УДК 338.2

# Системный подход к пространственной организации морехозяйственной деятельности прибрежного региона

© 2015 г. Т.В. Турчанинова, В.Е. Храпов, А.И. Кибиткин\*

В данной статье представлены результаты ретроспективного анализа процесса изменения взаимодействия различных субъектов бизнеса на примере рыбной отрасли в рамках регионального управления. Опыт зарубежных стран и опыт плановой экономики СССР доказывает необходимость создания условий эффективного пространственного взаимодействия субъектов бизнеса морского и берегового пространства приморских регионов.

В настоящее время в отличие от плановой экономики на региональном уровне нет органа, обеспечивающего гармонизацию различных пользователей потенциала береговой и морской частей приморского региона. Каждый из участников преследует свой корпоративный интерес, зачастую не обращая внимания на социально-экономическое развитие региона. Даже в рамках одной отрасли интересы взаимосвязанных субъектов бизнеса зачастую не совпадают, поэтому поиск эффективных механизмов пространственной организации продолжается.

Результаты исследования заключаются в следующем. Выполнен сравнительный анализ подходов к развитию пространственной региональной экономики приморских регионов, выделены морское пространственное планирование, комплексный и интеграционный подходы к управлению морской деятельностью. Показана необходимость изменения современных подходов к управлению морской деятельностью, учитывающих необходимость взаимосвязи с береговой инфраструктурой приморского региона, и предложен инфраструктурный подход к управлению подобными уникальными территориями. Изучен опыт пространственной организации региональной экономики развитых стран с рыночной экономикой, в частности создание территориальных кластерных объединений.

Предложенные авторами направления развития инфраструктурных предприятий, осуществляющих взаимодействие в рамках морской акватории и береговой территории северного региона России, характерны для многих ее приморских регионов.

Решение сформулированных авторами проблем в рамках кластерного объединения при пространственной организации экономики на территории «Кольской пространственной прибрежной зоны» позволит гармонизировать интерес субъектов бизнеса в данной зоне с целью достижения максимального синергетического эффекта в развитии региональной экономики, обеспечивающей социально-экономическое развитие региона в целом.

**Ключевые слова:** морехозяйственная деятельность, пространственная организация экономики, прибрежный регион, системный подход к управлению, гармонизация, кластерная структура.

В настоящее время вопрос эффективного использования акваторий, примыкающих к береговым территориям, приобретает геополитическое значение. За последние десятилетия в акваториях морей были открыты залежи полезных ископаемых наря-

\* Турчанинова Т.В. – канд. экон. наук, доц., докторант каф. управления социально-экономическими системами Мурманского государственного технического университета.183010, г. Мурманск, ул. Спортивная, 13, Россия. tatyana\_0401@mail.ru.

Храпов В.Е. – д-р экон. наук, доц., гл. научный сотрудник  $\Phi$ ГБУН ИЭП им. Г.П. Лузина, Кольский НЦ РАН

Кибиткин А.И. — д-р экон. наук, проф., зав. каф. управления социально-экономическими системами МГТУ Мурманского государственного технического университета. 183010, г. Мурманск, ул. Спортивная, 13, Россия.

ду с ранее используемыми запасами биоресурсов. Морская акватория в современном мире используется не только для обеспечения морских транспортных магистралей, но и для добычи живых и неживых природных ресурсов. В борьбе за возможность использования потенциала морских акваторий многие государства преуспевают. Россия также в этом вопросе проявляет заинтересованность, терпение и настойчивость, которые приводят к положительным результатам. Так, были обоснованы и доказаны новые границы российской акватории в Охотском море, а в настоящий момент готовятся к подаче документы, определяющие российские границы в Арктике. Российская Федерация располагает двадцатью приморскими регионами, которые имеют экономический потенциал, опирающийся на стратегический эффект от взаимодействия элементов региональной экономической системы, включающей в себя бизнес-системы морехозяйственной деятельности и береговые биз-

нес-системы, обслуживающие морехозяйственную деятельность. От их гармоничного взаимодействия и построения механизма пространственного проникновения, обеспечивающего социальный и эколого-экономический подходы, зависит всестороннее развитие приморского региона.

Конечно, мы понимаем, что в настоящее время подобная концепция развития приморского региона не имеет необходимых условий, так как центральная власть, кроме деклараций о возможности передачи прав и возможностей (и ответственности) регионам, серьезных шагов для этого не делает. Да и в настоящее время в связи с обострением внешнеполитических взаимоотношений со многими странами ЕС и прямого политического противостояния России и США по поводу Украины передача от центральной власти властных функций на уровень регионов нецелесообразна. Но тем не менее после преодоления острого периода крайне важно привлечение региональных властей приморских регионов для активного участия в создании пространственной организации использования потенциалов морского и берегового пространства и взаимодействия субъектов бизнеса с целью решения социальных, экологических и экономических проблем.

В основе подобного подхода к развитию пространственной региональной экономики многие ученые выделяют морское пространственное планирование, позволяющее планировать морскую деятельность и ею управлять [1-6]. И это обоснованно. Во многих приморских государствах на практике разрабатываются планы управления морской деятельностью. Например, в Норвегии в период 2002 – 2006 гг. был разработан «Комплексный план управления Баренцевым морем» [7], являющийся примером пространственного управления морской деятельностью в Арктическом регионе. Этот план был направлен на создание устойчивого развития различных видов морской деятельности. Но главное внимание было сосредоточено на соблюдении интересов субъектов социо- эколого-экономических систем. Канада в 1998 - 2007 гг. разработала и приняла «План комплексного управления восточно-шотландским шельфом» [7], Великобритания в 2002 г. приняла «Морской закон. Пилотный проект Ирландское море», который действует и в настоящее время [7], Бельгия в 2003 – 2005 гг. разработала и приняла «Генеральный план бельгийской части Северного моря» [8, 9].

Морская хозяйственная деятельность, как правило, распространяется на территориальные образования отдельных акваторий морей, в которых осуществляются транспортная деятельность, рыболовство, добыча нефти и газа и т.д. (рис. 1). Причем различные виды морской деятельности в рамках различных отраслей не только одного государства, но и на межгосударственном уровне вступают в конкуренцию за преимущественное право использования потенциала морских просторов [10].

С целью преодоления негативных последствий конкурентной борьбы возникает потребность в разработке действенного механизма управления в рам-

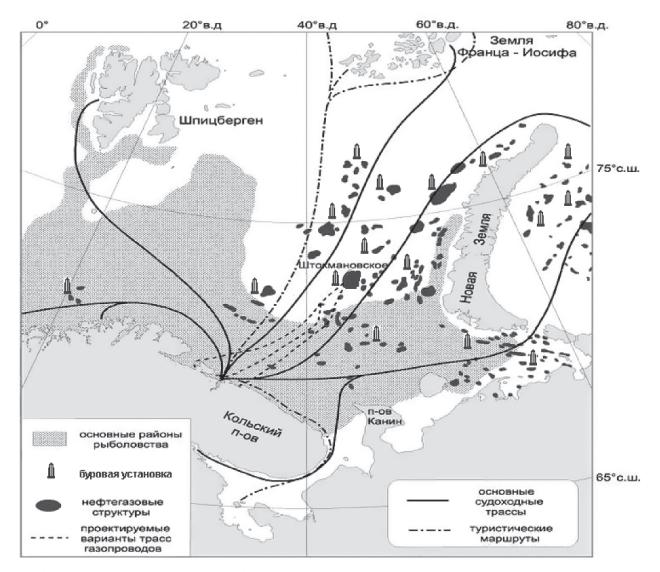
ках межведомственного взаимодействия различных хозяйственных систем в общей системе морехозяйственной деятельности 1. Многие ученые считают, что самым действенным и эффективным является комплексный и интеграционный подход [8,11-13], при использовании которого можно достичь максимального синергетического эффекта. По нашему мнению, для получения максимального синергетического эффекта от морехозяйственной деятельности приморского региона необходимо использовать инфраструктурный подход, который основывается на взаимодействии морской хозяйственной деятельности и обеспечивающей ее деятельность береговой инфраструктуры. Примером может послужить морехозяйственная деятельность в Арктике и Северной Атлантике, которая традиционно складывалась из структуры обеспечения обороноспособности страны, рыбохозяйственного и морского транспортного комплекса, а также береговой инфраструктуры, обеспечивающей эти виды хозяйственной деятельности. В настоящее время появились вертикально интегрированные комплексы и иные организационные объединения по освоению неживых природных ресурсов шельфов морских акваторий, как правило, ведущие производственную деятельность в приморском регионе, центры управления которыми расположены в центральной части России (г. Москва, Санкт-Петербург и т.д.).

Морехозяйственную деятельность Мурманской области, как любого другого приморского региона, можно представить как трехуровневую конфигурацию взаимодействия и взаимосвязи субъектов бизнеса, оказывающих существенное влияние на формирование эколого-экономической региональной системы (рис. 2).

При осуществлении морехозяйственной деятельности используются флота различных назначений и подчинения, в основном базирующиеся на территории Мурманской области: военно-морской флот; пограничной морской охраны; торговый морской флот; рыбопромысловый флот; суда различной разведки; наливные суда; специализированные суда; спасательные суда и т.д.

Для преодоления потенциальных противоречий между флотами в морской акватории можно использовать механизм формирования морского пространственного планирования (МПП) и методологию разработки проектов «Оценки воздействия на окружающую среду» (ОВОС). При этом в интересах регионального развития весьма перспективно формирование взглядов на развитие прибрежнопортовой инфраструктуры в зависимости от видов морской хозяйственной деятельности. К прибрежной портовой инфраструктуре можно отнести: базы

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года (утв. Распоряжением Правительства РФ от 08.12.2010 г. №2205-р) // СЗ РФ. 2010. №51 (З ч.). Ст. 6954.



**Puc. 1. Морехозяйственная деятельность в Арктике** [Marine economic activities in the Arctic]

стоянки и базирования флота; порты специального назначения; судостроительные, судоремонтные и рыбоперерабатывающие предприятия; топливные и нефтяные терминалы; административные и лоцманские отделения; учебные заведения; различные сервисные, консалтинговые и снабженческие организации и др. Данные предприятия создаются для технического обслуживания судов различных флотов, и их деятельность во многом зависит от потребности в них при осуществлении морехозяйственной деятельности.

При формировании нового подхода к взаимодействию многовекторных и разнонаправленных бизнес-единиц региональной экономики с целью получения максимального синегретического эффекта необходимо рассмотреть прежний опыт плановой экономики Советского Союза. В период плановой экономики, как правило, отраслевые министерства создавали территориально-произ-

водственные комплексы, включающие в себя все предприятия, функционально связанные с отраслью [14].

Сохраняя и развивая традиционные функции основных производственных звеньев, бассейновые территориальные объединения выполняли хозяйственные и социально-экономические функции: установление и развитие прямых длительных связей с поставщиками и потребителями, внешнеэкономических связей с иностранными фирмами по обменным операциям рыбопродукцией и ремонту судов; концентрация денежных и материальных ресурсов на решение крупных задач строительства и технического перевооружения предприятий; координация сбалансированного развития мощностей флота, портов, рыбокомбинатов, судоремонтных предприятий, снабженческо-сбытовых, строительных организаций; развитие социальной сферы.

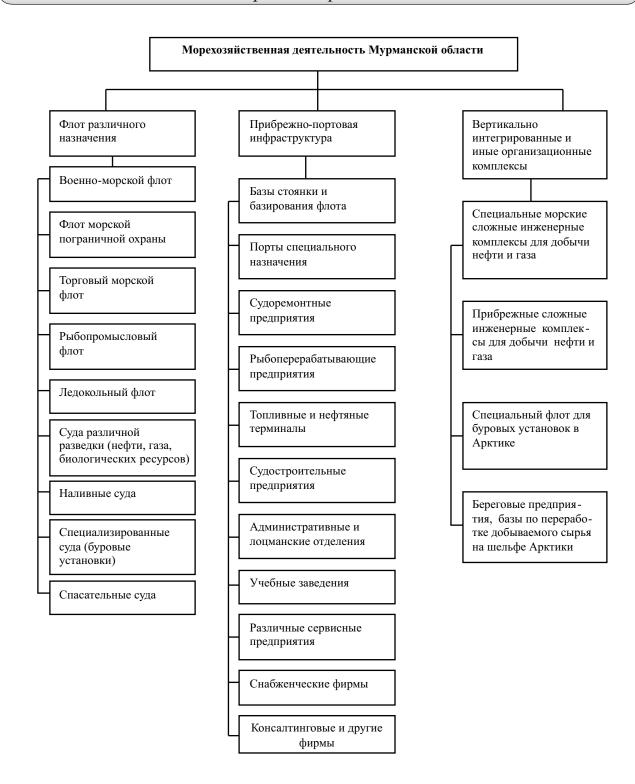


Рис. 2. Инфраструктура, обеспечивающая морехозяйственную деятельность Мурманской области [Infrastructure that provides marine economic activity of Murmansk region]

В те времена предприятия рыбной отрасли формировали бюджет Мурманской области на 30 %, т.е. использование потенциала каждого участника ВРПО «Севрыба» приводило к общему синегретическому эффекту. Проведенный анализ экономического вза-

имодействия предприятий рыбной отрасли показал, что в составе себестоимости рыбопромысловых флотов береговые предприятия составляли более 56 % [15,16]. Получая в свое пользование бесплатно квоту на вылов рыбопродукции, рыбопромыслови-

ки, выловив рыбу и продав ее, «перераспределяли» финансовый ресурс между всеми предприятиями отрасли<sup>2</sup>.

В настоящее время собственники рыбодобывающих судов, получая квотные ресурсы в пользование, распоряжаются полученными финансовыми ресурсами по своему усмотрению, и прежнего внутреннего перераспределения не происходит, а анализ показывает, что в настоящее время доля береговых предприятий в составе себестоимости промыслового флота снизилась до 2-3 %. Причем собственник рыбопромыслового судна пользуется не только результатами непосредственной деятельности компании, но и «рентой», получаемой от использования природных ресурсов. Это будет происходить до тех пор, пока не изменятся правила наделения судовладельцев квотными ресурсами, не отражающими «экономическую взаимосвязь судна с берегом». Это давно поняли и изменили ситуацию в Великобритании [17]. В Норвегии, несмотря на значительные трудности по доставке живых и неживых природных ресурсов морского шельфа, стремятся их переработку (перевалку) осуществлять на собственной территории, и это является государственной политикой. Безусловно, природные ресурсы (нефть, газ, рыба и т.д.), доставленные на берег, отправляются затем на те рынки, которые выгодны в данный момент, но определяющим является создание рабочих мест на берегу, что благоприятно влияет на социально-экономическое развитие территорий. Причем власти территорий проявляют серьезный интерес к созданию условий благоприятной среды для бизнеса, конкурируя с другими территориями. Например, в годы либерализации внешнеэкономической деятельности власти Норвегии создали условия социально-экономического развития поселения Киркенес, которое за 20 лет из небольшой деревушки превратилось в развитый промышленный и социальный населенный пункт на севере Норвегии. Это стало возможным благодаря тому, что здесь созданы условия для размещения и технического обслуживания флота, причем в значительной степени для российских рыболовецких судов. Однако в последние годы в связи приграничным расположением и активным развитием торговли Киркенес все больше превращается в туристический центр с созданием соответствующей инфраструктуры. Это привело к повышению тарифов, и российским рыбакам стало невыгодно размещаться на причалах Киркенеса, и они в большинстве уходят в другие порты, но, к сожалению, не российские, а норвежские.

Опираясь на потенциал территориальных образований и их бизнес-структур, власти создают условия социально-экономического развития собственных территорий, ставя перед собой задачу реализации целевой программы, включающей не только производственную деятельность, но и другие компоненты, такие как инновационное развитие, комплексное управление качеством продукции, различные направления сервисного обслуживания и т.д.

Территориальные органы управления должны быть заинтересованы в объединении усилий предпринимательских бизнес-единиц, субъектов инвестиционной и инновационной деятельности на вверенной им территории. Это непременно даст значительные преимущества в конкурентной борьбе, будет способствовать рационализации производственно-рыночных процессов, перераспределению рисков и проведению гибкой политики, необходимой в условиях быстро меняющейся рыночной конъюнктуры. Подобные объединения усилий в рамках территориальных образований, причем не только одной страны, в государствах с развитой рыночной экономикой оказались достаточно эффективными.

Можно в качестве примера создания эффективного структурного образования для реализации целевой предпринимательской функции, привести производителей керамической плитки в итальянском городе Сассуоло области Эмилия-Романья. Известно, что производители данной продукции являются мировыми лидерами, и это сложилось не только исторически, но явилось результатом целенаправленного развития. Наличие природных условий, повышенный спрос на различные виды строительной плитки, широкий спектр требуемого оборудования и необходимость решения целого ряда технологических, налоговых, юридических вопросов, связанных в том числе и с выходом на международные рынки, привело к тому, что производители, являвшиеся индивидуальными собственниками, решили объединиться, что значительно облегчало и удешевляло решение многих проблем. В результате было сформировано новое территориальное структурное образование - кластер. Следует отметить, что количество производителей плитки в районе города Сассуоло после Второй мировой войны неуклонно возрастало: если в 1955 г. их было 14, то к 1962 г. их число составляло 102. Следует отметить, что если раньше оборудование и технологии заказывались за рубежом, то после объединения производители плитки посчитали, что они могут сами организовать производство оборудования, и уже с 1970 г. итальянские машиностроители - производители оборудования достигли мирового уровня и в настоящее время являются поставщиками оборудования за рубеж. Поставщики оборудования территориально расположены в районе Сассуоло, они жестко конкурируют за потребителя, применяя различные приемы, создающие выгоду у потребителя по сравнению с иностранными производителями. Географическая близость позволила развиваться не только данному производству, но и

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Об утверждении Правил распределения квот добычи (вылова) водных биологических ресурсов для осуществления прибрежного рыболовства (утв. Постановлением Правительства РФ от 15.08.2008 г. №611) — URL: http://base.garant.ru/12162000/ (дата обращения: 15.12.2014).

смежным фирмам, осуществляющим сервис; изготовление пресс-форм; упаковочных материалов; красок, наполнителей, глазури; транспортные услуги и т.д.; появились консалтинговые фирмы, выполняющие проектные работы; логистические рекомендации в коммерции, рекламе, налогообложении. Но самое главное, что с ростом количества бизнес-единиц складывалось устойчивое мнение о перспективности данного направления деятельности, и поэтому стали формироваться высококвалифицированные кадры рабочих, инженеров, управленцев (менеджеров), дизайнеров, рабочих сервисных компаний и т.д.

Предприятия – производители плитки, сохраняя интенсивное соперничество, были заинтересованы в новых технологиях, качестве, сбыте, росте квалификации кадров, дизайне и поэтому создали объединение, в основе которого лежала конкуренция, и это было кластерное объединение [13,18 – 20].

Во многих государствах с развитой рыночной экономикой и экономикой переходного периода кластерные объединения используются как «точки экономического роста» региональной экономики и повышения ее конкурентоспособности. Ведь кластерное объединение – это пространственная организация бизнес-единиц, создающих в рамках объединения внутренний рынок, при котором участники объединения распространяют взаимные выгоды по следующим направлениям и связям:

- новые бизнес-единицы, приходящие из других отраслей, ускоряют свое развитее, стимулируют проведение научно-исследовательских работ и обеспечивают необходимые средства для разработки и внедрения новых стратегий;
- происходит свободный обмен информацией и быстрое распространение новшеств по каналам поставщиков или потребителей, имеющих контакты с многочисленными конкурентами;
- взаимосвязи внутри кластерного объединения, часто абсолютно неожиданно, ведут к появлению новых путей в конкуренции и создают совершенно новые возможности;
- людские ресурсы и идеи образуют новые альтернативы [20].

Через внутренний рынок создаются условия обеспечения конкурентоспособности бизнес-единиц, входящих в кластерное объединение, а затем их выхода с конкурентоспособной продукцией или услугами на региональный, национальный, а в дальнейшем и на международный рынки. Для формирования регионального стратегического социальноэкономического развития необходимо учитывать различные интересы бизнес-единиц, использующих потенциал данной территории.

По нашему мнению, управление приморскими территориями и прибрежными акваториями в качестве единого объекта государственного управления должно осуществляться региональными органами власти при осуществлении гармонизации интересов федерального центра и региона. Федеральная власть поручает, а региональная власть осущест-

вляет управление и координацию отдельных субъектов рынка, предприятий природопользователей в рамках прибрежной зоны. Причем, совершенно очевидно, что максимальный синергетический эффект, получаемый от взаимодействия бизнес-структур, будет складываться в прибрежной зоне. При этом часть эффекта будет приходиться и на Мурманскую область. С целью сосредоточения максимального внимания региональной власти можно схематично представить некую территорию и акваторию, на которой будет осуществляться максимальное взаимопроникновение бизнес-единиц, участков совместной деятельности или структурных объединений (рис. 3).

Для осуществления управления Кольской пространственной прибрежной зоной необходимо в рамках регионального правительства создать орган, который свои усилия будет направлять на повышение эффективности морской и прибрежной хозяйственной деятельности. В его задачи долно также входить урегулирование противоречий, возникающих в процессе конкурентного использования морских и прибрежных ресурсов, улучшение организационных возможностей бизнес-участников, а также создание условий для развития человеческого потенциала.

По мнению ученых, в настоящее время Кольская пространственная прибрежная зона представляет собой участок около 5,3 тыс. км<sup>2</sup>, который охватывает территорию, расположенную между п. Варегерфьорда, губой Печенга, г. Мурманском, п. Териберки [2]. Именно на этой территории предполагается реализовать многие инвестиционные проекты, связанные с морехозяйственной деятельностью на Кольском полуострове. По оценке экспертов, данная прибрежная зона в настоящее время оказывает незначительное влияние на экономику Мурманской области. В ней сосредоточены субъекты, формирующие региональный бюджет на 15 %, и задача региональных органов власти, используя потенциальные возможности прибрежной зоны и региона в целом, создать условия для расширения данной территории и охвата максимальной территории региона, вступающего в модель устойчивого развития.

Морехозяйственная деятельность, как мы отмечали, представляет систему взаимосвязанных бизнес-единиц различных отраслей и видов деятельности, она обладает значительным мультипликационным эффектом, поэтому региональным органам власти при определенных условиях необходимо осуществить поддержку в создании и функционировании таких структур, как кластерные объединения, направленных на использование целостности региональной хозяйственной системы. Кластерный подход может войти составной частью в региональную промышленную политику, в которой региональные органы власти направляют свои усилия на формирование и развитие условий взаимодействия различных субъектов рынка с целью максимального использования потенциала территории для ее социально-экономического развития.



Puc. 3. Кольская пространственная прибрежная зона [Kola coastal zone spatial]

#### Библиографический список

- 1. Айбулатов Н.А., Андреева Е.Н., Вылегжанин А.Н., Михайличенко Ю.Г. Природопользование в прибрежной зоне морей России // Изв. РАН. Сер. геогр. 2005. № 4. С. 13–26.
- 2. Васильев А.М., Денисов В.В. Проблемы и перспективы комплексного подхода к организации морской деятельности в прибрежно-морском пространстве Мурманской области // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. № 24. С. 2–11.
- 3. *Войтоловский Г.К.* Динамика развития // Теория и практика морской деятельности. М.: СОПС, 2005. Вып. 5. 248 с.
- 4. Денисов В.В. К комплексному управлению ресурсами Баренцева моря (взгляд морского географа) // Рыбные ресурсы. 2004. № 3 (8). С. 2–4.
- 5. Денисов В.В. Экологическая география полиресурсных шельфов на примере Баренцева моря// Исследования в области океанологии, физики атмосферы, географии, экологии, водных проблем и геокриологии. М.: ГЕОС, 2001. С. 94–98.
- 6. Разработка интегрированных технологий обеспечения природохозяйственной деятельности на шельфах в прибрежных зонах Арктических и

- Южных морей: отчет о НИР (заключит.). Ч. 2: 2007-5-1.5-12-0 / Мурманский Морской биологический институт Кольского научного центра Российской академии наук; науч. рук. Г.Г. Матишов. Мурманск: ММБИ КНЦ РАН, 2007. 656 с.
- 7. Комплексное управление морской средой Баренцева моря и морских районов, прилегающих к Лофтенским островам (план управления) / Доклад правительства Стортингу № 8. 2005–2006. URL: http://www.npolar.no/npcms/export/sites/np/no/arktis/barentshavet/forvaltningsplan/filer/FPB-russ.pdf. (дата обращения: 15.12.2014).
- 8. Денисов В.В. Эколого-географические основы устойчивого природопользования в шельфовых морях (Экологическая география моря). Апатиты: Изд-во КНЦ РАН, 2002. 502 с.
- 9. *Тарханова Л.Б.* Инструменты стратегического планирования морской деятельности в условиях неопределенности // Арктика: общество и экономика. 2010. № 4. С. 101-108.
- 10. Храпов В.Е. Современная оценка и развитие судоремонтной базы промыслового флота в Арктике // Национальные интересы России и экономика морских коммуникаций в Арктике: V Всероссийская морская научно-практическая конференция «Арктика 2014», Мурманск, 29–30 мая 2014 г. URL: http://narfu.

<u>ru/upload/medialibrary/6af/conf2014program.pdf</u> (дата обращения: 07.09.14).

- 11. *Котляков В.М.* География в меняющемся мире. Избр. соч. в 6 кн. Кн. 3. М.: Наука, 2001. 411 с.
- 12. Разработка предложений по направлениям развития морских побережий России, обеспечивающих сохранение, реабилитацию и устойчивое использование их ресурсов, и пилотная апробация этих предложений на примере Калининградской области. Отчет о НИР. СПб.: Российский государственный гидрометеорологический университет (РГГМУ), 2009. 446 с. URL: http://www.rshu.ru/coastproject/coast\_report.pdf (дата обращения:15.12.2014).
- 13. *Турчанинова Т.В.* Пути повышения конкурентоспособности региональной экономики // Арктика: общество и экономика. 2012. № 7. С. 125–137.
- 14. *Турчанинова Т.В.* Современное состояние рынка судоремонтных услуг Кольского полуострова и его перспективы // Экономика в промышленности. 2013. № 3. С. 44–50.
- 15. Рогачева И.А., Храпов В.Е. Государство и природные ресурсы. СПб.: Наука, 2004. 515 с.
- 16. *Храпов В.Е., Турчанинова Т.В.* Эффективность применения интегрального коэффициента при распределении биологических ресурсов сравнительно с действующим порядком // Вестник Мурманского

государственного технического университета. (МГТУ). 2005. Т. 8. № 2. С. 326–332.

- 17. *Храпов В.Е.* Современная оценка и развитие судоремонтной базы промыслового флота в Арктике // Национальные интересы России и экономика морских коммуникаций в Арктике: V Всероссийская морская научно-практическая конференция «Арктика 2014», Мурманск, 29–30 мая 2014 г. URL: http://narfu.ru/upload/medialibrary/6af/conf2014program.pdf (дата обращения: 07.09.14).
- 18. Емельянов В.Е. Механизмы и инструменты создания промышленных кластеров // Поиск. Философские и социально-экономические исследования. Выпуск Х. Серия «Экономические исследования». Сборник статей. Мурманск: МГТУ, 2005. С. 43–50.
- 19. *Турчанинова Т.В.* Структурные изменения промышленного предприятия как элемента производственной системы региональной экономики. Апатиты: КНЦ РАН, 2014. 95 с.
- 20. Хасаев Г.Р., Михеев Ю.В. Кластеры современные инструменты повышения конкурентоспособности региона (через Партнерство к будущему). URL: http://www.compass-r.ru/st-5-03-1.htm (дата обращения:15.12.2014).

Ekonomika v promyshlennosti=Economy in the industry 2015, no. 1, Vol. 25 — January — March, pp. 25 — 34 ISSN 2072-1633

# Systemic approach to the spatial organization of maritime activities on the coast

- *T.V. Turchaninova, A.I. Kibitkin* Murmansk State Technical University» 183010 Murmansk, Sportivnaya St., 13. <u>tatvana 0401@mail.ru</u>.
- *V.E. Khrapov* G.P. Luzin Federal Institute of Economic Problems. G. P. peers, Kola science center, Russian Academy of Sciences, Murmansk region. 184209 Apatity, Fersman St., 24a

**Abstract.** This article presents the results of a retrospective analysis of the process of change in the interaction of different business entities, on the example of the fishing industry, within the framework of regional management. Foreign experience and expertise of the planned economy of the USSR shows the need to create conditions for effective spatial interaction of business entities offshore and onshore areas of the coastal regions. Currently, in contrast to the planned economy, at the regional level there is no authority which would harmonize various potential users of the coastal and marine parts of the seaside region. Each participant pursues its corporate interest, often ignoring the socio-economic development of the region. Even within the same industry, the interests of interrelated business entities often do

not coincide, so the search for effective mechanisms of spatial organization continues. Results of the study are presented. A comparative analysis of approaches to spatial development of the coastal regions regional economy is carried out, the marine spatial planning, comprehensive and integrated approach to the management of maritime activities is given. The urgent necessity to change the current approaches in the management of maritime activities is indicated, taking into account the need to create links with the coastal infrastructure of the seaside region. An infrastructure approach to manage such a unique area is suggested.. The experience of the spatial organization of the regional economy of developed market economies, in particular the creation of regional cluster associations is studied. The authors propose the development of infrastructure enterprises engaged in interaction within the marine waters and coastal areas of the northern region of Russia, typical of many coastal regions. The proposed solution of problems within the cluster association in the «spatial Kola coastal zone» will ensure the harmonization of interests of business in this area in order to achieve maximum synergy in the development of the regional economy, securing the socioeconomic development of the region as a whole.

**Keywords:** marine economic activities, the spatial organization of the economy, the coastal region, system

approach to management, harmonization, cluster structure.

#### References

- 1. Aibulatov N.A., Andreeva E.N., Vylegzhanin A.N., Mikhailichenko Yu.G. Nature Management in the coastal zone of the seas Russia. *Izv. RAN. Ser. geogr.* 2005. no. 4. Pp. 13–26. (In Russ).
- 2. Vasil'ev, A.M., Denisov V.V. Problems and prospects of integrated approach to maritime activities in the coastal marine area of the Murmansk region. *Natsional'nye interesy: prioritety i bezopasnost'*. 2012. no. 24. Pp. 2–11. (In Russ).
- 3. Voitolovskii G. K. Dinamika razvitiya. *Teoriya i praktika morskoi deyatel nosti*. [Dynamics of development] Moscow: *SOPS*, 2005. Vyp. 5. 248 p. (In Russ).
- 4. Denisov V.V. By the integrated management of resources in the Barents Sea (sea view geographer). *Rybnye resursy.* 2004. no. 3(8). Pp. 2–4. (In Russ).
- 5. Denisov V.V. The ecological geography poliresursnyh shelves on the example of the Barents Sea. *Issledovaniya v oblasti okeanologii, fiziki atmosfery, geografii, ekologii, vodnykh problem i geokriologii.* Moscow: *GEOS*, 2001. Pp.94–98. (In Russ).
- 6. Razrabotka integrirovannykh tekhnologii obespecheniya prirodokhozyaistvennoi deyatel'nosti na shel'fakh v pribrezhnykh zonakh Arkticheskikh i Yuzhnykh morei: otchet o NIR (zaklyuchit.). Ch. 2: 2007-5-1.5-12-0 [The development of integrated technologies for prirodohozyaystvennoy offshore activities in the coastal areas of the Arctic and the South Seas: research report (concluded.)] / Murmanskii Morskoi biologicheskii institut Kol'skogo nauchnogo tsentra Rossiiskoi akademii nauk; nauch. ruk. G.G. Matishov. Murmansk: The Murmansk Marine Biological Institute, Kola Scientific Center, Russian Academy of Sciences, (MMBI KNC) 2007. 656 p. (In Russ).
- 7. Integrated management of the marine environment of the Barents Sea and the sea areas adjacent to Loftenskim Islands (management plan)/ *Doklad pravitel'stva Stortingu* no. 8. 2005–2006. Available at: http://www.npolar.no/npcms/export/sites/np/no/arktis/barentshavet/forvaltningsplan/filer/FPB-russ.pdf. (accessed: 15.12.2014). (In Russ).
- 8. Denisov V.V. Ecological and geographical basis for sustainable environmental management in shelf seas (The ecological geography of the sea). Apatity: *Izd-vo KNTs RAN*, 2002. 502 p. (In Russ).
- 9. Tarkhanova L.B. Tools of strategic planning of maritime activities in the face of uncertainty. *Arktika: obshchestvo i ekonomika.* 2010. no. 4. Pp. 101–108. (In Russ).
- 10. Khrapov V.E. Modern evaluation and development of ship repair base of the fishing fleet in the Arctic. *Natsional'nye interesy Rossii i ekonomika morskikh kommunikatsii v Arktike: V Vserossiiskaya morskaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya «Arktika 2014»*, Murmansk, 29–30 maya 2014 g. Available at: http://narfu.ru/upload/medialibrary/6af/conf2014program.pdf (accessed: 07.09.14). (In Russ).

- 11. Kotlyakov V.M. *Geografiya v menyayushchemsya mire*. [Geography in a changing world]. *Izbr. soch. v 6 kn. Kn.3*. Moscow: *Nauka*, 2001. 411 p. (In Russ).
- 12. Razrabotka predlozhenii po napravleniyam razvitiya morskikh poberezhii Rossii, obespechivayushchikh sokhranenie, reabilitatsiyu i ustoichivoe ispol'zovanie ikh resursov, i pilotnaya aprobatsiya etikh predlozhenii na primere Kaliningradskoi oblasti. Otchet o NIR [Elaboration of proposals concerning the development of sea coasts of Russia, for the conservation, rehabilitation and sustainable use of their resources, and pilot testing of these proposals by the example of the Kaliningrad region.]. St. Petersburg: Rossiiskii gosudarstvennyi gidrometeorologicheskii universitet (RGGMU), 2009. 446 p. Available at: http://www.rshu.ru/coastproject/coast\_report.pdf (accessed: 15.12.2014). (In Russ).
- 13. Turchaninova T.V. Ways to enhance the competitiveness of the regional economy. *Arktika: obshchestvo i ekonomika.* 2012. no. 7. Pp. 125–137. (In Russ).
- 14. Turchaninova T.V. The current state of the market of ship repair services Kola Peninsula and its prospects. *Ekonomika v promyshlennosti*. 2013. no. 3. Pp. 44–50. (In Russ).
- 15. Rogacheva I.A., Khrapov V.E. *Gosudarstvo i pri-rodnye resursy* [The state and natural resources], St. Petersburg: *Nauka*, 2004. 515 p. (In Russ).
- 16. Khrapov V.E., Turchaninova T.V. Efficacy of an integral factor in the distribution of biological resources in comparison with the current procedure. *Vestnik Murmanskogo gosudar-stvennogo tekhnicheskogo universiteta.* (MGTU) 2005. V. 8. no. 2. Pp. 326–332. (In Russ).
- 17. Khrapov V.E., Turchaninova T.V. The state regulation of natural resources in the economy of foreign countries. *Vestnik Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. (MGTU)* 2007. V.10. no. 3. Pp. 496–500 (In Russ).
- 18. Emel'yanov, V.E. Mechanisms and instruments for the creation of industrial clusters. *Poisk. Filosofskie i sotsial'no-ekonomicheskie issledovaniya. Vypusk Kh. Seriya «Ekonomicheskie issledovaniya». Sbornik statei.* Murmansk: MGTU, 2005. Pp. 43–50. (In Russ).
- 19. Turchaninova T.V. Strukturnye izmeneniya promyshlennogo predpriyatiya kak elementa proizvodstvennoi sistemy regional 'noi ekonomiki. [Structural changes of the industrial enterprise as an element of the production system of the regional economy] Apatity: Kola Scientific Centre, Russian Academy of Sciences, 2014. 95 p. (In Russ).
- 20. Khasaev G.R., Mikheev Yu.V. *Klastery sovremennye instrumenty povysheniya konkurentosposobnosti regiona (cherez Partnerstvo k budushchemu)*. [Clusters modern tools enhance the competitiveness of the region (through the Partnership for the future).] Available at: http://www.compass-r.ru/st-5-03-1.htm (accessed: 15.12.2014). (In Russ).
- Information about authors: *V.E. Khrapov* Doctor of economic Sciences, Associate Professor Chief Researcher. *T.V.Turchaninova* Candidate of economic sciences, Associate Professor.
- **A.I. Kibitkin** Doctor of economic Sciences, Professor, Head of the Chair.