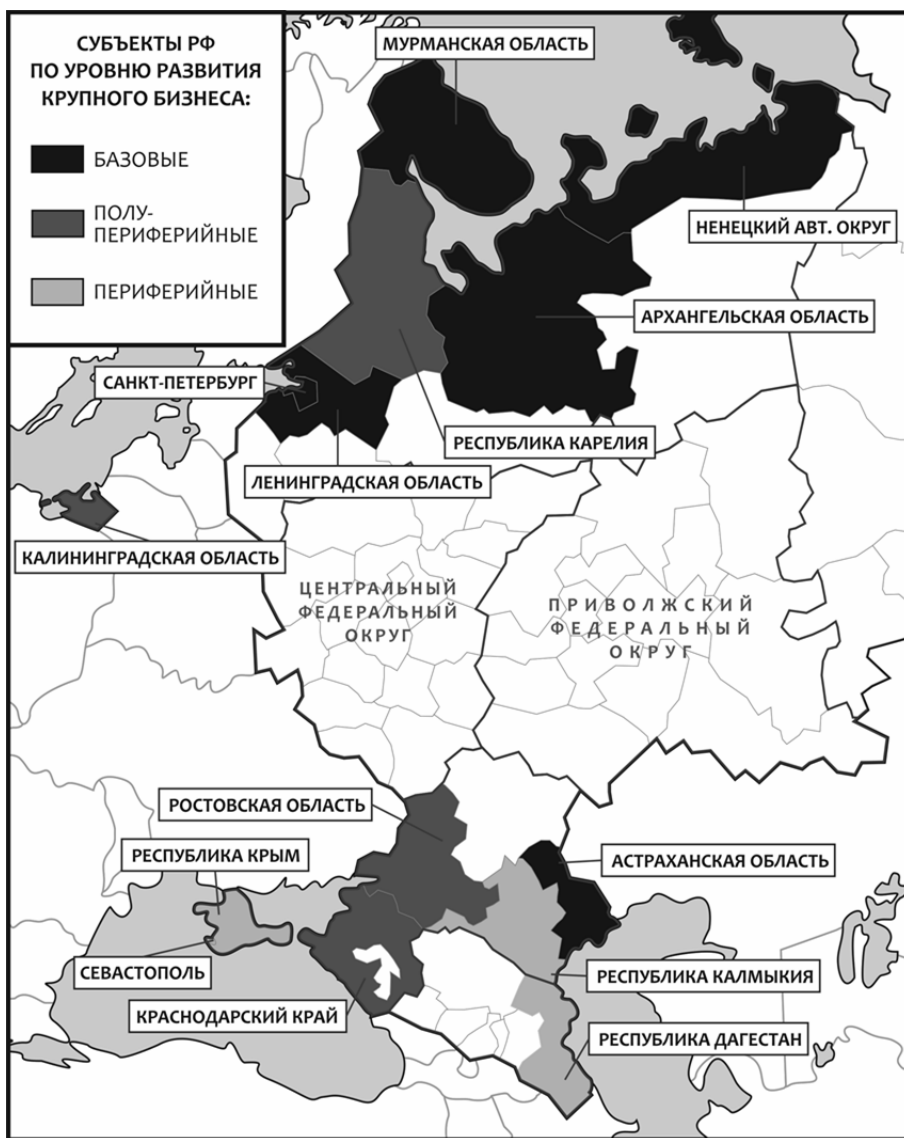


Рис. 2. Распределение исследуемых территорий по уровню развития (присутствия) крупного бизнеса

Среди регионов Юга столь заметные изменения не зафиксированы: к категории базовых для крупного бизнеса отнесены лишь Астраханская область, что обусловлено в первую очередь ресурсным фактором. Краснодарский край и Ростовская область, классифицированные в используемой трехступенчатой типологии в качестве «полупериферии» (в отличие от четырехступенчатой типологии Н. В. Зубаревич, где они отнесены к регионам экспансии), в системе координат крупного бизнеса фактически не изменили своего позиционирования.



В системе интересов российского крупного бизнеса в большинстве ситуаций приморские зоны выступают, таким образом, в качестве «периферийно-полупериферийных»; интерес к ним связан преимущественно с концентрацией крупных (на шельфе и в береговой зоне) месторождений нефти и газа, с решением логистических задач (экспортно-импортные операции), а также (в меньшей степени) с реализацией отдельных рекреационных проектов. Для значительной части ведущих инфраструктурно-сервисных компаний (магистральный транспорт, финансы, связь, ритейл, страхование) привлекательность приморских территорий корреспондирует также с общей талассоаттрактивностью экономики и населения, превращая в фокусы бизнес-активности ведущие приморские городские агломерации.

Крупный бизнес и процессы трансграничного кластерообразования: специфика приморских зон

Как свидетельствует проведенное исследование, локализация крупного бизнеса выступает в качестве одного из значимых факторов трансграничного кластерообразования в приморских зонах. Имеет место при этом и выраженная региональная специфика, предопределяемая геоэкономической, селитебной, природно-климатической и ресурсно-хозяйственной характеристиками территории.

Санкт-Петербург и тяготеющая к нему Ленинградская область — основной (в сопоставлении с остальными приморскими зонами России) центр локализации крупного бизнеса и реализации им трансграничных контактов. В городе работают такие крупнейшие международные бренды, как *Siemens, Toyota, General Motors, Nissan, Hyundai, Coca-Cola, PepsiCo, Gillette, Novartis* и многие другие. В 2016 г. количество действующих предприятий в экономике города с участием иностранного капитала составило 1600 единиц со среднесписочной численностью работающих — 207 тыс. чел. (из расчета 129 чел. на одно предприятие). Основной тенденцией реализации новых крупных инвестиционных проектов в Ленинградской области является ориентация на выпуск экспортной продукции. Наблюдается и существенная концентрация хозяйственной активности (в том числе и пространственная): шесть крупнейших экспортно-ориентированных проектов стоимостью 540 млрд рублей обеспечивают 53 % от общей величины инвестиций по всем проектам, реализуемым в регионе; три из пяти — предприятия химической промышленности, расположенные вокруг ведущего по грузообороту порта Усть-Луга.

Лидер по размерам инвестиций — «Газпром», реализующий в Ломоносовском районе (Горелово) долгосрочный (2013—2018) проект строительства завода по производству сжиженного природного газа с ориентацией на рынки Европы, Латинской Америки, Индии. Крупнейшими инвесторами являются также Балтийская газохимическая компания и «НГСК», размещающие производства в Кингисеппском районе (в «Восточной промзоне Кингисепп») по производству метанола. Предварительные оценки величины вложений — 1,3 млрд дол. и



1,15 млрд дол. соответственно. Срок реализации данных проектов рассчитан до 2019 г. Покупателем продукции Балтийской газохимической компании преимущественно выступит азиатский рынок; на сегодняшний день торговым партнером является японский торговый дом *Marubeni Corporation*. Предприятие «НГСК» в своих будущих экспортных поставках ориентируется в основном на европейский рынок.

Характерные для экономики Санкт-Петербурга, Ленинградской и Архангельской областей синхронные и ярко выраженные процессы кластерообразования как в морских отраслях, так и в сопряженных с ними сферах вызваны также локализацией и развитием предприятий оборонно-промышленного комплекса.

Калининградская область – эксклавный приморский регион, чьи крупные предприятия ориентированы на переработку беспошлинно ввезенного сырья и сборку комплектующих, что определяет стоимость конечной продукции в качестве важнейшего фактора конкурентоспособности.

Добыча нефти в области началась в 1975 г. и на сегодняшний день реализуется такими компаниями, как ООО «Лукойл-Калининградморнефть», ОАО «Калининграднефть». Ежегодные объемы добычи невелики – свыше миллиона тонн; из-за отсутствия собственного нефтеперерабатывающего завода добываемая в регионе нефть в основном отправляется на экспорт. Экспорт производимых судов и лодок составляет 11,9%, что обеспечивается хозяйственной деятельностью ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь». Данное предприятие вместе с «33-м судоремонтным заводом» (г. Балтийск) входят в «Объединенную судостроительную корпорацию» – российский государственный судостроительный холдинг. В целом на территории области крупный бизнес представлен слабо; при этом доля государственных предприятий достигает только около 8% от общей выручки 30 крупнейших компаний в 2015 г., а крупных сырьевых компаний – 6%.

Крупные компании, развивающие трансграничные, трансакваториальные контакты, широко представлены в Баренц-Беломорской приморской зоне и сфокусированы на эксплуатации лесных ресурсов, а также месторождений полезных ископаемых: алмазов, бокситов, гипса, базальта, свинца, цинка, марганца. Ключевыми игроками со стороны крупного бизнеса в регионе являются (помимо имеющих общероссийское присутствие банков, предприятий связи и сервисных подразделений ресурсоснабжающих холдингов) АО «Архангельский целлюлозно-бумажный комбинат» (*Pulp Mill Holding GmbH*, г. Северодвинск), «Севмаш», АО «СПО "Арктика"» и ЦС «Звездочка», объединенные в ОАО «Северный центр судостроения и ремонта», которое базируется в г. Северодвинске и является дочерним обществом ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», Котласский электромеханический завод и др. Их усилиями сформированы горно-химический (Мурманская область), судостроительный (Архангельская область) кластеры и др.

В Ростовской области именно крупный бизнес выступает в качестве основного драйвера, инициатора и катализатора кластерогенных тен-



денций. Усилению финансовой устойчивости, развитию возможностей диверсификации способствовала интеграция крупных и средних предприятий в группы компаний (главные «ядра кластерной конденсации» — ГК «Юг Руси» и ГК «Астон»). Важной особенностью региона можно считать непосредственную взаимосвязь крупного бизнеса с использованием морских грузоперевозок, что повлекло за собой усиление талассоаттрактивности за счет строительства каждым из крупных игроков рынка собственных портовых терминалов, а в ряде случаев — также судостроительных и судоремонтных предприятий (характерный пример — ГК «Астон», занимающаяся наряду с основным агропроизводством не только транспортировкой своей продукции, но также судостроительной и судоремонтной деятельностью).

Иной сценарий взаимодействия крупных предприятий наблюдается в Краснодарском крае. Несмотря на профильность экономики региона, аналогичную Ростовской области, основная часть крупных компаний сосредоточена в сфере индустрии энергоносителей, включая систему логистики и транзита на территории края. Развитие компаний, наряду с модернизацией и переоснащением основных фондов, происходит по холдинговому сценарию (за счет скупки пакетов акций предприятий смежной сферы деятельности). Косвенная талассоаттрактивность производства связана с использованием морских портов (в первую очередь Новороссийского морского торгового порта) для международного транзита энергоносителей. Производственная талассоаттрактивность Новороссийска может сделать его в перспективе ядром приморского трансграничного кластера — при развитии конкурентного потенциала и деловой среды региона. Для создания большей конкурентной массы в регионе и развития конкуренции, в свою очередь, требуется включение трансграничного конкурентного и кооперативного взаимодействия, чего на данный момент не происходит.

Регионы российской части Прикаспия в силу своих ресурсно-позиционных и социально-экономических характеристик в целом малопривлекательны для локализации структур крупного бизнеса. На территории данных регионов представлены либо ведущие российские инфраструктурно-сервисные компании, в том числе транспорта (РЖД), связи («Вымпелком», «Мегафон» и др.), кредитно-финансовой сферы («Сбербанк», «ВТБ», «Россельхозбанк» и др.), либо отдельные сети розничной торговли («Магнит», «X5 Retail Group», «Эльдорадо» и др.). Выраженная локализация территориальных подразделений (именно подразделений, дочерних компаний, а не головных структур, локализованных преимущественно в Москве и Санкт-Петербурге) крупных российских бизнес-структур производственной ориентации наблюдается при этом лишь в Астраханской области (в г. Астрахань). Именно в данном регионе деятельность и локализация крупного бизнеса по ряду аспектов (добыча и транспортировка энергоресурсов, судостроение) напрямую связаны с морем, обретают черты трансграничной, оказывают существенное влияние на социально-экономическое развитие



приморских территорий. Здесь действуют дочерние структуры двух ведущих компаний России в сфере ТЭК («Газпрома» и «ЛУКОЙЛА»), а также специализирующаяся на судостроении и производстве оборудования для добычи нефти на шельфе группа компаний «Каспийская энергия» («дочка» Объединенной судостроительной корпорации). В Республиках Дагестан и Калмыкия структуры крупного бизнеса, кроме ведущих банков, операторов связи, «Газпрома», РЖД и отдельных торговых сетей (X5 Retail Group и Эльдорадо), не представлены. Морской фактор в локализации крупного бизнеса в регионе также не играет главной роли.

Современное изолированное положение Крыма по отношению к экономическим процессам практически удаляет компании, функционирующие на его территории, из международного разделения труда. Анализ страновой принадлежности крупных компаний, функционирующих в Крыму, позволил обнаружить, что практически все они зарегистрированы в России, Украине либо в офшорных зонах (главным образом на Кипре). Под воздействием санкций на смену крупному бизнесу приходят более мелкие компании, деятельность которых часто не выходит за пределы российских границ. Крупные компании (с весомым госучастием) ориентированы на бизнес в судостроительной, портовой, туристско-рекреационной, химической, транспортной и банковской сферах Крыма. В судостроительной и портовой отраслях крупнейшим активом является Севастопольский морской завод имени Серго Орджоникидзе – градообразующее предприятие Севастополя. Основным же фокусом внимания крупного бизнеса выступает туристско-рекреационный комплекс Южного берега Крыма с центром в Большой Ялте. Из списка крупнейших компаний России активы в ТРК Крыма имеют дочерняя компания ПАО «Газпром», ПАО «Сбербанк России» и др. Интегрируясь в общероссийское экономическое пространство и выступая ареалом активных кластерогенных тенденций (в рекреации, судостроении), Крым одновременно пока не может полномасштабно реализовать предопределяемый его транспортно-географическим положением потенциал транснациональных, трансграничных контактов.

Заключение

Современная российская экономика не только имеет выраженный структурный сырьевой крен, но и экстравертна, зависима как от динамики глобальных рынков, так и от условий, способов, логистики включения в транснациональные воспроизводственные сети и потоки. В этой ситуации приморские зоны Европейской части России (представляя собой не только приоритетные для страны ее «геоэкономические коридоры», но и «сгустки» селитебной и хозяйственной активности) закономерным образом выступают значимой для крупного бизнеса сферой локализации его интересов. Фокусируясь на важнейших морских портах (Новороссийска, Усть-Лути, Санкт-Петербурга, Мурманска



и др.) трансграничная активность крупного бизнеса обретает трансакториальные свойства и характеристики; кластеризация при этом получает дополнительные импульсы, а сами кластеры, развиваясь, являются сетевые, рассредоточенные формы.

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

Список литературы

16

1. *Agenda 21 of ocean geography // Geography, oceans and coasts towards sustainable development / Vallega A. [et al.]. (eds.) Milano, 1998. P. 17–116.*
2. *Pak A., Majd F. Integrated coastal management plan in free trade zones, case study // Ocean and Coastal Management. 2011. № 54. P. 129–136.*
3. *Green D. Issues in coastal zone management. UK: Thomas Telford Press, 2009.*
4. *Druzhinin Alexander G., Gorochnaya Vasilisa V., Dets Igor A. et al. Trans-aquatorial Clustering within the Trend of Cross-border International Economic Interactions // International Journal of Economics and Financial Issues. 2016. № 6(S5). P. 128–135.*
5. *Трансграничное кластерообразование в приморских зонах Европейской части России: факторы, модели, экономические и экистические эффекты : монография / под ред. А.Г. Дружинина. Ростов-н/Д., 2017.*
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.*
7. *Дергачёв В.А. Основы экономического районирования Мирового океана. Киев, 1980.*
8. *Покшишевский В.В., Федоров Г.М. Основы географии населения и расселения в пределах Мирового океана // География океана: теория, практика проблемы / отв. ред. А.П. Алхименко, С.Б. Слевич. Л., 1988. С. 148–161.*
9. *Сальников С.С. Экономическая география океана – новое перспективное направление экономической и социальной географии // Советская география. Л., 1984. С. 231–242.*
10. *Дружинин А.Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Сер. географическая. 2016. №6. С. 7–16.*
11. *Бондаренко В.С. Экономико-географическое изучение приморских зон // Вестник МГУ. География. 1981. №1. С. 36–41.*
12. *Гогоберидзе Г.Г. Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий // Проблемы современной экономики. 2008. №2. С. 266–270.*
13. *Дружинин А.Г. Экономический потенциал приморской зоны: понятийно-категориальные основы концепции // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2004. №4. С. 54–60.*
14. *Портер М. Конкуренция. М., 2005.*
15. *Druzhinin Alexander G., Gorochnaya Vasilisa V. Economic Clusterisation and Complexation: the Specificity of the Coastal Zones of the South of Russia // Journal of Applied Economic Sciences. 2016. Vol. 11, is. 6(44). P. 1017–1025.*
16. *Панпэ Я.Ш., Галухина Я.С. Российский крупный бизнес: первые 15 лет: экономические хроники 1993–2008. М., 2009.*



17. Хоффман Д. Олигархи: богатство и власть в новой России. М., 2007.
18. Фортескью С. Русские нефтяные бароны и магнаты металла. Олигархи и государство в переходный период. М., 2008.
19. Зубаревич Н.В. Крупный бизнес в регионах России: территориальные стратегии развития и социальные интересы : аналитический доклад. М., 2005.
20. Кузнецова О.В., Кузнецов А.В., Туровский Р.Ф., Четверикова А.С. Инвестиционные стратегии крупного бизнеса и экономика регионов. М., 2009.
21. Федоров Г.М., Кузнецова Т.Ю., Разумовский В.М. Влияние близости моря на развитие экономики и расселения Калининградской области // Известия Русского географического общества. 2017. Т. 149, №3. С. 15–31.
22. Клемешев А.П. Российский эксклав на Балтике: эволюция эксклавности и поиск путей ее преодоления // Балтийский регион. 2009. Вып. 2. С. 102–114.
23. Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеев В.С. Россия на Балтике: 1990–2012 годы. Калининград, 2013.

Об авторах

Александр Георгиевич Дружинин – д-р геогр. наук, проф., Северо-Кавказский НИИ экономических и социальных проблем Южного федерального университета; профессор (исследователь), Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: alexdru9@gmail.com

Геннадий Михайлович Федоров – д-р геогр. наук, проф., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: gfedorov@kantiana.ru

Игорь Андреевич Дец – канд. геогр. наук, науч. сотр., Институт географии СО РАН, Россия.

E-mail: igordets@ya.ru

Василиса Васильевна Горочная – канд. эконом. наук, ст. науч. сотр., Северо-Кавказский НИИ экономических и социальных проблем Южного федерального университета, Россия.

E-mail: tunduk@hotmail.com

Николай Владимирович Гонтарь – канд. геогр. наук, доц., ведущий науч. сотр. Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем Южного федерального университета, Россия.

E-mail: passat01@mail.ru

Станислав Сергеевич Лачининский – канд. геогр. наук, доц., Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: lachininsky@gmail.com

Андрей Сергеевич Михайлов – канд. геогр. наук, ст. науч. сотр. Центра анализа и стратегического планирования Балтийского федерального университета им. И. Канта, Россия.

E-mail: AndrMikhailov@kantiana.ru



The authors

Prof Aleksander G. Druzhinin, Director, North-Caucasus Research Institute of Economic and Social Problems, Southern Federal University, Russia.

E-mail: alexdru9@mail.ru

Prof Gennady M. Fedorov, Director of the Institute of Nature Management, Spatial Development, and Urban Planning, Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad. Russia.

E-mail: Gfedorov@kantiana.ru

Dr Igor A. Dets, Research Fellow, the Institute of Geography, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: igordets@ya.ru

Dr Vasilisa V. Gorochnya, Research Fellow, North-Caucasus Research Institute of Economic and Social Problems, Southern Federal University, Russia.

E-mail: tunduk@hotmail.com

Dr Nikolay V. Gontar, Research Fellow, North-Caucasus Research Institute of Economic and Social Problems, Southern Federal University, Russia.

E-mail: passat01@mail.ru

Dr Stanislav S. Lachininskiy, Associate Professor, the Department of Economic and Social Geography, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: lachininsky@gmail.com

Dr Andrei S. Mikhailov, Deputy Director/Senior Research Fellow, the Centre for Analysis and Strategic Planning, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: AndrMikhailov@kantiana.ru