

КРУПНЫЙ БИЗНЕС В ПРИМОРСКИХ ЗОНАХ РОССИИ: ФАКТОРЫ И ОСОБЕННОСТИ ЛОКАЛИЗАЦИИ

А. Г. Дружинин ^{а, б}

^а Южный федеральный университет,
344006, Россия, Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 105.

^б Балтийский федеральный университет им. И. Канта,
236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

Поступила в редакцию 25.07.2019 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2019-4-8

© Дружинин А. Г., 2019

Фиксируемый в последние годы в Российской Федерации выраженный «разворот к морю» экономики, инфраструктуры и систем расселения (проявляющийся в развитии портово-логистических комплексов и «припортовой» промышленности, строительстве морских трубопроводов, активизации нефте- и газодобычи на морском шельфе, росте демографического потенциала ряда приморских городов и др.) во многом коррелирует с интересами и активностью крупного бизнеса. В статье (нацеленной на анализ особенностей и важнейших факторов локализации крупных бизнес-структур в приморских зонах России) дана оценка «мореориентированности» крупнейших российских компаний (установлено, в частности, что из первых 100 по рейтингу «РБК-500» компаний страны «мореориентированность» имеет место у 42; их суммарная доля в общем по Российской Федерации выпуске товаров и услуг достигает 16,5 %), охарактеризованы приоритеты (отраслевые и региональные) крупного бизнеса в «морской экономике», акцентирована их трансформация под воздействием геополитических и геоэкономических факторов. Показано, что в контексте активизации евразийской интеграции (в том числе в форматах «Большой Евразии») именно крупный бизнес выступает основным драйвером морехозяйственного комплексобразования, равно как и формирования аквально-территориальных (в том числе трансграничных) хозяйственных структур. Идентифицированы приоритетные для крупного бизнеса приморские зоны России; особое внимание при этом уделено Балтике, в том числе и эксклавной Калининградской области (где «приморский фактор» социально-экономического развития реализуется как «местными» структурами («Содружество» и «Автор холдинг»), так и межрегиональными, транснациональными бизнес-акторами («Объединенная судостроительная корпорация», «Газпром», «Лукойл» и др.).

Ключевые слова:

приморская зона, приморские города, Россия, крупный бизнес, морехозяйственный комплекс, региональное развитие, Балтийский регион

Введение

Мировой океан, его ресурсный потенциал неизменно оказывали (и продолжают оказывать) фундаментальное влияние на развитие человечества, на его пространственную организацию, и феномен этот в полной мере акцентирован, осмыслен российской общественно-географической наукой [1–5]. Постсоветский период

Для цитирования: Дружинин А.Г. Крупный бизнес в приморских зонах России: факторы и особенности локализации // Балтийский регион. 2019. Т. 11, № 4. С. 136–151. doi: 10.5922/2079-8555-2019-4-8.

ознаменован не только масштабным «переформатированием» Евразии [6; 7], но и трансформацией глобального позиционирования самой России, перманентной адаптацией страны и ее регионов к новым геоэкономическим и геополитическим реалиям, в том числе на основе возросшей морехозяйственной активности. Четко выраженный в Российской Федерации в последние годы «разворот к морю» экономики, инфраструктуры и систем расселения [8; 9] не только поддерживается в целом последовательной государственной политикой¹, но и напрямую корреспондирует с интересами предпринимательских структур, прежде всего крупнейших, ведущих компаний. Концептуальное осмысление, анализ и оценка «мореориентированности» крупного российского бизнеса, выявление факторов, особенностей и форматов его локализации и активности в приморских зонах составляют основной мотив и целевой ориентир данной статьи.

Крупный бизнес в современной России: «морские» ориентиры и интересы

Представления о «крупном бизнесе» как особом экономическом феномене циркулируют (применительно к российской специфике) в научной литературе с конца 1990-х годов [10; 11]. Высвечивая данное явление (сформировавшееся в постсоветских условиях и при этом в целом тождественное мирохозяйственным реалиям), исследователи констатируют наличие в Российской Федерации достаточно устойчивой группировки крупных, влиятельных бизнес-структур, фиксируют ее динамизм, изменчивость [12], акцентируют пространственную специфику в функционировании крупного бизнеса, наличие у последнего выраженных локализационных приоритетов [13; 14]. Сохраняющееся осознание нетривиальности задачи отнесения к крупному бизнесу тех или иных экономических агентов [15] при этом сочетается со стремлением выработки статистически «считываемых» критериев идентификации бизнеса как крупного², а также с устоявшейся практикой делимитации крупного бизнеса на основе многочисленных (РБК, Forbes, Эксперт, Коммерсант) рейтингов.

В современной России (согласно Росстату³) зарегистрировано более 4,5 млн предприятий и фирм, но при этом (если ориентироваться на итоги рейтингования, например рейтинг 500 крупнейших компаний России, составляемый РБК⁴) действуют лишь 195 компаний с годовым объемом выручки более 60 млрд руб., т. е. в основном соответствующих критерию крупных. Согласно авторским подсчетам на их долю (по итогам 2017 года) приходится более 36 % от всего выпуска товаров и услуг по Российской Федерации, причем почти 44 % валовой выручки структур «крупного бизнеса» обеспечивают первые десять (лидирующих в рейтинге) компаний (табл. 1).

¹ Приоритеты государственной политики зафиксированы в таких нормативных актах, как ФЦП «Мировой океан» (1998), «Морская доктрина России на период до 2020 года» (2001), «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года» (2010), ФЦП «Мировой океан» на 2016—2031 гг. (2015) и др.

² Еще два десятилетия назад Я.Ш. Паппэ [10] предложил рассматривать в подобном качестве структуры с объемом продаж более 1 млрд дол. США, и данный подход, как полагают [16], и в настоящее время сохраняет актуальность.

³ Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017. М., 2018.

⁴ Рейтинг 500 крупнейших компаний России за 2018 год. Росбизнесконсалтинг. URL: <https://www.rbc.ru/rbc500/> (дата обращения: 09.07.2019).

Таблица 1

**Степень концентрации экономической активности в России
(с учетом валовой выручки предприятий и организаций), 2017 год**

Место в рейтинге	Суммарный объем валовой выручки, млрд руб.	Удельный вес в общем по России выпуске товаров и услуг, %
Первые 10 (по объему валовой выручки) компаний	29 897	16,1
Первые 50 (по объему валовой выручки) компаний	49 001	26,4
Первые 100 (по объему валовой выручки) компаний	58 797	31,7
Первые 200 (по объему валовой выручки) компаний	68 231	36,8

Составлено автором с учетом данных РБК (*Рейтинг 500* крупнейших компаний России. URL: <https://www.rbc.ru/rbc500/>) и Росстата.

«Каркасные» для экономики страны и сравнительно немногочисленные субъекты крупного бизнеса зачастую интегрированы между собой (в том числе сложными конфигурациями предпринимателей-партнеров [12]) и в существенной мере аффилированы с государством либо с контролируемыми им хозяйственными структурами («Газпром», «Роснефть», «Сбербанк» и др.). Весомая их часть — транснациональна («Лукойл», к примеру, действует в 30 странах, «Роснефть» — в 25) и в связи с этим зависима от внешнеэкономических операций и доступа на глобальные рынки. Из первой сотни ведущих компаний 17 по своему профилю — нефте- и газодобывающие, 8 специализированы в металлургической сфере, 5 — в химии и нефтехимии, что соответствует современной структуре экспорта Российской Федерации (почти 65 % его объема приходится на топливно-энергетические товары, 10,1 % — на металлы и 5,2 % — на сельскохозяйственное сырье, в первую очередь зерно). Будучи изначально сформированными (как еще полтора десятилетия ранее наглядно показала Н.В. Зубаревич [13]) на сугубо «внутриконтинентальных» территориях, благодаря логике рынка, глобализации они (осуществляя свою экспансию в приморские регионы) последовательно трансформировались в органичную часть «океанического хозяйства» (если следовать концепту П.Н. Савицкого), явив результирующую и субъект трансграничных, трансконтинентальных обменов. И хотя лишь две входящие в топ-100 компании можно корректно классифицировать как *собственно морехозяйственные*⁵ («Объединенная судостроительная корпорация» и «Сахалин Энерджи» — компания-оператор проекта «Сахалин-2»), проведенный анализ позволяет акцентировать многоаспектную (и весьма существенную) *морео-риентированность* лидеров российского крупного бизнеса (табл. 2).

⁵ Следуя устоявшимся в российской науке представлениям, к «морскому хозяйству» мы относим портовую логистику и морские виды транспорта, судостроение и судоремонт, добычу и переработку морских биоресурсов, извлечение минерального сырья на морском шельфе, приморские виды рекреации, а также соответствующие структуры научно-образовательного комплекса.

Таблица 2

Группировка крупнейших компаний России (первые 100 компаний согласно рейтингу РБК за 2018 год) по степени и характеру «мореориентированности»

Степень «мореориентированности»	Преобладающий хозяйственный профиль	Наименование компаний (бренды)	Удельный вес в суммарном объеме валовой выручки первых 100 компаний, %
<i>Очень высокая.</i> Собственно морехозяйственные компании	ОПК и машиностроение, нефть и газ	«Объединенная судостроительная корпорация», «Сахалин Энеджи»	1,1
<i>Высокая.</i> «Морезависимые» (транспортозависимые) компании с подразделениями, ориентированными на отдельные виды морского хозяйства	Нефть и газ, строительство инфраструктуры	«Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «НОВАТЭК», «Стройгазмонтаж», «СтройТрансНефтеГаз», «Зарубежнефть», «Арктикгаз», <i>UCL Holding</i> , «Росатом»	33,0
<i>Существенная.</i> Прочие «морезависимые» (транспортозависимые) компании	Нефть и газ, металлы и горная добыча, химия и нефтехимия, автомобили, ОПК и машиностроение	«Сургутнефтегаз», «Транснефть», «Татнефть», «Евраз», «НЛМК», «Русал», «Северсталь», «Сибур», «ММК», «Группа УГМК», «Металлоинвест», «СУЭК», «Мечел», «Еврохим», «Тойота Моторз», «ТМК», «Славнефть», «ФольксвагенГруп Рус», «Автотор холдинг», «ДНС Групп», «Объединенная двигателестроительная корпорация», «ФОСАгро», «Независимая нефтегазовая компания», «Киа моторз рус», «Мерседес-Бенц рус», «Уралкалий», «Группа Содружество», «Хендэ мотор СНГ», «Томскнефть ВНК», «Русснефть»	18,6
<i>Умеренная.</i> Компании как учитывающие феномен «притяжения к морю» экономики и населения, так и отчасти опирающиеся на морскую логистику	Финансы, транспорт, торговля, нефтепереработка, дистрибуция, нефть и газ	«Сбербанк России», «РЖД», «ВТБ», «X5 Retail», «Магнит», «АФК Система», «Мегаполис», «Газпромбанк», «Лента», «Филип Морис», «Альфа-Банк», «Открытие», «Внешэкономбанк», «Ашан», «Дикси», «Россельхозбанк», «Метро Кэш», «Леруа Мерлен Восток», «Автоваз», «Новый поток», <i>Merlion</i> , «Красное и белое», «Мостотрест», «МУМТ», «М-Видео», «Рольф», «Группа Окей», «Нижекамскнефтехим», «ОМК», «Группа ГАЗ», «СНС», «ТАИФ-НК», «ЧТПЗ», «КамАЗ», «Трансмашхолдинг», «ЛСР», «Мейджор», «ФортеИнвест», «Иркутская нефтяная компания», «Уралвагонзавод»	30,0
<i>Незначительная</i>	Инвестиции, ОПК и машиностроение, телекоммуникации, электроэнергетика, фармацевтика	«Ростех», «Россети», «ИнтерРАО», «Аэрофлот», «ОАК», «РусГидро», «МТС», «МегаФон», «Т Плюс», «Алроса», «ВымпелКом», «Ростелеком», «Дж.Т.И. Россия», «Протек», «Вертолеты России», «ГК ТНС энерго», «Катрен», «Корпорация Тактическое ракетное вооружение», «ГК ПИК», «ЕвроСибЭнерго», «Почта России», «Русэнергосбыт», «Ташир», «Национальная компьютерная корпорация», «Полус», «Евросеть», «СОГАЗ», Эппл Рус, ФК Пульс, «Московский кредитный банк», «Проктер энд Гембл», «Мосинжпроект»	17,3

Составлено автором с учетом рейтинга РБК (<https://www.rbc.ru/rbc500/>) и информационных ресурсов крупнейших российских компаний.

Предлагаемое структурирование (носящее экспертный характер и базирующееся на учете преобладающей для тех или иных отраслей экономики логистики, фактической активности крупнейших российских компаний в морехозяйственной сфере, их реальной и потенциальной сфокусированности на концентрирующийся в приморских зонах инвестиционный и потребительский спрос) носит, разумеется, рамочный, концептуальный характер, поскольку полноформатная дифференциация по степени «мореориентированности» любого рода хозяйственных структур (и особенно структур крупного бизнеса, зачастую объединяющего разнопрофильные подразделения и активы) крайне осложнена, в том числе и в силу информационных причин. Наиболее корректно можно идентифицировать численно преобладающие (58) бизнес-структуры, характеризующиеся незначительной и умеренной «мореориентированностью», а также типологические группы с «очень высокой» («собственно морехозяйственные компании») и «высокой» ориентацией на «морской фактор» (12 из 100 ведущих компаний). К последним тем не менее относятся именно лидеры российского крупного бизнеса, ведущие госкомпании, задающие общий тренд; их пространственное поведение активизирует экономическую динамику приморских зон, превращая последние (наряду с факторами глобализации, трансграничной регионализации и социально-экономической концентрации) в приоритетную сферу локализации интересов и активности предпринимательских структур.

Локализация структур крупного бизнеса в приморских зонах России: факторы, особенности, тренды

Активность структур крупного бизнеса в приморских зонах (общественно-географических таксонах особого рода, приуроченных непосредственно к морскому побережью и характеризующихся выраженной проекцией «фактора моря» на селитебную и экономическую структуру [17; 18]) *избирательна* и, предопределяясь ресурсными и позиционными характеристиками той или иной территории, в целом коррелирует с постсоветскими трендами морехозяйственной динамики, с глобализацией, с европейской интеграцией, с геоэкономическими и геополитическими изменениями на евразийском пространстве.

С середины 1990-х годов (когда экономика страны стремительно обрела открытость и одновременно выраженный сырьевой, компрадорский профиль) в фокусе «морских» интересов формирующегося крупного российского бизнеса оказалось прежде всего портовое хозяйство (за 1994—2018 годы грузооборот морских портов России вырос более чем в 8 раз, превысив 948 млн т), свою наивысшую поступательную динамику обретшее в условиях крайне благоприятной конъюнктуры на глобальных рынках энергоносителей в первую половину нулевых годов (период, когда перевалка грузов в морских портах страны увеличилась на 25 % практически ежегодно). Выстраивая ориентированную на портовые терминалы логистику, крупный бизнес обретал «морезависимость», причем стратегии его в тот период были предельно *евроориентированными* (ярчайшее их воплощение — порт Усть-Луга, ныне — крупнейший на Балтике, реализующий экспортные интересы таких ведущих компаний, как «Роснефть», «НОВАТЭК», «СИБУР», «Уралкалий» и др. [19]). Инвестиции же тяготели к важнейшим, уже сложившимся логистическим центрам и транспортным коридорам (ведя к концентрации и кластеризации «приморских» подразделений крупного бизнеса),

существенно повышая (в формате новой регионализации России [20]) статус и привлекательность немногочисленных приморских регионов с развитой внешнеторговой инфраструктурой (вне этой тенденции, пожалуй, — лишь ввод в эксплуатацию компанией «Лукойл» в 2000 году нефтяного терминала на Баренцевом море вблизи поселка Варандей, впрочем также ориентированного на экспорт). На этом фоне наблюдалось инкорпорирование стивидорных компаний в крупные бизнес-структуры (наподобие «Роснефти», обеспечивающей более 40 % всей российской нефтедобычи и контролирующей терминалы в Туапсе, Находке и Мурманске⁶), которое дополнялось консолидацией портовых активов в рамках отдельных специализированных корпораций (например, *UCL Holding*, 92-й в рейтинге РБК, включающий «Морской порт Санкт-Петербург», «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» и «Универсальный перегрузочный комплекс», а также Туапсинский и Таганрогский морские порты).

На рубеже 1990—2000-х годов вследствие транспортно-транзитной политики «Газпрома» (40-й компании в глобальном рейтинге *Forbes*, обеспечивающей 12 % мировой и 69 % российской добычи природного газа) морехозяйственная активность Российской Федерации обретает новый импульс (и вектор) благодаря системе морских газопроводов (воспринимаемых зачастую и в качестве важнейших инструментов «газовой дипломатии» [21]). Итоговая пропускная способность данных сооружений на Балтике и в Причерноморье (повторяющих конфигурацию основных экспортно-импортных «коридоров» страны и столь же ориентированных на Европу, поскольку 92 % природного газа «Газпром» экспортирует именно европейским потребителям) составляет 157,5 млрд м³ в год, что эквивалентно 65 % от объема поставки в 2018 году российского природного газа на внешние рынки. Симптоматично, что 2008 году «Газпром» приступил также к реализации «частично морского» газотранспортного проекта и в Тихоокеанской России (подача природного газа по трубопроводу «Сахалин — Хабаровск — Владивосток» начата в 2011 году; проектная производительность его первого пускового комплекса — 5,5 млрд м³ газа в год).

С начала 2000-х годов привлекательность приморских зон для крупного бизнеса (причем не только «морезависимого») все больше предопределяется пролонгированными (до сих пор сохраняющими свое действие [22, 23]) процессами «стягивания» демографического и экономического потенциала в немногие ведущие урбанистические центры. Пространственная организация современной России при этом такова, что на побережье (до 50 км от моря), в приморской зоне (до 200 км), а также в полосе непосредственной (эффективной) транспортно-экономической доступности от нее (до 500 км) в Российской Федерации локализованы «столицы» 31 субъекта Федерации, в совокупности концентрирующие почти 27 % населения всех региональных центров (включая и общефедеральный). За последние семнадцать лет (с 2002 года) население Санкт-Петербурга выросло на 15,5 %, Сочи — на 11,8 %, Калининграда — на 10,5 % (все население приморских городов страны — на 8,1 %); возможности этих, равно как и иных, узловых приморских поселений (табл. 3) предопределяют дополнительный стимул «сдвига» того или иного бизнеса (включая и крупный) к морю, к наиболее высокоразвитым сегментам приморских зон.

⁶ *Роснефть*. Годовой отчет за 2018 год. URL: https://www.rosneft.ru/upload/site1/document_file/a_report_2018.pdf (дата обращения: 19.07.2019).

Таблица 3

**Удельный вес наиболее крупных (людностью свыше 250 тыс. чел)
городов приморской зоны в масштабе Российской Федерации
(по основным социально-экономическим показателям)**

Город	Доля в населении, %		Доля в России, %		
	России	Приморских городов РФ	В инвестициях в основной капитал	В вводе жилья	В розничном товарообороте
Санкт-Петербург	3,6	39,1	0,95	4,46	4,44
Ростов-на-Дону	0,77	8,3	0,22	1,41	0,40
Махачкала	0,49	5,3	0,01	1,50	0,01
Владивосток	0,43	4,6	0,06	0,13	0,22
Астрахань	0,36	3,9	0,16	0,36	0,14
Сочи	0,35	3,7	0,06	0,15	0,21
Калининград	0,32	3,5	0,09	0,57	0,19
Севастополь	0,30	3,2	0,04	0,22	0,21
Архангельск	0,24	2,6	0,02	0,17	0,10
Мурманск	0,20	2,2	0,08	0,03	0,13
<i>Всего</i>	7,06	76,4	1,69	9,00	6,05

Составлено автором по данным Росстата⁷.

В целом же в 17 «талассоцентрированных» приморских регионах (характеризуемых смещенностью к морскому побережью важнейших ядер социально-экономической активности [24]), концентрирующих около 20 % жителей страны, по итогам 2017 года введено 23,9 % от всего объема жилья по РФ; на эти территории приходится почти 21 % розничного товарооборота страны. Данная пропорция (с асимметрией в пользу городских агломераций) существенна для крупного ритейла, строительного бизнеса, ведущих финансовых структур. Характерно, что именно в Санкт-Петербурге зародились крупные торговые сети «Лента» и «О'кей»; достаточно привлекательны крупнейшие приморские города и для других лидеров сетевой торговли (табл. 4).

Таблица 4

**Локализация в приморской зоне торговых центров
компаний «Метро», «О'кей» и «Ашан»**

Бизнес-структура	Число торговых центров в целом по России	Число торговых центров в приморских зонах	Локализация (и число) торговых центров в приморских городах
«Метро»	92	10	Санкт-Петербург (3), Ростов-на-Дону (3), Астрахань (1), Архангельск (1), Калининград (1), Новороссийск (1)
«О'кей»	77	29	Санкт-Петербург (23), Астрахань (2), Ростов-на-Дону (2), Мурманск (1), Сочи (1)
«Ашан»	314	13	Санкт-Петербург (8), Ростов-на-Дону (4), Симферополь (1)

Составлено автором на основе анализа сайтов компаний.

⁷ Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов. 2018. Статистический сборник. М.: Росстат, 2018.

Повышенный платежеспособный спрос, дополняемый хорошими логистическими возможностями, предопределяет иницируемую крупным бизнесом реиндустриализацию приморских зон за счет размещения предприятий автосборки (производств «Тойота Моторз», «Хёндэ мотор СНГ» и др.), а также пищевой промышленности (характерный пример — компания «Содружество» в Калининградской области). Значимым (и знаковым) аспектом «мореориентированной» реиндустриализации стало учреждение в 2007 году «Объединенной судостроительной корпорации», включившей в свой состав четыре десятка предприятий, проектно-конструкторских и научных центров, расположенных в том числе на востоке страны. Подавляющая часть субъектов крупного бизнеса при этом продолжает фокусировать свои интересы на немногих приморских городских центрах, главным образом Европейской части [16]. Даже такие по российским меркам «гиганты» розницы, как «X5 Retail» и «Магнит» (занимающие соответственно 7-ю и 9-ю строки в рейтинге РБК-500), не имеют своих подразделений в Тихоокеанской России. Крупнейший российский ритейл (за исключением компании «Ашан») не представлен в Крыму (96 % территории полуострова, ставшего с марта 2014 года вновь российским, представляет собой приморскую зону [19]); там же не функционирует и филиальная сеть доминирующих на рынке ведущих, транснациональных по своей сути, российских банков («Сбербанка», «ВТБ» и др.). Отсутствуют супермаркеты «Перекресток» в Дагестане.

Геоэкономические и геополитические причины, задавая крупному бизнесу аттракторы и рамки приморской локализации, параллельно⁸ сами же и видоизменяют его пространственные приоритеты, способствуя формированию (в первоочередном порядке у ведущих компаний, бизнес-структур с весомой долей госсобственности) *многовекторной геостратегии*, множащей в приморских зонах России число «плюсов» и «точек» роста, расширяющей их пространство на Арктику, а также побережья российского Дальнего Востока. «Драйверами» данной мегатенденции становится мотивированное (как локализацией энергоресурсов, так и геополитическими интересами) смещение акцентов нефте- и газодобычи в пользу морского шельфа, а также развитие рынка сжиженного природного газа (СПГ).

С 1995 года разведку и обустройство месторождений углеводородного сырья в северной части Каспийского моря осуществляет «Лукойл». Начиная с 1999 года добыча энергоресурсов ведется (с 2007 года под контролем «Газпрома») и на шельфе о. Сахалин (в 2006 года здесь начато сооружение первого в России предприятия по производству СПГ; в 2018 году его доля составила 4,8 % от общего спроса на СПГ в АТР и около 3,6 % от общемирового спроса на СПГ⁹). Центры морской газодобычи формируются «Газпромом» в Камчатском крае, а также в шельфовых зонах Охотского и Карского морей; этой же компанией начата добыча нефти на Приразломном месторождении в Печорском море, также прорабатывается проект предприятия СПГ во Владивостоке. Проявляет морехозяйственную активность и «Роснефть», владеющая в настоящее время 55 лицензиями на участки в акваториях арктических, дальневосточных и южных морей России. Крупный «мореориентированный» (базирующийся на технологиях СПГ) проект реализуется на севере полуострова Ямал компанией «НОВАТЭК» (в 2018 году ей добыто 68,8 млрд м³ природного газа), приступающей также к созданию опорных баз своего бизнеса (терминалы по хранению и перевалке СПГ) в Мурманской области и на Камчатке.

⁸ По мере растущего осознания провала западноцентричной российской внешней политики [25], обострения глобального соперничества корпораций и держав [26], а также смещения центра экономической активности на восток Евразии, в первую очередь в Китай [27].

⁹ Годовой отчет ПАО «Газпром» за 2018 год. М., 2019. URL: <https://www.gazprom.ru/f/posts/01/851439/gazprom-annual-report-2018-ru.pdf> (дата обращения: 10.07.2019).

Реальный удельный вес морской составляющей нефте- и газодобычи в России пока, однако, невелик. Так «Газпром» в 2018 году извлек на шельфе всего 0,73 млрд м³ газа (при общем объеме газодобычи в 497,6 млрд м³) и 3,19 млн т нефти (из 40)¹⁰. На шельфовую зону приходится менее 3 % всего объема нефтедобычи «Роснефти»¹¹. Тем не менее согласно оценкам (подвергаемым, впрочем, сомнению [28]), к середине XXI столетия только Арктический шельф будет обеспечивать от 20 до 30 % всей российской нефтедобычи. Мотивированные динамикой глобальных энергетических рынков (и геополитикой) любого рода «морские» проекты, выстраиваемые структурами российского бизнеса (особенно в Арктической зоне), — долгосрочны, затратны и характеризуются высокими рисками. Их продвижение достигается за счет как государственного участия (что не только активизирует развитие Северного морского пути [29], но и инициирует дополнительную локализацию военной и иной инфраструктуры по всему контуру морского побережья страны), так и наработанной практики транснациональных партнерств (включая вовлечение в проекты значимых геэкономических акторов наподобие *Exxon Mobil*, *Royal Dutch Shell*, *Statoil*, *Total* и др.), ведущей к фактической интернационализации важнейших сегментов морского хозяйства России.

Энергетические проекты (чья перспектива напрямую соотносится с возможностями морского транспорта [29, 30]) проецируются на развитии в приморских зонах новых центров судостроения («Роснефть» совместно с АО «Роснефтегаз» и АО «Газпромбанк» реализуют проект по выпуску крупнотонажных судов в г. Красный Камень Приморского края; специализированная судовой верфь сооружается компанией «НОВАТЭК» в Мурманской области). Данный процесс предопределяет (в рамках механизма «инвестиционных квот») возможности наращивания материально-технической базы российского рыболовства. На этом фоне все рельефнее просматриваются контуры генерируемого структурами крупного бизнеса (и их альянсами) аквально-территориального комплексобразования (в том числе транснационального), а также дальнейшей кластеризации приоритетных направлений морехозяйственной активности. Наиболее последовательно этот процесс протекает на российском побережье Балтики.

Морехозяйственная активность крупного бизнеса в условиях геополитической и геэкономической турбулентности: специфика Российской Балтики

В юрисдикции Российской Федерации всего 7 % побережья Балтийского моря (около 500 км [31]); этот компактный сегмент приморской зоны не только наиболее плотно инкорпорирован в евроинтеграционные процессы (в том числе и в формате Балтийского региона [32]), но и является (в сопоставлении с иными приморскими территориями страны) плотнозаселенным (здесь непосредственно на побережье размещены 12 городских поселений, в сумме концентрирующих почти 6 млн жителей, т.е. 43 % горожан, проживающих на морских побережьях страны), экономически освоенным и инфраструктурно обустроенным, притягательным для населения и бизнеса. В пространственном отношении он (будучи интегрирован акваторией в статусе «открытого моря») биструктурен (вынесенная на запад Калининградская область с 1991 года фактически эксклавна, что предопределяет специфику условий и практик хозяйствования [33—35]) и асимметричен (практически моноцен-

¹⁰ Годовой отчет ПАО «Газпром» за 2018 год. М., 2019. URL: <https://www.gazprom.ru/f/posts/01/851439/gazprom-annual-report-2018-ru.pdf> (дата обращения: 10.07.2019).

¹¹ *Роснефть*. Годовой отчет за 2018 год. URL: https://www.rosneft.ru/upload/site1/document_file/a_report_2018.pdf (дата обращения: 19.07.2019).

тричен), с выраженной доминантой Санкт-Петербургского приморского региона [41], второго по значению в стране фокуса социально-экономической активности и аттрактора миграции (по итогам 2017 года абсолютной величиной лишь вдвое уступающего Московскому региону). Именно здесь, в пределах Российской Балтики, локализованы штаб-квартиры 14 (из 200) крупнейших российских компаний, что существенно уступает «внутриконтинентальным» Москве и Подмосковию (119 и 15), но в то же время многократно превышает аналогичный показатель (3) по остальным приморским городам страны.

С 2008 года условия функционирования крупных бизнес-структур в российском сегменте приморской зоны Балтики претерпевают системные изменения, сопровождаемые эффектами возрастающей по амплитуде турбулентности. Подчиняясь законам экономической цикличности [37], углубляется волатильность на важнейших для России (и ее приморских транспортных коридоров) сырьевых рынках, последние видоизменяются, а доступ на них оказывается усложнен, требует все новых и новых крупных инвестиций. Резко проявившийся (с 2014 года) кризис в системе отношений «Россия — Запад» (базовых для трансграничных территорий балтийского порубежья России, особенно для калининградского эксклава) не только порождает геополитическое размежевание (инициируя в том числе и формирование Российской Федерацией компонент собственной автономной конструкции коммуникации и жизнеобеспечения на Балтике), но и все заметнее превращает северо-западный «фасад» нашей страны в ее «фасадный форпост». Под влиянием глобальной и макрорегиональной динамики (активизирующей также межстрановую, межпортовую конкуренцию за российские товаропотоки [38], за китайский транзит [39]) свой былой геоэкономический вес постепенно утрачивает и весь Балтийский регион в целом: если в 2010 году совокупная доля выходящих к Балтийскому морю стран (без России) в мировом ВВП (по официальном обменному курсу) достигала 8,1%, то в 2017 году — лишь 6,6%. Показательно, что уже в 2011 году произошло существенное (на 8,7 процентных пункта) снижение удельного веса балтийских портов в общем морском грузообороте России; в последующий период данный показатель, демонстрируя волнообразное колебание, в целом уменьшался (в 2008—2018 годах доля Балтики в морском грузообороте страны, по данным Ассоциации морских портов России, сократилась с 47,3 до 33,3%). На этом фоне присутствие крупного бизнеса в приморских зонах (как и его системообразующая экономическая роль) тем не менее сохраняется и даже усиливается, а сама Российская Балтика превращается в узловой, центральный элемент всей морехозяйственной деятельности страны.

В частности, уже имеющий место в регионе «морезависимый» кластерогенез в судостроении, автосборке (притягивающей к себе шинное производство, производство автостекла, выплавку электростали [40]) и пищевой промышленности в настоящее время дополняется формированием кластера СПГ-производств (комплекс «Газпрома» в районе Усть-Луги, а также проект СПГ «Криогаз-Высоцк», реализуемый ПАО «НОВАТЭК» и АО «Газпромбанк»). В логике «колеи зависимости» на этом фоне сохраняется тренд наращивания перегрузочных мощностей, включая и новое портовое строительство (универсально-погрузочный комплекс в Приморском, Ленинградской области; круизный терминал в Пионерском Калининградской области и др.). Выстраивание крупными бизнес-структурами (при весомой господдержке¹²) *морехозяйственного мегакластера* с четкой внешнеторговой ориентацией (локализованного преимущественно на побережье Финского залива) не только подкрепляет конкурентные позиции всего транспортно-логистического коридора

¹² Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010—2020 гг.). URL: <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2014/264> (дата обращения: 24.07.2019).

Российской Федерации на Балтике, но и четче акцентирует статус Санкт-Петербурга как безусловной «морской столицы» России. Дальнейшее развитие Санкт-Петербургского портово-промышленно-инновационного комплекса (принятое в 2019 году решение о перемещении в Санкт-Петербург из Москвы штаб-квартиры «Объединенной судостроительной корпорации» в данном контексте симптоматично) предполагает его сопряженность с калининградским эксклавом (в свою очередь, закономерно разворачивающимся к морю [31] и при этом обретающим дополнительный, ориентированный непосредственно на структуры крупного бизнеса функционал в связи с правительственным решением об учреждении на острове Октябрьском в Калининграде финансового офшора).

Заключение

По мере выхода на глобальные рынки и инкорпорирования в транснациональные воспроизводственные цепочки современной российский крупный бизнес обретает все большую «мореориентированность», сопровождаемую его многоаспектной, возрастающей и при этом избирательной активностью в приморских зонах страны. Драйверами данной тенденции (в существенной мере присущей судостроению, нефте- и газодобыче, химии и нефтехимии, металлургии, отдельным отраслям машиностроения и в меньшей — ритейлу, строительству, финансовому сектору) выступают не только императивы логистики либо активизирующаяся конкуренция за использование ресурсного потенциала Мирового океана, но и пролонгированная концентрация потребительского и инвестиционного спроса в ведущих приморских центрах, обретающих свойства «коридоров развития». Наиболее весомы позиции крупнейших российских компаний в шельфовой нефте- и газодобыче, судостроении, в портовом хозяйстве — отраслях, выступающих ныне основным драйвером морехозяйственного комплексобразования, равно как и формирования аквально-территориальных (в том числе трансграничных) хозяйственных структур. Созвучная евразийской геоэкономической динамике (в том числе и формированию «Большой Евразии») «многовекторная» стратегия локализации производств лидирующими энергосырьевыми компаниями (придающая импульс развитию приморских территорий в том числе в Арктической зоне, в Тихоокеанской России) при этом сочетается с устойчивой сфокусированностью интересов крупного бизнеса на ведущих городских агломерациях и тяготеющих к ним транспортных коридорах на Западе и Юго-Западе Российской Федерации. Особо приоритетны для крупного бизнеса приморские зоны на Балтике, даже в условиях возросшей после 2014 года геополитической турбулентности сохраняющие свой коммуникационный, рыночный, инфраструктурный и инновационный потенциал.

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда (проект 1918-00005 «Евразийские векторы морехозяйственной активности России: региональные экономические проекции»).

Список литературы

1. Сальников С. С. Экономическая география океана — новое перспективное направление экономической и социальной географии // Советская география. Л., 1984. С. 231 — 242.
2. Слевич С. Б. Океан: ресурсы и хозяйство. Л., 1988.
3. Лавров С. Б. Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды в океане и региональное развитие приморских районов // Вопросы географии океана. Л., 1983. С. 25 — 31.

4. Дружинин А. Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Сер. географическая. 2016. № 6. С. 7—16.
5. Бакланов П. Я. Морское пространственное планирование: теоретические аспекты // Балтийский регион. 2018. Т. 10, № 2. С. 76—85.
6. Druzhinin A. Russia in modern Eurasia: The Vision of a Russian Geographer // *Quaestiones Geographicae* 2016. № 35 (3). P. 31—39.
7. Безруков Л. А. Географический смысл создания «Большой Евразии» // География и природные ресурсы. 2018. № 4. С. 5—14.
8. Radvanyi J. Quand Vladimir Poutine se fait géographe... // *Hérodote. Géopolitique de la Russie*. 2017. № 166—167. P. 113—132.
9. Druzhinin A. The sea factor in the spatial and socio-economic dynamics of today's Russia // *Quaestiones Geographicae*. 2019. 38 (2). P. 91—100.
10. Паннэ Я. Ш. «Олигархи»: экономическая хроника, 1992—2000. М., 2000.
11. Паннэ Я. Ш., Галухина Я. С. Российский крупный бизнес: первые 15 лет: экономические хроники 1993—2008. М., 2009.
12. Паннэ Я. Ш. О новых конфигурациях собственников в российском крупном бизнесе // Вопросы экономики. 2011. № 6. С. 123—137.
13. Зубаревич Н. В. Крупный бизнес в регионах России: территориальные стратегии развития и социальные интересы. Аналитический доклад. М., 2005.
14. Кузнецова О. В., Кузнецов А. В., Туровский Р. Ф., Четверикова А. С. Инвестиционные стратегии крупного бизнеса и экономика регионов. М., 2009.
15. Паннэ Я. Ш. Российский крупный бизнес как экономический феномен: особенности становления и современного этапа развития // Проблемы прогнозирования. 2002. № 1. С. 29—46.
16. Дружинин А. Г., Федоров Г. М., Дец И. А. и др. Локализация крупного бизнеса в приморских зонах как фактор трансграничной кластеризации (на примере Европейской части России) // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2018. № 1. С. 5—18.
17. Бондаренко В. С. Экономико-географическое изучение приморских зон // Вестник МГУ. География. 1981. № 1. С. 36—41.
18. Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85—100.
19. Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели. Ростов н/Д, 2016.
20. Трейвиш А. И. Город, район, страна и мир. Развитие России глазами страноведа. М., 2009.
21. Proegrou F. Why Russian gas diplomacy fails: the geopolitics-energy in Ukraine and Turkey // *Asia Europ. Journal*. 2017. Vol. 15, № 1. С. 21—37.
22. Зубаревич Н. В. Стратегия пространственного развития: приоритеты и инструменты // Вопросы экономики. 2019. № 1. С. 135—145.
23. Druzhinin A. Spatial capabilities and barriers of postindustrial metropolitan regional development (the case of Rostov-on-Don) // *Regional Research of Russia*. 2013. Т. 3, № 4. P. 356—361.
24. Трансграничное кластерообразование в приморских зонах Европейской части России: факторы, модели, экономические и экистические эффекты. Ростов н/Д, 2017.
25. Diesen G. Russia's Geoeconomic Strategy for a Greater Eurasia. L., 2017.
26. Шупер В. А. Россия в глобализованном мире: альтернативы развития // Вопросы философии. 2008. № 12. С. 3—21.
27. Глазьев С. КНР как новый глобальный лидер // Доклад Изборскому клубу. 2015. URL: <https://izborsk-club.ru/7581> (дата обращения: 20.11.2018).
28. Käpylä J., Mikkola H. The promise of the geoeconomic Arctic: a critical analysis // *Asia Europ. Journal*. 2016. Vol. 14, is. 2. P. 203—220.
29. Вардомский Л. Б. Северный морской путь как механизм обеспечения связанности Большой Евразии // Мир перемен. 2019. № 2. С. 129—140.
30. Brigham L. W. Arctic marine transport driven by natural resource development // *Baltic Rim Economies: Special Issue on the Future of the Arctic*. 2013. № 2.
31. Приморские зоны России на Балтике: факторы, особенности, перспективы и стратегии трансграничной кластеризации : монография. М., 2018.

32. Клемешев А.П., Корнеевец В.С., Пальмовский Т. и др. Подходы к определению понятия «Балтийский регион» // Балтийский регион. 2017. Т. 9, № 4. С. 7—28.

33. Клемешев А.П. Трансформация эксклавноности в условиях политической глобализации // Полис. Политические исследования. 2005. № 4. С. 143—157.

34. Fedorov G. M., Mikhailov A. S., Kuznetsova T. Yu. The influence of the sea on the economic development and settlement structure in the Baltic Sea region // Baltic region. 2017. Vol. 9, № 2. P. 4—18.

35. Клемешев А.П., Федоров Г.М. От изолированного эксклава — к «коридору развития» // Альтернативы российского эксклава на Балтике. Калининград, 2004.

36. Лачининский С.С., Семенова И.В. Санкт-Петербургский приморский регион: геоэкономическая трансформация территории. СПб., 2015.

37. Baburin V.L. The resistance of the greater Baltic region states to market cycle changes // Baltic Region. 2009. Vol. 11, № 1. P. 4—13.

38. Межевич Н.М., Шамахов В.А. Беларусь и государства Прибалтики в системе транспортной политики России и Китая : научный доклад. СПб., 2019.

39. Druzhinin A. G., Dong Y. One Belt — One Road Initiative: A Window of Opportunity for Russia's Western Border Regions // Baltic Region. 2018. Vol. 10, № 2. P. 39—55.

40. Клюев Н.Н. Промышленное и транспортное освоение территории России в постсоветский период // География и природные ресурсы. 2018. № 1. С. 5—14.

Об авторе

Александр Георгиевич Дружинин, доктор географических наук, профессор, директор Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем, Южный федеральный университет, Россия; профессор-исследователь, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: alexdru9@gmail.com

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

LARGE BUSINESS IN THE COASTAL ZONES OF RUSSIA: FEATURES AND FACTORS OF LOCALISATION

A. G. Druzhinin^{a, b}

^a Southern Federal University
105 Bolshaya Sadovaya St., Rostov-on-Don, Russia, 344006

^b Immanuel Kant Baltic Federal University
14 A. Nevski St., Kaliningrad, Russia, 236016

Received 25 July 2019
doi: 10.5922/2079-8555-2019-4-8
© Druzhinin A. G., 2019

Russia's evident 'turn to the sea' as regards the economy, the infrastructure, and population distribution patterns is very much in line with the interests and projects of large businesses. This change manifests itself in the development of port and logistics complexes, the port industry, the construction of offshore pipelines, more active offshore oil and gas production, the growing demographic potential of coastal cities, etc. This article aims to explore the localisation of large businesses in Russian coastal zones and to analyse the 'coastalisation' of the country's largest companies. It is shown that 'coastalisation' has taken place in forty-two of Russia's top 100 companies, as rated by the Russian Business Channel. Another objective of the study is to identify large businesses' industrial and regional priorities in the maritime

To cite this article: Druzhinin, A. G. 2019, Large business in the coastal zones of Russia: features and factors of localisation, *Balt. Reg.*, Vol.11, no 4, p. 136—151. doi: 10.5922/2078-8555-2019-4-8.

economy and investigate how they are transformed under the influence of geopolitical and geo-economic factors. Amid active Eurasian integration, which includes the Greater Eurasia project, big businesses are spurring the development of maritime economic complexes and the formation of sea-land economic structures, including cross-border ones. The study identifies which national coastal zones are most attractive to Russian large businesses. Special attention is paid here to the Baltic Sea and the exclave of Kaliningrad where both local (Sodruzhestvo and Avtotor) and interregional/transnational companies (United Shipbuilding Corporation, Gazprom, LUKOIL, etc.) are benefitting from the coastal factor in the socio-economic development.

Keywords:

coastal zone, coastal cities, Russia, large business, maritime complex, regional development, Baltic region

References

1. Sal'nikov, S.S. 1984, Economic geography of the Ocean — a new promising area of economic and social geography. In: *Sovetskaya geografiya* [Soviet geography], Leningrad, p. 231 — 242 (in Russ.).
2. Slevich, S.B. 1988, *Okean: resursy i hozyajstvo* [Ocean: resources and agriculture], Leningrad, 315 p. (in Russ.).
3. Lavrov, S.B. 1983, Port-industrial complexes in the problem of relations between society and the natural environment in the ocean and regional development of coastal areas, In: *Voprosy geografii okeana* [Ocean Geography Issues], Leningrad, p. 25 — 31 (in Russ.).
4. Druzhinin, A.G. 2016, “Marine component” of Russian social geography: traditions and innovations, *Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya* [Proceedings of the RAS. Geographical Series], p. 10 — 19 (in Russ.).
5. Baklanov, P.Ya. 2018, Marine Spatial Planning: Theoretical Aspects, *Balt, Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 76 — 85. Doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-2-5>.
6. Druzhinin, A. 2016. Russia in modern Eurasia: The Vision of a Russian Geographer, *Quaestiones Geographicae*, Vol. 35, no. 3, p. 31 — 39.
7. Bezrukov, L.A. 2018, Geographical meaning of the creation of “Greater Eurasia”, *Geografiya i prirodnye resursy* [Geography and Natural Resources], no. 4, p. 5 — 14 (in Russ.).
8. Radvanyi, J., 2017, Quand Vladimir Poutine se fait géographe..., *Hérodote. Géopolitique de la Russie*, no. 166 — 167; p. 113 — 132.
9. Druzhinin, A. 2019, The sea factor in the spatial and socio-economic dynamics of today's Russia, *Quaestiones Geographicae*, Vol. 38, no. 2, p.91 — 100.
10. Pappé, Ya.Sh. 2000, «*Oligarhi*»: *ekonomicheskaya hronika, 1992—2000* [“Oligarchs”: the economic chronicle, 1992 — 2000], Moscow, 232 p. (in Russ.).
11. Pappé, Ya.Sh., Galuhina, Ya.S. 2009, *Rossijskij krupnyj biznes: pervye 15 let: ekonomicheskie hroniki 1993—2008* [The Russian large business: first 15 years: economic Chronicles of 1993 — 2008.], Moscow, 287 p. (in Russ.).
12. Pappé, Ya.Sh. 2011, On new configurations of owners of Russian big business, *Voprosy ekonomiki* [Economic issues], no. 6, p. 123 — 137 (in Russ.).
13. Zubarevich, N.V. 2005, *Krupnyj biznes v regionah Rossii: territorial'nye strategii razvitiya i social'nye interesy* [Big business in Russian regions: territorial development strategies and social interests], Analytical report, Moscow, 101 p. (in Russ.).
14. Kuznetsova, O.V., Kuznetsov, A.V., Turovskii, R.F., Chetverikova, A.S. 2009, *Investionnye strategii krupnogo biznesa i ekonomika regionov* [Investment strategy of large businesses and the regional economy], 440 p. (in Russ.).
15. Pappé, Ya.Sh. 2002, Russian big business as an economic phenomenon: peculiarities of formation and modern stage of development, *Problemy prognozirovaniya* [Forecasting Problems], no. 1, p. 29 — 46 (in Russ.).

16. Druzhinin, A.G., Fedorov, G.M., Dets, I.A., Gorochnaya, V.V., Gontar, N.V., Lachinin-sky, S.S., Mikhailov, A.S. 2018, Localization of large business in coastal zones as a factor of trans-boundary clustering (on the example of the European part of Russia) *Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Ser.: Estestvennye i medicinskie nauki* [Bulletin of the Baltic Federal University. I. Kant. Series: Natural and Medical Sciences], no. 1, p. 5–18 (in Russ.).
17. Region of Russia. Socio-economic indicators. 2017, 2018, Moscow, 865 p. (in Russ.).
18. Rating of 500 largest Russian companies in 2018, 2019, *RBC*, available at: <https://www.rbc.ru/rbc500/> (accessed 09.07.2019) (in Russ.).
19. Bondarenko, V.S. 1981, Economic and geographical study of coastal zones, *Vestnik MGU. Geografiya* [Bulletin of Moscow State University. Geography], no. 1, p. 36–41 (in Russ.).
20. Druzhinin, A.G. 2016, Russia's Coastal Zone as a Social and Geographic Phenomenon: Conceptualisation and Delimitation, *Balt. Reg.*, Vol. 8, no. 2, p. 57–67. Doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2016-2-5>.
21. *Social'no-ekonomicheskoe razvitie primorskih territorij Evropejskoj chasti Rossii: faktory, trendy, modeli* [Socio-economic development of coastal areas of the European part of Russia: factors, trends, models], 2016, Rostov-on-Don, 236 p. (in Russ.).
22. Treivish, A.I. 2009, *Gorod, rajon, strana i mir. Razvitie Rossii glazami stranoveda* [City, district, country and world. Development of Russia through the eyes of a country expert], Moscow, 372 p. (in Russ.).
23. *Rosneft*. Annual report for 2018, 2018, available at: https://www.rosneft.ru/upload/site1/document_file/a_report_2018.pdf (accessed 19.07.2019)
24. Proegrou, F. Why Russian gas diplomacy fails: the geopolitics-energy in Ukraine and Turkey, *Asia Europ Journal*, Vol. 15, no. 1, p. 21–37.
25. Zubarevich, N.V. 2019, Spatial development strategy: priorities and tools, *Voprosy ekonomiki* [Economic issues], no. 1, p. 135–145 (in Russ.).
26. Druzhinin, A. 2013, Spatial capabilities and barriers of postindustrial metropolitan regional development (the case of Rostov-on-Don), *Regional Research of Russia*, Vol. 3, no. 4, p. 356–361.
27. *Regions of Russia. Main socio-economic indicators of cities. 2018*, 2018. Statistical Digest, 443 p. (in Russ.).
28. *Transgranichnoe klasteroobrazovanie v primorskih zonah Evropejskoj chasti Rossii: faktory, modeli, ekonomicheskie i ekisticheskie efekty* [Cross-border cluster formation in the coastal zones of the European part of Russia: factors, models, economic and ecological effects], 2017, Rostov-on-Don, 421 p. (in Russ.).
29. Diesen, G. 2017, *Russia's Geoeconomic Strategy for a Greater Eurasia*, London, 206 p.
30. Shuper, V.A. 2008, Russia in a globalized world: alternatives to development, *Voprosy filosofii* [Philosophy Issues], no. 12, p. 3–21 (in Russ.).
31. Glazyev, S. 2015, China as a new global leader, *Izborskii klub* [Izborsk Club], available at <https://izborsk-club.ru/7581> (accessed 20.11.2018) (in Russ.).
32. Annual report of PJSC “Gazprom” for 2018, 2019, Gazprom, Moscow, 233 p., available at: <https://www.gazprom.ru/f/posts/01/851439/gazprom-annual-report-2018-ru.pdf> (accessed 10.07.2019) (in Russ.).
33. Käpylä, Ju., Mikkola, H. 2016, The promise of the geoeconomic Arctic: a critical analysis. *Asia Europe Journal*, June 2016, Vol. 14, no. 2, p 203–220. Doi: <https://doi.org/10.1007/s10308-015-0447-5>.
34. Vardomsky, L.B. 2019, The Northern sea route as a mechanism for ensuring the connectivity of Greater Eurasia, *Mir peremen* [World of change], no. 2, p. 129–140 (in Russ.).
35. Brigham, L.W. 2013, Arctic marine transport driven by natural resource development, *Baltic Rim Economies*, Special Issue on the Future of the Arctic, no. 2, 27 March 2013.
36. Druzhinin, A.G., Klemeshev, A.P., Fedorov, G.M. et al. 2018, *Primorskie zony Rossii na Baltike: faktory, osobennosti, perspektivy i strategii transgranichnoj klasterizacii: monografiya* [The coastal zone of Russia on the Baltic: factors, peculiarities, perspectives and strategies for cross-border clustering], Moscow, «INFRA-M», 216 s. (in Russ.).
37. Klemeshev, A.P., Korneevets, V.S., Palmowski, T., Studzieniecki, T., Fedorov, G.M. 2017, Approaches to the Definition of the Baltic Sea Region, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 4, p. 4–20. Doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2017-4-1>.
38. Klemeshev, A.P. 2005, Transformation of exclusiveness in the context of political globalization, *Polis. Politicheskie issledovaniya*, no. 4, p. 143–157 (in Russ.).`

39. Fedorov, G.M., Mikhailov, A.S., Kuznetsova T.Yu. 2017, The influence of the sea on the economic development and settlement structure in the Baltic Sea region, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 2, p. 4–18. Doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2017-2-1>.
40. Klemeshev, A.P., Fedorov, G.M. 2004, *Ot izolirovannogo eksklava — k «koridoru razvitiya»* [From an isolated exclave — to a “development corridor”], Kaliningrad, 253 p. (in Russ.).
41. Lachininsky, S.S., Semenova, I.V. 2015, Sankt-Peterburgskij primorskij region: geoeconomicheskaya transformaciya territorii [Saint Petersburg seaside region: geo-economic transformation of the territory], St. Petersburg, 191 p. (in Russ.).
42. Baburin, V.L. 2019, The resistance of the greater Baltic region states to market cycle changes, *Balt. Reg.*, Vol. 11, no. 1, p. 4–13. Doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-1-1>.
43. Mezhevich, N.M., Shamahov, V.A. 2019, Belarus’ i gosudarstva Pribaltiki v sisteme transportnoj politiki Rossii i Kitaya [Belarus and the Baltic States in the system of transport policy of Russia and China] scientific report St. Petersburg, 54 p. (in Russ.).
44. Druzhinin, A.G., Dong, Y. 2018, One Belt — One Road Initiative: A Window of Opportunity for Russia’s Western Border Regions, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 39–55. Doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-2-3>.
45. Klyuev, N.N. 2018, Industrial and transport development of the territory of Russia in the post-Soviet period, *Geografiya i prirodnye resursy* [Geography and Natural Resources], vol. 1, p. 5–14 (in Russ.).
46. Federal target program “Development of transport system of Russia (2010–2020), available at: <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2014/264> (accessed 24.07.2019) (in Russ.).

The author

Prof. Alexander G. Druzhinin, Director of the North Caucasus Institute for Economic and Social Studies, Southern Federal University, Russia; Research Professor, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: alexdr9@gmail.com

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