

## ИНЕРЦИОННОСТЬ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ СИСТЕМАХ ТИХООКЕАНСКОЙ РОССИИ

**Мошков А. В.,**

*ФГБУН Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, г. Владивосток*

**Аннотация.** Морехозяйственные виды деятельности всегда играли ключевую роль в формировании и развитии территориально-производственных систем Дальнего Востока России. Такие виды деятельности, как рыбное хозяйство, морской транспорт, судостроение и судоремонт и др. возникли на территории Дальнего Востока в результате хозяйственного использования благоприятных экономико-географических факторов – богатые природные ресурсы акватории (биологические и топливные), выгодное и во многом уникальное географическое положение, наличие в береговой зоне удобных бухт и заливов. Влияние «морских» факторов на экономику прибрежных территорий Дальнего Востока привело к формированию здесь особых аква-территориальных производственных систем, функционирование которых особым образом влияет на развитие всей экономики субъектов Дальневосточного федерального округа (ДФО). Это позволяет выделить на территории Дальнего Востока особый регион – Тихоокеанскую Россию, в состав которой включаются не только прибрежные субъекты, но и континентальные регионы, тяготеющие к морской транспортной инфраструктуре ДФО. В прибрежной зоне Тихоокеанской России формируются подзоны морехозяйственной активности – «северная» и «южная», которые различаются географическими, природно-ресурсными и социально-экономическими условиями ведения хозяйственной деятельности. При этом, отмечается инерционность развития морехозяйственных звеньев структуры территориально—производственных систем, которые образуют особые локальные «опорные базы морехозяйственной деятельности» в прибрежных субъектах ДФО.

**Ключевые слова:** субъекты Дальневосточного федерального округа, Тихоокеанская Россия, территориально-производственные системы, подзоны морехозяйственной активности, морехозяйственные виды деятельности, опорные базы морехозяйственной деятельности, инерционность развития.

## INERTIA OF MARINE ECONOMIC ACTIVITIES IN THE TERRITORIAL PRODUCTION SYSTEMS OF PACIFIC RUSSIA

**Moshkov A. V.,**

*Pacific Geographical Institute of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, 7 Radio Street, Vladivostok, 690041. E-mail: [mavr@tigdvo.ru](mailto:mavr@tigdvo.ru)*

**Abstract.** Marine economic activities always played a key role in the formation and development of territorial production systems of the Russian Far East. Such activities as fishing, marine transport, shipbuilding, and ship repair, etc. emerged on the territory of the Far East as a result of the economic use of favorable economic - geographical factors, i.e. rich natural resources of the water area (biological and fuel), favorable and in many ways a unique geographical location, the presence of convenient bays, and the bays in the coastal zone. The effect of the "sea" factors on the economy of the coastal areas of the Far East led to the formation of special aqua-territorial production systems, the functioning of which has a specific effect on the development of the entire economy of the Far Eastern Federal district (FEFD). This makes it possible to distinguish a special region in the Far East – Pacific Russia, which includes not only coastal subjects, but also continental regions, which tend to the maritime transport infrastructure of the Far Eastern Federal

District. In the coastal zone of Pacific Russia, the sub-zones of marine economic activity are formed – "northern" and "southern", which differ in the geographical, natural-resource, and socio-economic conditions of economic activity. At the same time, inertia of the development of marine economic links in the structure of territorial production systems, which form special local "support bases of marine economic activity" in the coastal subjects of the Far Eastern Federal District, has been noted.

**Keywords:** *the subjects of the Far Eastern Federal District, Pacific Russia, territorial production systems, sub-zones of marine economic activity, marine economic activities, key bases of marine economic activity, inertia of development.*

### **Введение.**

За все время хозяйственного освоения Дальнего Востока России морехозяйственные виды деятельности всегда играли ключевую роль. Рыбное хозяйство, морской транспорт, судостроение и судоремонт и др. возникли на территории Дальнего Востока в результате хозяйственного использования благоприятных экономико-географических факторов – богатых природных ресурсов акватории (биологические и топливные), выгодного и во многом уникального географического положения, наличия в береговой зоне удобных бухт и заливов. Влияние «морских» факторов на экономику прибрежных территорий Дальнего Востока привело к формированию здесь особых аква-территориальных производственных систем [1], функционирование которых особым образом влияет на развитие всей экономики субъектов ДФО. Это позволяет выделить на территории Дальнего Востока особый регион – Тихоокеанскую Россию [4, 17], в состав которой включаются не только прибрежные субъекты, но и континентальные регионы, тяготеющие к морской транспортной инфраструктуре ДФО. В составе прибрежной зоны выделяются «северная» и «южная» подзоны, которые различаются совокупностью географических, природно-ресурных и социально-экономических факторов, особенностью структуры хозяйства и перспективами развития. [3, 5, 6, 16].

При этом, следует отметить, инерционность социально-экономического развития структуры территориально—производственных систем Тихоокеанской России, в первую очередь, прибрежных субъектов, которые связаны устойчивым трендом, направленным на сохранение ведущей роли морехозяйственных видов деятельности.

### **Методы и материалы.**

Опираясь на теоретическую базу структурно-диахронических исследований [1, 2, 7, 13, 18], можно утверждать, что процесс структурных изменений, как и всякий реальный процесс, связан с некоторым конкретным материальным объектом или системой. В нашем случае он связан с морехозяйственной территориально-производственной системой (ТПС), которая развивается в эффективный комплекс.

Структурно-диахронический подход при изучении структурных изменений территориально-производственных систем предполагает выделения в их составе разновозрастных элементов (предприятий, организаций), появившихся в системе в разное время. Неравномерность развития морехозяйственных элементов ТПС, объединенных в функциональные блоки (основные, специализированные, а также обслуживающие) обуславливает лидирующее или отстающее положение элементов в структуре системы. Преодоление диспропорций в соотношении между морехозяйственными элементами выступает одной из движущих сил процесса структурных изменений в ТПС. При этом разнообразие отраслевой принадлежности элементов (предприятий, организаций) и неравномерность их развития обеспечивают устойчивость существованию ТПС.

### **Постановка задачи.**

Функциональная структура практически любой ТПС состоит из элементов производства, которые можно объединить в следующие блоки производств: 1) основные, специализированные, 2) обслуживающие потребности производства и 3) обслуживающие потребности населения [1]. Подобное закрепление за отдельными производствами определенных функциональных задач (по специализации или обслуживанию)

осуществляется в первую очередь в соответствии с местом элемента ТПС в системе территориально разделения труда. В качестве элементов структуры в ТПС, помимо промышленных производств, входят и объекты инфраструктуры. Морехозяйственные элементы в структуре ТПС могут быть специализированными (морской транспорт, рыболовство и рыбообработка, судостроение, добыча нефти и природного газа на шельфе), обслуживающими производство (рыборазведение, судоремонт, производство тары, сетевязание) и обслуживание населения (рабочая обработка, морской пассажирский транспорт). [9].

Между элементами ТПС существуют конкурентные и кооперативные отношения. Конкуренция возникает из-за ограниченности местной ресурсной базы развития: 1) территории (например, участки удобные для промышленного строительства), 2) ограниченности трудовых ресурсов, что особенно важно для осваиваемых регионов с низкой плотностью населения, 3) ограниченности природных ресурсов (из-за промысловых участков), 4) услуги предприятий производственной инфраструктуры (строительно-монтажные организации, транспортные предприятия, мощности энергетических установок). Например, в условиях дефицита материальных, финансовых, трудовых ресурсов, который всегда существовал за время хозяйственного освоения регионов Дальнего Востока, ограниченные ресурсы традиционно распределялись в пользу отраслей специализации, в ущерб развитию обслуживающих производств. [14].

По мере роста производственного потенциала в ТПС, возрастает роль кооперации, которая способствует более эффективному использованию местной ресурсной базы (например, строительство обслуживающих производств, на которых возможно использование труда безработного населения, сезонное трудоустройство население на рыбный промысел и др.). В перспективе, небольшие по масштабам производства обслуживающие предприятия (филиалы крупных компаний) могут «подтягиваться» до уровня отраслей специализации, что способствует снижению безработицы и снятию социальной напряженности в регионе.

В территориальном аспекте между функционирующими элементами ТПС также возникает устойчивая совокупность связей, обязательным условием реализации которых является возможность преодоления пространства. В территориальной структуре ТПС осуществляется пространственное распределение и закрепление элементов системы (предприятий, подразделений) за территориально фиксированными точками или районами. Сущностью процесса структурных изменений ТПС является преодоление любых барьеров (ведомственных, корпоративных, административных) на пути элементов территориально-отраслевых систем к их эффективной взаимосвязанности. Этот процесс осуществляется на определенной территории, располагающей специфическими социально-экономическими и природными ресурсами, и стремится обеспечить выполнение (за счет участия в территориальном разделении труда) хозяйственных и социальных функций. В качестве основного фактора структурных изменений территориально-отраслевых систем в эффективный комплекс выступает территориальное разделение труда, которое приводит одновременно и к обособлению, и к взаимосвязи элементов ТПС.

Природные ресурсы, их аква-территориальные сочетания являются естественной основой формирования структуры большинства ТПС Дальнего Востока. Расположенные на одной территории и объединенные фактическим или перспективным совместным использованием в рамках единых территориально-производственных систем, они задают их функциональную и пространственную структуру. Исчерпание некоторых видов сырья, запрет на экологически вредные виды промысла, смена технологии переработки ресурсов способно вызвать перестроения в структуре ТПС: закрытие добывающего производства либо его реконструкцию, что в итоге ведет к ослаблению или изменению специализации системы. Например, из-за дрейферного лова рыбы иностранными компаниями в прибрежных водах Камчатки остались без сырья и были закрыты десятки береговых рыбообрабатывающих предприятий.

Важным фактором структурных изменений в прибрежных ТПС является экономико-географическое положение (ЭГП) той или иной территории. «ЭГП – это фактор, предпосылка и одновременно следствие развития связей, разделения труда, а также и развития самого района» [12]. Оценка ЭГП позволяет определить роль элементов ряда соседних ТПС в формировании, функционировании, реконструкции структуры изучаемой системы. Особенно важно ЭГП для ТПС, формирующихся во вновь осваиваемых районах (например, в Дальневосточном экономическом районе). Формирование таких ТПС, их структура, состав, связи во многом являются результатом внешнего хозяйственного воздействия со стороны староосвоенных районов, которые являются в данном случае опорными базами освоения. Особенно важно благоприятное ЭГП для морехозяйственных видов деятельности, в частности, при строительстве морских портов. По мнению И.М. Маергойза [12], экономико-географическое положение портов тихоокеанского побережья СССР «категорично», т.е. в процессе хозяйственного освоения Дальнего Востока в этих населенных пунктах просто не могли не возникнуть морские порты, но время их возникновения и характер воздействия на территорию региона определяется уровнем экономической освоенности, товарной структурой экспорта и импорта, географией внешнеэкономических связей. Классификация основных портов Дальнего Востока представлена в работах И.И. Бартковой [8].

Значительное влияние на процесс структурных изменений ТПС оказывают численность трудовых ресурсов, характер распределения населения по территории, демографические особенности, уровень квалификации работников и т.д. Наличие свободных трудовых ресурсов может быть решающим доводом при определении вариантов перестройки структуры ТПС (при прочих равных условиях), а в первую очередь в случае с трудоемкими отраслями. Увеличение мощностей специализированных, а затем обслуживающих производств сопровождается ростом общей численности населения, занятого данной ТПС, что в свою очередь требует организации производств, обслуживающих нужды населения.

Основным диалектическим противоречием процесса структурных изменений территориально-отраслевых систем, как и любого другого процесса, выступает противоречие между изменчивостью и устойчивостью структуры ТПС. В связи с этим к основным свойствам процесса структурной изменчивости ТПС можно отнести взаимообусловленность, устойчивость, изменчивость (или динамичность), многоуровневость. [2, 13, 18].

Взаимообусловленность. Отдельные элементы в структуре ТПС формируются и развиваются как взаимосвязанные образования. Поэтому изменение состояния какого-либо одного элемента ТПС, как правило, приводит к изменению других элементов и всей системы в целом. Тесная взаимосвязь и взаимообусловленность отмечаются не только внутри системы между элементами одной ТПС, но и с соответствующими элементами ТПС выше- или нижестоящего ранга.

Многоуровневость. Процесс структурных изменений ТПС охватывает всю систему общественного производства – от отдельного предприятия до их районных сочетаний и единого народнохозяйственного комплекса страны. Начиная проявляться с момента формирования отдельных предприятий и их сочетаний в пределах поселков и небольших городов, структурной трансформации переходит затем на региональные уровни (например, ТПС низового административного района, дробного экономического района, края (области), экономического района и т.д.). Некоторыми своими звеньями процесс структурных изменений ТПС может выходить на уровень международного разделения и интеграции хозяйства, например, в страны Азиатско-Тихоокеанского региона – КНР, Япония, Республика Корея, Тайвань и др.).

Устойчивость. Данное свойство понимается прежде всего, как способность ТПС на любом иерархическом уровне структурных изменений сохранять однотипную комбинацию элементов структуры, состоящую из функциональных блоков: специализации, обслуживания производств, обслуживания населения. В территориальном аспекте устойчивость проявляется в способности формирующихся и развивающихся ТПС иметь стабильную

территориальную структуру связей и отношений с поставщиками сырья, материалов, оборудования и потребителями продукции. Например, для региональных ТПС, ведущих морехозяйственную деятельность на Дальнем Востоке России, отмечаются многолетние устойчивые связи по сырью (районы промысла рыбы и морепродуктов), а также по сбыту продукции (преимущественно страны Азиатско-Тихоокеанского региона – КНР, Япония, Республика Корея, Тайвань и др.).

**Изменчивость.** ТПС находится в состоянии изменения и развития. В их структуре появляются новые специализированные или обслуживающие элементы, реконструируются уже существующие производства, меняется характер производственных связей. В ряде случаев происходит смена функций элементов ТПС: из блока специализированных производственное предприятие переходит в обслуживающий блок, и наоборот.

На этапе функционирования ТПС, т.е. когда определились основные ее структурные элементы, внутренние и внешние связи, изменения затрагивают только количественные отношения между элементами структуры. В условиях же реконструкции, когда внедряются новая техника и технология производства, происходят качественные перестроения структуры, меняется характер внутренних и внешних связей. Качественные изменения большую роль начинают играть в условиях реконструкции народного хозяйства. По мере развития НТП и модернизации производства значение этой формы изменчивости будет постоянно усиливаться. Именно она и придает процессу структурной изменчивости черты непрерывности. Например, в настоящее время возникла острая необходимость технического обновления рыбопромыслового флота, из-за смены района промысла традиционного промыслового вида (сайры).

В результате совокупного воздействия свойств «устойчивости» и «изменчивости» на структуру ТПС, в системе отмечается большая или меньшая инерционность функционирования основных видов экономической деятельности. Для региональных и локальных ТПС, функционирующих в прибрежных регионах Тихоокеанской России – это морехозяйственная деятельность.

Проблемы формирования функциональной и территориальной структуры акваториальных комплексов, пространственной организации жизни общества в прибрежной зоне мирового океана, географические аспекты размещения рыбной промышленности и географии морского транспорта, в том числе и в регионах Дальнего Востока, рассматривались в работах П.Я. Бакланова, С.В. Лаврова, С.А. Студенецкого, А.А. Романенко и др. [9].

Территориальная структура прибрежных ТПС представлена «очагами», «узловыми структурами» и «фокусами» пространственно организованной человеческой деятельности), где формируются особые «опорные базы морского порубежья». По мнению А.Г. Дружинина [10], в таких опорных базах не только концентрируются важнейшие (в том числе пропульсивные) сферы и звенья морской экономики, но и формируются центры акваториального системообразования, узловые компоненты единого общероссийского «мореориентированного» социально-экономического (и военно-стратегического) пространства.

Однако, особенности формирования локальных «опорных баз морехозяйственной деятельности» в регионах Тихоокеанской России рассмотрены еще недостаточно полно.

#### **Результаты и обсуждение.**

Следует отметить, что морехозяйственная активность в пределах регионов (субъектов ДФО) и локальных «опорных баз морехозяйственной деятельности» остается весьма неоднородной: более диверсифицирована структура ТПС, расположенных в «южной» подзоне Тихоокеанской России (морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство, судостроение и судоремонт, производство орудий лова и др.). Морехозяйственная деятельность в региональных и локальных ТПС «северной» подзоны Тихоокеанской России менее разнообразна и представлена в основном добычей и первичной переработкой рыбы и морепродуктов. Соответственно, инерционность процессов

функционирования морехозяйственных видов деятельности, также имеет свои пространственные особенности. (Табл. 1).

Таблица 1

Инерционность морехозяйственных видов деятельности в региональных и локальных территориально-производственных системах Тихоокеанской России

Локальные морехозяйственные системы	Морехозяйственные виды деятельности		
	Первоначальные	Современные	Перспективные
1. Морехозяйственные звенья региональной ТПС Приморского края			
Хасанская	рыболовство, морской транспорт	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство, судоремонт	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство, судоремонт
Надеждинская	рыболовство	рыболовство	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство, производство орудий лова и марикультуры, производство тары
Владивостокская	морской транспорт, судоремонт, рыболовство	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, судоремонт, судостроение	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство, судоремонт, судостроение
Шкотовская	рыболовство, судоремонт	судостроение, судоремонт, рыболовство, рыбообработка	морской транспорт, судостроение, судоремонт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство,
Находкинская	морской транспорт, судоремонт, рыболовство, рыбообработка	морской транспорт, судоремонт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство, производство орудий лова, производство тары	морской транспорт, судоремонт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство, производство орудий лова, производство тары
Преображенская	рыболовство	рыболовство, рыбообработка, рыбоводство	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство
Ольгинская	рыболовство	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка,	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство

		рыбоводство	
<b>2. Морехозяйственные звенья региональной ТПС Хабаровского края</b>			
Совгаваньская	рыболовство	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство
Николаевская	рыболовство	транспорт (река-море), судоремонт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство	транспорт (река-море), судоремонт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство
Комсомольская	судостроение, судоремонт, рыболовство	транспорт (река-море), судостроение, судоремонт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство	транспорт (река-море), судостроение, судоремонт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство
<b>3. Морехозяйственные звенья региональной ТПС Сахалинской области</b>			
Сахалинская	рыболовство	морской транспорт, добыча нефти и природного газа, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство	морской транспорт, добыча нефти и природного газа, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство
Курильская	рыболовство	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство
<b>4. Морехозяйственные звенья региональной ТПС Камчатского края</b>			
Петропавловская	морской транспорт, рыболовство	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство, судоремонт	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка, рыбоводство, судоремонт
Усть-Большерецкая	рыболовство	рыболовство, рыбообработка, рыбоводство	рыболовство, рыбообработка, рыбоводство
<b>5. Морехозяйственные звенья региональной ТПС Магаданской области</b>			
Магаданская	морской транспорт, рыболовство	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка	морской транспорт, рыболовство, рыбообработка
<b>6. Морехозяйственные звенья региональной ТПС Чукотского автономного округа</b>			
Северная Чукотка	промысел морского зверя,	морской транспорт,	морской транспорт, промысел морского

	рыболовство	промысел морского зверя, рыболовство, рыбообработка	зверя, рыболовство, рыбообработка
Восточная Чукотка	промысел морского зверя, рыболовство	морской транспорт, промысел морского зверя, рыболовство, рыбообработка	морской транспорт, промысел морского зверя, рыболовство, рыбообработка

В «южной» подзоне морехозяйственной активности Тихоокеанской России формируются следующие региональные и локальные морехозяйственные звенья ТПС:

1. Морехозяйственные звенья Приморского края представлены в следующих, наиболее крупных локальных ТПС: Хасанской, Надеждинской, Владивостокской, Шкотовской, Находкинской и Преображенской. Основными видами морехозяйственной деятельности в этих системах традиционно является морской транспорт, рыболовство и рыбообработка, судостроение и судоремонт. Перспективы развития также связаны с развитием эти видом деятельности. Например, развитие территории опережающего развития «Надеждинская» напрямую связана с обеспечением транспортно-логистических функций морских портов юга Приморского края (хранение и перевалка грузов в «сухом порте»). Кроме этого, здесь развивается рыбообработка, планируется организация производства оборудования для хозяйств марикультуры, выпуск подводных обитаемых аппаратов и др.

2. Морехозяйственные звенья Хабаровского края представлены в трех локальных ТПС – Совгаваньской, Николаевской и Комсомольской. Традиционные виды морехозяйственной деятельности в этих ТПС – транспорт (морской, а также универсальный - «река-море»), судостроение и судоремонт, рыболовство и рыбообработка. Перспективы развития морехозяйственных звеньев связаны с развитием морского транспорта (в первую очередь, в Совгаваньской системе, где формируется крупный транспортно-логистический узел по перевалке грузов из Сибири и Дальнего Востока), а также судостроения, рыбообработки и рыбоводства.

3. Морехозяйственные звенья Сахалинской области формируется в двух основных системах – Сахалинской и Курильской, где представлены как традиционные для Дальнего Востока виды морехозяйственной деятельности (рыболовство, рыбообработка, рыбоводство), так и уникальные (добыча нефти и природного газа на шельфе о. Сахалин). Перспективы развития морехозяйственных звеньев также связаны с дальнейшим освоением месторождений топлива на Сахалинском шельфе. На Курильских островах планируется в первую очередь развитие рыбообработки и рыборазведения.

«Северная» подзона Тихоокеанской России морехозяйственной активности представлена следующими региональными и локальными морехозяйственными звеньями ТПС:

1. В настоящее время морехозяйственные звенья Камчатского края обеспечивают основной объем вылова рыбы и добычи морепродуктов среди субъектов Дальневосточного федерального округа. В перспективе, также сохраниться их специализация на рыболовстве и рыбообработке, с усилением роли рыборазведения и морского транспорта.

2. Морехозяйственные звенья Магаданской области представлены морским транспортом и рыболовством, рыбообработкой. В перспективе также сохраниться важная функция морского транспорта по обеспечению доставки грузов с материка (материалов, оборудования, потребительских товаров) и вывозу произведенной продукции. Рыболовство и рыбообработка, рыбоводство будут обеспечивать, как и в настоящее время, в основном потребности местного населения.

3. Морехозяйственные звенья Чукотского автономного округа на северном и восточном побережье в основном представлены морским транспортом, промыслом морского зверя коренными малочисленными народами, рыболовством и рыбообработкой. В перспективе, с развитием Северного морского пути, возрастает роль морского транспорта, а также сохраняют свое важное значение промысел морского зверя и рыболовство, рыбообработка.

Инвестиционная привлекательность видов деятельности является важным индикатором состояния региональных ТПС, поскольку она во многом определяет направление и темпы их социально-экономического развития. В ДФО в 2019 году отмечался рост объемов инвестиций в основной капитал на 3,3%, который был обеспечен за счёт увеличения объемов инвестиций в экономику, прежде всего, прибрежных субъектов ДФО - Чукотского автономного округа, Приморского, Хабаровского и Камчатского краев, а также Амурской области и Республики Бурятия.

При этом, во всех прибрежных субъектах ДФО высокий уровень инвестиционной привлекательности был характерен именно среди морехозяйственных видов деятельности. В частности, добыча нефти и природного газа на шельфе о. Сахалин, рыболовство и рыбоводство обеспечивали в 2019 г. Сахалинской области высокую долю в объемах инвестиций в основной капитал (14,7%) среди всех субъектов Дальневосточного федерального округа. На долю Хабаровского края (судостроение и судоремонт, морской транспорт, рыболовство, рыбообработка и рыбоводство) приходилось 10,3% инвестиций в основной капитал ДФО Приморского края (морской транспорт, рыболовство, рыбообработка) – 11,4 %. [15]. В частности, наибольшие объёмы в развитие Приморского края были вложены предприятиями, относящимися к морехозяйственным видам деятельности (морской транспорт и рыболовство): АО «Восточный порт» и ПАО «Преображенская база тралового флота». При этом, часть организаций являются резидентами территорий опережающего развития и Свободного порта Владивосток. Кроме этого, в 2019 году объем инвестиций в рыбохозяйственный комплекс Приморского края составил 8,2 млрд. рублей (в 2 раза больше предыдущего года). Наибольшие объемы инвестиций были получены ведущими рыбодобывающими предприятиями края – ООО «Морской бриз», АО «Т-Краб», АО «Р/К Восток-1», ПАО «БАМР», ООО «Антей», АО «Дальрыба», ОАО «Турниф». [11].

Традиционно высокая инвестиционная активность в морехозяйственных видах деятельности, также способствует сохранению инерционности в развитии отраслевой и территориальной структуры прибрежных ТПС Тихоокеанской России.

В прибрежных субъектах Тихоокеанской России отмечается высокая инновационную активность предприятий и организаций в добывающих видах экономической деятельности (добыча полезных ископаемых), а также в обрабатывающих видах деятельности (судостроение и судоремонт, рыбообработка, строительство морских портов и т.д.), в т.ч. и на площадках, где действует льготный налоговый режим и различные преференции (например, территории опережающего развития «Большой Камень», «Камчатка», «Беринговский», «Надеждинская», «Курилы» и др.; «Свободный порт Владивосток»).

#### **Выводы.**

1. В прибрежной зоне Тихоокеанской России, выделяется две подзоны – «северная» и «южная», которые различаются сочетанием географических, природно-ресурсных, социально-экономических факторов. В «южной» подзоне более благоприятное сочетание факторов для хозяйственного освоения и территории, поэтому здесь отмечается большее разнообразие структуры ТПС, чем в «северной».

2. В структуре региональных ТПС Тихоокеанской России выделяются специализированные морехозяйственные виды деятельности и локальные системы, в которых формируются «опорные базы морехозяйственной активности». В динамике их структуры отмечается высокая инерционность, обусловленная совокупным действием системных свойств ТПС – устойчивости и изменчивости, взаимообусловленности, многоуровневости и др. Высокая инвестиционная активность морехозяйственных видов

деятельности, также способствует сохранению их важной роли в межрайонном и международном разделении труда.

3. Важная роль в развитии морехозяйственных видов деятельности и локальных «опорных баз морехозяйственной деятельности» в ТПС Тихоокеанской России принадлежит новым инструментам регионального развития – территориям опережающего развития, созданным во всех прибрежных субъектах ДФО.

***Благодарность.** Статья подготовлена при поддержке гранта Российского научного фонда (РНФ) «Евразийские векторы морехозяйственной активности России: региональные экономические проекции» (проект № 19-18-00005).*

### **Список литературы.**

1. Бакланов П. Я. Территориальные структуры хозяйства в региональном управлении. – М.: Наука, 2007. 239с.
2. Бандман М. К. Территориально-производственные комплексы: теория и практика предплановых исследований. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1980. 256 с.
3. Бакланов, П. Я., Мошков, А. В. Географическая дифференциация территориальных структур хозяйства в Тихоокеанской России // География и природные ресурсы. 2017. № 1. С.5-15.
4. Бакланов П. Я., Романов М. Т. Тихоокеанская Россия в геополитических структурах Восточной Евразии // Вопросы географии. Сборник. 148. Россия в формирующейся большой Евразии. / В.М. Котляков, В.А. Шупер. – М.: Издательский дом «Кодекс», 2019. – С. 194-209.
5. Бакланов П. Я., Романов М. Т. Направления долгосрочного развития Дальневосточного региона// Вестник Дальневосточного отделения РАН. № 4 (206). 2019. С. 6-18.
6. Бакланов П. Я., Мошков А. В., Романов М. Т. Базисные структурные звенья в долгосрочном развитии транспортных систем Дальневосточного региона России // Вестник МГУ. Серия. 5. География, № 4. 2018. С. 83-92.
7. Баранский Н. Н. Избранные труды. Научные принципы географии. - М.: Мысль, 1980. 239 с.
8. Барткова И. И. Портовые города Дальнего Востока // В кн.: Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. С. 142-151. (180с.).
9. География океана: Теория, практика, проблемы (Серия: Современные проблемы географии). Л.: Наука, 1988. 270с.
10. Дружинин А. Г. Опорные базы морского порубежья России: экономическая динамика в условиях геополитической турбулентности // Балтийский регион. 2020. Т. 12, №3. С. 89—104.
11. Инвестиции в Приморском крае. 2019: Сборник с аналитической запиской/ Приморскстат, 2020. – 56 с.
12. Маергойз И.М. Территориальная структура народного хозяйства и некоторые подходы к ее использованию в свете социалистической интеграции // Вестник МГУ. Сер. геогр. - 1975. - № 4. - С. 3-21.
13. Мошков А. В. Структурные изменения в региональных территориально-отраслевых системах промышленности российского Дальнего Востока. Владивосток: Дальнаука, 2008. 268с.
14. Мошков А. В. Инфраструктурные зоны хозяйственного развития Дальневосточного федерального округа России //Тихоокеанская география. № 2. 2020. С.28-39.
15. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2020: Стат. сб. / Росстат. М., 2020. 1242 с.

16. Современная Россия: географическое описание нашего Отечества. Дальний Восток. /Отв. редакторы В.М. Котляков, П.Я. Бакланов. – Москва: Паулсен, 2020. 464с.
17. Тихоокеанская Россия: страницы прошлого, настоящего, будущего / колл. авторов; отв. ред. академик РАН П.Я. Бакланов. – Владивосток: Дальнаука, 2012. 406с.
18. Шарьгин М. Д. Общественная география: контуры будущей науки // Географический вестник. 2014. № 1. С. 20-26.