

А.Г. ДРУЖИНИН\*, \*\*, \*\*\*

\*Северо-Кавказский научно-исследовательский институт  
экономических и социальных проблем Южного федерального университета,  
344006, Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 105, Россия, alexdru9@mail.ru

\*\*Балтийский федеральный университет им. И. Канта,

236016, Калининград, ул. Александра Невского, 14, Россия, alexdru9@mail.ru

\*\*\*Институт географии РАН, 119017, Москва, Старомонетный переулок, 29, стр.4, Россия  
alexdr9@mail.ru

### ЕВРАЗИЙСКИЕ ВЕКТОРЫ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОЙ АКТИВНОСТИ РОССИИ: ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПРОЕКЦИИ

*Рассматриваются геоэкономические процессы в современной Евразии и их воздействие на динамику и локализацию морехозяйственной активности в Российской Федерации. Актуальность этой тематики связана не только с возрастающим влиянием морского фактора на экономику и системы расселения, но и с практически повсеместной проекцией евразийских интеграционных процессов на региональное социально-экономическое развитие. Приоритетное внимание уделено важнейшим тенденциям эволюции морского хозяйства России в постсоветский период, включая его интернационализацию, структурный сдвиг в пользу портово-логистической сферы, кластеризацию, концентрацию в ограниченном числе коридоров развития. Отмечается, что возросшая морехозяйственная активность усиливает сопряженность приморских и внутриконтинентальных территорий страны и активизирует трансграничную регионализацию по всему контуру ее порубежья (Балтика, Причерноморье, Каспий, Арктика, Тихоокеанская Россия). Показано, что формирование «Большой Евразии» (как трансевразийского мегапроекта) и участие в нем России в качестве значимой ресурсно-сырьевой и коммуникационно-транзитной территории, а также последовательное включение приморских (приграничных) регионов страны в разновекторные трансграничные взаимодействия напрямую связаны с дальнейшей «маринизацией» социально-экономического пространства России. Это требует повышенного внимания к многообразным эффектам морехозяйственной активности, как собственно экономическим, так и социальным, экологическим, геополитическим.*

Ключевые слова: морское хозяйство, приморские регионы, евразийское пространство, «Большая Евразия».

A.G. DRUZHININ\*, \*\*, \*\*\*

\*North Caucasian Research Institute of Economic and Social Problems, Southern Federal University,  
344006, Rostov-on-Don, ul. Bol'shaya Sadovaya, 105, Russia, alexdru9@mail.ru

\*\*Immanuel Kant Baltic Federal University,

236016, Kaliningrad, ul. Aleksandra Nevskogo, 14, Russia, alexdru9@mail.ru

\*\*\* Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, 119017, Moscow, Staromonetny lane, 29,  
Russia, alexdru9@mail.ru

### EURASIAN VECTORS OF MARITIME ECONOMIC ACTIVITY OF RUSSIA: SOCIAL-GEOGRAPHICAL PROJECTIONS

*This article is devoted to the geo-economic processes in modern Eurasia and their impact on the dynamics and localization of marine economic activity in the Russian Federation. The relevance of this issue is associated not only with the increasing influence of the marine factor on the economy and settlement patterns but also with the almost universal projection of the Eurasian integration processes onto regional socio-economic development. Priority is given to the most important trends in the evolution of the Russian marine economy during the post-Soviet period (including its internationalization, structural shift in favor of the port and logistics sector, clustering and concentration in a limited number of development corridors). It is emphasized that the increased marine economic activity not only enhances the conjugation between the coastal and landlocked territories of the country, but also intensifies the cross-border regionalization along the entire contour of its border regions (Baltic Sea, Black Sea, Caspian Sea, Arctic Sea, and Pacific Russia). It is shown that the formation of 'Greater Eurasia' (as a trans-Eurasian mega-project) and Russia's participation in it as a significant raw material resource and communication-transit territory, and also the consistent inclusion of the coastal (border) regions of the country in the multi-vector cross-border interactions are directly related to a*

*further 'marinization' of the socio-economic space of Russia. This requires increased attention to the multiple effects of marine activity (not only economic, but also social, environmental and geopolitical ones).*

Keywords: *maritime economy, coastal regions, Eurasian space, 'Greater Eurasia'.*

## ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Становление России, как многократно подчеркивал выдающийся географ, историк и этнолог Л.Н. Гумилёв [1], неразрывно связано с Евразийским континентом, с его этнокультурной и социально-экономической ритмикой. Подобного рода евразийская детерминанта развития нашей страны масштабно проявилась в постсоветский период, озаменованный очередным радикальным переформатированием евразийского пространства [2] и столь же кардинальным изменением позиционирования в нем Российской Федерации, ее регионов. Общественно-географические метаморфозы последних трех десятилетий сопровождаются возрастающим интересом к евразийской тематике, включая и ее пространственные аспекты [3–7]. В научном дискурсе (в том числе в связи с формирующейся «Большой Евразией», демонстрирующей свой географический контур и смысл [8]) ключевое фундаментальное значение при этом продолжают сохранять уже столетие культивируемые идеи о преимущественной континентальности евразийского пространства [9], специфике России в отношении к «океану–море» [10], ее основной ипостаси как суши [11], о воздействии на нее континентально-океанической дихотомии [12]. Диалектической антитезой, а точнее логичным дополнением подобного рода воззрений, выступают с начала 1970-х гг. [13, 14] (наиболее отчетливо уже в XXI в. [15]) представления о существенности феномена талассоаттрактивности в социально-экономическом развитии нашей страны [16], о возрастающем значении для ее регионов (в том числе и в связи с реализацией трансконтинентальных интеграционных инициатив [17]) морехозяйственной активности. Представляя собой устойчивый позитивный тренд, реструктурируясь, обретая специфические региональные форматы и демонстрируя принципиальную сопряженность с современными геоэкономическими и геополитическими векторами, морское хозяйство выступает не только значимой подсистемой экономики России, генерирующей около 2,5 % ее ВВП [18], но и базовым условием ее адаптации (в том числе и для внутриконтинентальных территорий) к стремительно видоизменяющемуся евразийскому контексту.

## МОРСКОЕ ХОЗЯЙСТВО ПОСТСОВЕТСКОЙ РОССИИ: ДИНАМИКА В МЕНЯЮЩЕМСЯ ЕВРАЗИЙСКОМ КОНТЕКСТЕ

Распад СССР вывел на геополитическую авансцену евразийское пространство — аморфное, дезинтегрирующееся и при этом открывающееся для мирохозяйственных взаимодействий, множасшее свою зависимость от экзогенных центров, трендов и сил. Эти процессы сопровождалась распадом диверсифицированного морехозяйственного комплекса страны при одновременной, в одночасье возросшей, континентальности России в ее новых границах (вне российской юрисдикции оказались 25 из 67 морских портов СССР и 10 из 20 его приморских городов с населением более 250 тыс. чел.). На фоне присущих 1990-м гг. деиндустриализации, экономического спада и резко проявившихся градиентов в системе Россия–Запад (в 1992 г. соотношение ВВП стран европейского Запада к аналогичному показателю по России составляло 20:1; в 2000 г. оно достигло 37:1) компоненты морского хозяйства, также в целом деградируя, испытывали разнонаправленные тенденции.

Углубляющийся ресурсно-сырьевой профиль глобализирующейся российской экономики уже в первые годы рыночных реформ четко показал транспортную зависимость [19] страны (в 1996–1999 гг. порты Украины и стран Балтии перегружали до 38 % всех морских экспортно-импортных грузов России [20]), равно как и инициировал усилия по ее преодолению (симптоматично, что проект нового порта Усть-Луга, ныне крупнейшего на Балтике, концентрирующего 13 % грузооборота всех морских портов страны, стартовал еще в 1993 г.). В еще большей зависимости оказались, впрочем, другие, собственно внутриконтинентальные, постсоветские государства. Попытка выстроить совместные с Россией транспортные коридоры придавала первые импульсы евразийской реинтеграции, подкрепляла возрождающиеся амбиции России (уже в 2000 г. в «Концепции внешней политики Российской Федерации» она определяется как крупнейшая евразийская держава [21]).

Позитивно изменившаяся (с 2002–2003 гг.) конъюнктура на мировых сырьевых рынках, начавшийся в стране бурный экономический подъем (согласно данным Всемирного банка [22], за 2000–2013 гг. ВВП страны по официальному обменному курсу увеличился в 8,1 раза при среднемировом

росте в 2,3), укрепление позиций крупных национальных бизнес-структур, их региональная экспансия, также пришедшаяся на начало 2000-х гг. [23], четко выраженные государственные приоритеты [24, 25] вызвали взрывной рост обеспечиваемых морскими перевозками (в 2008 г. более чем на 60 % [26]) экспортно-импортных операций. Россия устойчиво заняла нишу ресурсно-сырьевого донора крупнейших экономик Евразии: на государства этого материка в настоящее время приходится 94 % всей российской внешней торговли. При этом акцент делается как на расширении мощностей действующих портов (Новороссийск, Санкт-Петербург и др.), так и на строительстве новых, в первую очередь на Балтике. В результате именно морские порты стали безусловным драйвером всего морского хозяйства Российской Федерации: только за 2000–2005 гг. их грузооборот вырос в 2,2 раза, составив 407 млн т (в СССР объем внешнеторгового грузооборота всех морских портов достигал 280 млн т [27]). Опережающая динамика портово-хозяйственной активности наблюдалась и далее, что лишь отчасти корреспондировалось с обретшей турбулентность внешнеторговой и общеэкономической динамикой страны (табл. 1).

Устойчивый рост портового грузооборота наглядно иллюстрирует возрастающее влияние морского фактора на сохраняющую сырьевой крен российскую экономику (по данным Федеральной таможенной службы [28], на начало 2018 г. почти 65 % объема российского экспорта составляли топливно-энергетические товары, 10,1 % — металлы и 5,2 % — сельскохозяйственное сырье, в первую очередь зерно) и одновременно отражает последовательные (соответствующие общеевразийским трендам) изменения в геостратегических приоритетах страны. Если в первой половине 2000-х гг. наиболее динамично портовое хозяйство развивалось на российском побережье Балтики, то в последующий период на фоне устойчивой опережающей динамики грузооборота морских портов Тихоокеанской России на лидирующие позиции вышли портово-логистические комплексы Азово-Черноморского бассейна.

Расширение и диверсификация выстраиваемых евразийских партнерств (в том числе с Турцией, ставшей вторым по значимости покупателем российского природного газа), дополняемые нарастающими рисками сухопутного транзита, с конца 1990-х гг. способствовали формированию принципиально нового для России сегмента морского хозяйства — аквальной газотранспортной системы, объединяющей «Голубой поток» (функционирует с 2003 г.), «Северный поток» (с 2011 г.), «Турецкий поток» (введен в эксплуатацию) и, наконец, ныне строящийся «Северный поток – 2». Пропускная способность данных сооружений составляет в сумме 157,5 млрд м<sup>3</sup> в год, что эквивалентно 70 % от всего объема экспортных поставок Россией природного газа в 2018 г.

Резко возросшая с 2014 г. геополитическая турбулентность, как и усиливающийся спрос на голубое топливо вне традиционных европейских рынков, в последние годы инициирует локализацию на российских побережьях инфраструктурных объектов и производств, базирующихся на технологиях сжижения (регазификации) природного газа (Сахалин, Сабетта, Калининградская область). Реализуемые в газотранспортной сфере проекты придают дополнительный импульс трендовому (для постсоветского периода) процессу интернационализации морского хозяйства, его существенной

Таблица 1  
Грузооборот морских портов, внешнеторговый оборот и ВВП (по официальному обменному курсу) в постсоветской России

Год	Грузооборот морских портов, млн т	Внешнеторговый оборот России, млн долл.	ВВП России, млрд долл.
1992	110	97	460
1993	108	104	435
1994	105	118	395
1995	132	142	396
1996	137	118	391
1997	142	162	404
1998	140	133	271
1999	176	102	196
2000	184	138	259
2001	201	156	306
2002	253	143	345
2003	286	190	430
2004	364	257	591
2005	407	345	764
2006	421	438	989
2007	451	551	1299
2008	455	469	1660
2009	496	470	1222
2010	526	625	1524
2011	535	821	2051
2012	566	842	2210
2013	589	840	2297
2014	623	785	2063
2015	677	526	1368
2016	722	468	1285
2017	787	585	1577

Примечание. Составлено по данным Росстата, Всемирного банка, а также Ассоциации морских портов России.

зависимости не только от зарубежных потребителей, но и от юрисдикций, инвестиций, технологий, возможности встраивания в формирующиеся трансграничные сети и цепочки. Соответствующие эффекты полномасштабно проявились не только в транспортно-логистической сфере (так, доля перевозок национальных внешнеторговых и транзитных грузов российскими судами не превышает 10 % [29], показательным примером интернационализации логистики является и приобретение в 2016 г. контрольного пакета ПАО «Астраханский порт» иранской компанией [30]), но и в добыче морских биоресурсов, на 3/4 сконцентрированной в Тихоокеанской России. В этом значимом сегменте морского хозяйства с середины 2000-х гг. также наблюдаются восстановительные процессы (если в 1990 г. суммарный улов рыбы и морепродуктов в Российской Федерации составлял около 7,9 млн т, то в 2004 г. он достиг минимума — 2,9 млн, в 2011 г. увеличился до 8,3 млн т и в дальнейшем варьировал от 5,5 до 6,5 млн т [31]).

Возрождение морского хозяйства, его диверсификация в последние годы связаны и с активизацией, стимулируемой встраиваемыми панъевразийскими альянсами и партнерствами, интереса крупного бизнеса (компании «Лукойл», «Новотэк», «Роснефть», «Газпром» и др.) к нефтяным и газовым месторождениям в приморских зонах страны, включая и ее шельф (в российской юрисдикции — 4 млн км<sup>2</sup> морского шельфа, а размеры исключительной экономической зоны — около 8,5 млн км<sup>2</sup> [27]). Наиболее крупные (в русле морской экономики) проекты реализуются на Сахалине, а также на базе нового морского порта Сабетта на Ямале, относящемся к геостратегически значимой для России [32–34] Арктической зоне. Это, в свою очередь, способствует росту морских перевозок, в том числе и возобновлению активной эксплуатации Северного морского пути (перевозки грузов по данному маршруту в 1990 г. составляли 7 млн т, к 2000 г. они снизились до 1,5 млн, вновь достигли «советского» объема в 2016 г., а в 2017 возросли до 10,7 млн т).

В последнее время заметно оживление и в российском судостроении (к концу 1990-х гг. уровень использования мощностей на отечественных предприятиях данной отрасли не превышал 17 % [35]), в первую очередь в его сегментах, ориентированных на строительство судов ледокольного класса, буровых платформ, а также кораблей для военно-морского флота. Благодаря «Государственной программе вооружений — 2020», за последние пять лет на предприятиях в Санкт-Петербурге, Северодвинске, Калининграде и Комсомольске-на-Амуре построено 65 судов разного класса, при этом ожидается [36], что по ряду причин, включая и слабость судостроительной базы, программа будет выполнена лишь на 70–75 %.

Морское хозяйство России, преодолев за истекшие три десятилетия сложную траекторию стагнации, фокусированного асимметричного роста и, наконец, частичной диверсификации отраслевой и территориальной структуры, реставрации элементов былой комплексности, в итоге оказалось не только значимым компонентом экономики страны, приоритетным фактором включения ее в многовекторные евразийские партнерства, но и одним из важнейших условий позиционирования страны на стратегически и ресурсно значимых для нее аквальных пространствах (в Арктике, на Дальнем Востоке, в Причерноморье, на Балтике, Каспии). Четко проявилось и влияние морехозяйственной активности на российские территории, причем не только собственно приморские.

### **СОПРЯЖЕННОСТЬ ПРИМОРСКИХ И ВНУТРИКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ: МОРЕХОЗЯЙСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ**

Трансформируясь и обретая новые импульсы, морское хозяйство последовательно превращается в значимый фактор форматирования, интеграции российского пространства и его включения в трансграничные, общеевразийские структуры. Процесс этот многоаспектен. Одна из важнейших его сторон — феномен приморских зон [30], «полосообразных» ареалов с экономической («стержневое» позиционирование морских отраслей, концентрация инфраструктуры, аттрактивность для бизнеса) и селитебной спецификами (повышенная притягательность для населения).

Локализованные на морских побережьях России города и их группировки (собственно приморскими являются лишь 74 городских поселения и 6 из 44 крупных, с населением более 500 тыс. чел., городских агломераций страны) не только оказались важнейшим для национальной экономики коммуникационным пространством, но и приняли на себя миссию форпостов, стали узловыми элементами формирующихся коридоров развития. В расширяющихся ареалах их влияния имеет место связанная с морским фактором и трансграничной активностью реиндустриализация (с акцентом на пищевую промышленность и машиностроение), наблюдается становление экономических кластеров

(в таких отраслях, как судостроение и судоремонт, оказание портово-логистических услуг, рыболовство и рыбоводство, туризм, в сфере добычи полезных ископаемых, автосборки и др. [30]). Процесс этот наиболее рельефно выражен в российском сегменте Балтики, включающем эксклавную Калининградскую область, где наработан многолетний опыт взаимодействия как с «Большой Россией», так и с сопредельными государствами [37].

Симптоматично, что если за 1989–2002 гг. (согласно переписям населения) демографический потенциал приморских городов (с учетом поселений Крыма) сократился на 233 тыс. чел., то в 2002–2010 гг., демонстрируя проявившуюся талассоаттрактивность, возрос на 348 тыс., а в 2010–2017 гг. — еще на 678 тыс. чел. Устойчивый приток населения наблюдался при этом не только в крупнейшие многофункциональные центры (население Санкт-Петербурга приросло за постсоветский период на 530 тыс., или 11,3 %; Ростова-на-Дону — на 96 тыс., или 9,6 %; Калининграда — на 52 тыс., или 13 %) либо курорты Причерноморья (Сочи, Анапа, Геленджик и др.), но и в некоторые малые города, выполняющие значимые морские функции (Приморск в Ленинградской области, Североморск и Гаджиев в Мурманской области и др.). Позитивный демографический тренд присущ и прикаспийским городам Дагестана (включая крупнейший — Махачкалу, чье население за постсоветский период увеличилось на 400 тыс. чел., т. е. в 2,3 раза), где, в отличие от остальной приморской зоны России, основу демографической динамики составляет естественный прирост.

Приморские зоны выступают важнейшим фактором территориального системообразования как на региональном уровне (17 субъектов Федерации по своим структурным характеристикам де-факто являются мореориентированными [18]), так и в общероссийском масштабе. Существенное (фактическое и потенциальное) влияние морского фактора наблюдается, в частности, в таких макрорегионах, как Юг России (в пределах 200-километровой доступности от побережья здесь проживает 67 % населения), ее Северо-Запад (аналогичный показатель достигает 96 %). Обширнейшим аквально-территориальным (по генезису, структуре, функционалу) макрорегионом выступает российский Север (Арктическая зона РФ), а также весь российский Дальний Восток (Тихоокеанская Россия [38]). Весьма показательно, что на побережье (до 50 км от моря), в приморской зоне (до 200 км), а также в полосе непосредственной транспортно-экономической доступности от нее (до 500 км) находятся главные города 31 субъекта Федерации, в совокупности вмещающие почти 27 % населения всех административных центров субъектов РФ (табл. 2).

В присущем территориально-хозяйственной и селитебной системам России триединстве приморских и тяготеющих к ним территорий, собственно внутриконтинентальных (ультраконтинентальных, по Л.А. Безрукову [12]) регионов (на удалении 1000 км от моря и более) и промежуточной, переходной зоны (фактически междуморья), главным образом централизованной на Москву (в 500-километровом радиусе от нее сконцентрированы 22 региона), важны и коммуникационно-контактный потенциал побережья, и ресурсно-производственные возможности «внутриевразийских» территорий, в первую очередь Сибири [8, 39]), и, наконец, интегрирующие, обеспечивающие единство России, ее глобальный вес эффекты «москвоцентричности», порождающие в то же время диспропорции регио-

Таблица 2

Распределение административных центров 85 субъектов РФ по степени удаленности от моря и численности населения

Удаленность от моря, км	Количество городов с численностью населения, тыс. чел.					Все города
	более 5000	1000–2000	500–1000	250–500	менее 250	
До 50	1	1	3	4	5	14
50–200	—	—	1	1	2	4
200–500	—	1	1	4	7	13
500–1000	1	1	6	15	—	23
1000–1500	—	4	2	5	1	12
1500–2000	—	2	1	1	1	5
2000–2500	—	3	2	3	—	8
2500–3000	—	1	3	—	2	6
Более 3000	—	—	—	—	1	1

Примечание. Прочерк — города отсутствуют. Здесь и в табл. 3: составлено автором с учетом данных Росстата; удаленность от моря — расстояние (по прямой) до ближайшей морской акватории.

Распределение населения административных центров 85 субъектов РФ по степени их удаленности от моря

Удаленность от моря, км	Население городов					
	1989 г.		2010 г.		2018 г.	
	тыс. чел.	%	тыс. чел.	%	тыс. чел.	%
До 50	9966	18,7	9648	17,5	10 401	17,7
50–200	1161	2,2	1343	2,5	1345	2,3
200–500	3913	7,4	3513	6,4	4011	6,9
500–1000	17 673	33,2	21 576	39,4	22 279	38,1
1000–1500	8097	15,2	6733	12,3	7473	12,8
1500–2000	2993	5,6	2851	5,2	2969	5,1
2000–2500	6851	12,9	6337	11,6	7285	12,5
2500–3000	2439	4,6	2692	4,9	2591	4,4
Более 3000	85	0,2	110	0,2	117	0,2
Все население административных центров субъектов РФ	53 178	100	54 803	100	58 471	100

нального развития [40], сопровождающиеся выпадением обширных пространств из общего социально-экономического поля страны [41, 42] (табл. 3).

Сопряженность приморских и внутриконтинентальных территорий (а наряду с «москвоцентричностью» это, возможно, важнейшая общественно-географическая скрепа нашей страны) обеспечивается в том числе и морехозяйственной активностью и реализуется прежде всего в формате хинтерландов крупнейших портов, чьи зоны тяготения (по углю, нефти, минеральным удобрениям, древесине, продукции металлургии, зерну и др.) простираются на сотни и тысячи километров (к примеру, предельная граница зоны влияния крупнейшего в стране Новороссийского морского порта проходит по восточной административной границе Якутии [43], аналогичным по площади хинтерландом располагает и Большой порт Санкт-Петербург [30]). Устойчивость портовых хинтерландов, их межрегиональный функционал и масштаб во многом обеспечиваются не только наличием магистральной железнодорожной сети, но и локализационными стратегиями крупного бизнеса. Ведущие российские корпорации либо инвестируют в сооружение новых портовых терминалов (например, собственные перегрузочные мощности создали «СИБУР», «НОВАТЭК», «ЕвроХим»), либо приобретают компании-стивидоры в собственность, что демонстрируют, в частности, «Роснефть», «Норильский никель», «Лукойл». Дополнительную сопряженность внутриконтинентальных экспортоориентированных регионов предопределяет пространственное рекреационное и инвестиционное поведение домохозяйств, в том числе приобретающих второе жилье на южных приморских курортах (экзогенная компонента на 2/3 обеспечивает спрос на новостройки в таких приморских центрах, как Сочи, Анапа, Геленджик, Севастополь [18]).

#### ПЕРСПЕКТИВЫ «МОРЕОРИЕНТИРОВАННОСТИ» РОССИИ В АКВАЛЬНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ФОРМАТАХ БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

В последнее десятилетие Евразийский материк выступает ареной масштабных (подобных тектоническому сдвигу [44]) геоэкономических и геополитических изменений, с 2015–2016 гг. все чаще в отечественном научном дискурсе соотносимых с формированием «Большой Евразии». В этой общественно-географической мегаструктуре (концепте, результирующей и механизме нового «производства пространства», если оперировать терминологией выдающегося теоретика географии Д. Харви [45]), воспринимаемой и как локализация «незападных» евразийских интеграционных проектов [8], и как общеконтинентальное по масштабу экономическое объединение [46], и, наконец, как линейно-сетевая реальность, выстраивающаяся поверх ранее сложившейся культурной, хозяйственной и политической мозаики Евразии [2], развитие России все в большей мере ориентировано на трансграничное, трансакваториальное сотрудничество.

Вмещающая в себя палитру разномасштабных (и разновекторных) интеграционных проектов, феномен «Большой Евразии» выстраивается прежде всего геоэкономическим потенциалом и интересами Китая (его доля в мировом ВВП по официальному обменному курсу возросла за 1992–2017 гг. с 1,8 до 16 %). Для нашей страны при этом существенны как перспективы роста партнерства с КНР (за 2008–2018 гг. удельный вес этой страны во внешнеторговом обороте РФ вырос с 7,8 до 15,9 %, Россия же обеспе-

чивает лишь 2,2 % всего совокупного китайского импорта и принимает менее 1,9 % глобального экспорта товаров из КНР), так и возможности участия в качестве страны-транзитера в европейско-китайском экономическом альянсе (характерно, что лишь 1 % совокупного объема торговли между Китаем и Европой осуществляется по железной дороге [47]).

Для включения России в форматы большого евразийского партнерства по-прежнему значимо сохраняющееся позиционирование «европейского запада» (включая и структуру ЕС) в качестве важнейшего в Евразии относительно компактного сырьевого рынка и экономического пространства (его соотношение с КНР пока составляет 1,6:1, если оценивать ВВП по официальному обменному курсу). Невозможно игнорировать и устойчивое укрепление в южном «подбрюшье» нашей страны демографических и хозяйственных позиций тюркоязычных государств [2, 43]. В новом, полном противоречий евразийском контексте Российская Федерация, оставаясь во многом «европоориентированной», тем не менее неизбежно разворачивается на восток и отчасти на юг, в первую очередь своими внешне-торговыми связями. На этом фоне возрастает роль внутриконтинентальных территорий [8, 43] (так, за 2010–2017 гг. во внешнеторговом обороте страны доля приграничной по отношению к КНР Амурской области возросла с 0,07 до 0,09 %). Опирающаяся на трансграничные контакты, континентализация российской экономики тем не менее, вероятно, не изменит общего тренда на ее дальнейшую «маринизацию». И дело не только в характерной для морехозяйственной активности в России инерции (созданная инфраструктура, отлаженная логистика, сложившиеся региональные специализации), но и в выраженной «мореориентированности» важнейших территориально-хозяйственных компонент «Большой Евразии»: 29 из 30 евразийских государств с крупнейшими экономиками — приморские. Именно в приморских зонах Евразийского материка функционирует значимая часть глобальных городов мира (21 из 49), а в целом по Евразии, включая сопредельные острова, к данной категории относят 34 мегаполиса. Из 40 крупнейших (с грузооборотом более 100 млн т) морских портов 27 также евразийские (11 из них — в юрисдикции КНР).

Неизбежный в подобном контексте стратегический сдвиг к морю будет предопределяться для нашей страны не только растущим запросом евразийских государств на использование ресурсно-сырьевого (включая шельфовую зону) и транспортно-транзитного (с акцентом на Северный морской путь) потенциала Российской Федерации, но и усиливающейся геополитической турбулентностью и необходимостью выстраивания Россией и ее корпорациями гибких логистических схем и экономических партнерств с основными евразийскими центрами силы (ЕС, Китай, Индия и др.), с опорой прежде всего на развитую систему морских портов. Это, в свою очередь, активизирует динамику при-

Таблица 4

**Аквальные мегарегионы западного и юго-западного побережья России: центрo-периферийная специфика**

Характеристика	Балтика	Причерноморье	Каспий
Структурные особенности (моно- либо полицентризм региона)	Полицентричная, асимметричная, двухсекторальная	Полицентричная, с предпосылками моноцентризма	Полицентричная, асимметричная, многосекторальная
Степень сформированности	Существенная (в рамках евроинтеграции и взаимодействия в системе Россия–Запад)	Слабая, с отдельными трансакваториальными, преимущественно меридианальными, «скрепами»	Слабая, с отдельными трансакваториальными, преимущественно широтными, «скрепами»
Место в глобальной системе центр–периферия	Сегмент глобального центра, с элементами полупериферии	Полупериферийно-периферийное, с элементами глобального города	Периферия, с элементами полупериферии
Цивилизационная специфика	Евроатлантическое доминирование	Европейско-евразийский баланс сил	Евразийское доминирование
Специфика позиционирования России	Стремление сохранить и расширить геоэкономический коридор в условиях нарастающей «рубежности»	Борьба за укрепление геополитических и геоэкономических позиций	Мягкое геополитическое доминирование
Основные параметры региональной общности (без России)	Население — 146 млн чел., ВВП (ППС) — 6530 млрд долл., душевой ВВП — 44,7 тыс. долл.	Население — 156,3 млн чел., ВВП (ППС) — 6530 млрд долл., душевой ВВП — 44,7 тыс. долл.	Население — 99 млн чел., ВВП (ППС) — 2398 млрд долл., душевой ВВП — 44,7 тыс. долл.

Примечание. Составлено автором. ППС — паритет покупательной способности.

портовой промышленности, ориентированной на экспорт и решение задач импортозамещения, в ведущих приморских зонах России (побережья Балтики, Краснодарского края, юг Приморья и др.). По мере обострения глобального соперничества за ресурсы и укрепления центров силы по всему периметру российских границ сдвиг к морю будет инициирован и необходимо наращивать присутствие Российской Федерации не только в Арктике и Азиатско-Тихоокеанском регионе, но и в традиционно для нее значимых Балтийском и Черном морях, обеспечивающих почти 64 % грузооборота морских портов России, а также на Каспии. Именно в этих акваториях фактически уже сейчас выстраиваются мегарегионы (особые субъевразийские пространства) аквально-территориального типа. Полноформатное использование их экономических возможностей, понимание структурных особенностей и центрально-периферийной специфики (табл. 4) исключительно значимы для устойчивого позиционирования нашей страны, для стабильности российских рубежей.

Наиболее четкие формы аквальной регионализации в настоящее время обрела на Балтике [48], где сфокусированы российские геоэкономические интересы, столь же весомо российское присутствие в приморской зоне (в целом по Балтике в приморских метрополитенских ареалах сконцентрировано 16 млн чел., 7,5 млн — в пределах Российской Федерации). В постсоветский период свой интеграционный контур проявил и регион Черного моря [49], с его социально-экономической асимметрией (в турецком сегменте приморской зоны проживает почти 70 % населения причерноморских городов), ставший не только ареной острого (с 2014 г.) геополитического противостояния, но и пространством выстраивания значимых для «Большой Евразии» хозяйственных взаимосвязей, преимущественно меридианальной направленности. Потенциалом трансграничной регионализации (с акцентом на энергоресурсную сферу) обладает и ориентированный на Бакинскую агломерацию макрорегион Каспия. Сопряженная с аквальным регионогенезом мегатенденция к «маринизации» пространственной структуры будет проявляться, впрочем, не только в западном порубежье страны, но и практически по всему периметру российских границ, причем, вероятно, наиболее динамично — в Тихоокеанской России, прежде всего в пределах Охотского и Японского морей [15, 38] и на пространствах Арктики.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Мировой океан с его ресурсным потенциалом исторически оказывал фундаментальное влияние на развитие человечества, на его пространственную организацию. Постсоветский период ознаменован не только масштабным переформатированием Евразии, но и трансформацией евразийского позиционирования самой России, перманентной адаптацией нашей страны к новым геоэкономическим и геополитическим реалиям, в том числе на основе возросшей морехозяйственной активности. Формирование «Большой Евразии», предопределяя сдвиг России на восток и повышая значение для нее внутриконтинентальных партнерств, инициирует дальнейшую «мореориентированность» ключевых компонент российского пространства и последовательное включение приморских (приграничных) регионов в процессы аквальной трансграничной регионализации. Это требует особого внимания к эффектам морехозяйственной активности, не только собственно экономическим, но и социальным, экологическим, геополитическим, в том числе и в рамках социально-экономической географии Мирового океана, научной дисциплины, в настоящее время возрождаемой и культивируемой в нескольких крупных научных центрах страны (Владивостоке, Калининграде, Ростове-на-Дону, Санкт-Петербурге, Симферополе).

*Работа выполнена при финансовой поддержке Российского научного фонда (1918–00005 «Евразийские векторы морехозяйственной активности России: региональные экономические проекции»).*

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гумилев Л.Н. Древняя Русь и Великая Степь. — М.: Мысль, 1989. — 876 с.
2. Дружинин А.Г. Россия в многополюсной Евразии: взгляд географа-обществоведа: монография. — Ростов-на-Дону: Изд-во Южн. федер. ун-та. — 2016. — 228 с.
3. Каганский В.Л. Евразийская концепция пространства России // Россия в цивилизационной структуре Евразийского континента. — М.: Наука, 2004. — С. 201–216.
4. Гладкий Ю.Н. Россия в лабиринтах географической судьбы. — СПб.: Юридический Центр-Пресс, 2006. — 846 с.



5. **Замятин Д.Н.** Геократия. Евразия как образ, символ и проект российской цивилизации // Политические исследования. — 2009. — № 1. — С. 71–90.
6. **Безруков Л.А.** Экономико-географическая концепция евразийства и ее развитие на современном этапе // Социально-экономическая география. Вестн. АРГО. — 2015. — С. 12–23.
7. **Druzhinin A.** Russia in modern Eurasia: The vision of a Russian geographer // Quaestiones Geographicae. — 2016. — Vol. 35, Issue 3. — P. 31–39.
8. **Безруков Л.А.** Географический смысл создания «Большой Евразии» // География и природ. ресурсы. — 2018. — № 4. — С. 5–14.
9. **Mackinder H.J.** The geographical pivot of history // The Geographical Journ. — 1904. — Vol. 23. — P. 421–437.
10. **Савицкий П.Н.** Континент Евразия. — М.: Аграф, 1997. — 464 с.
11. **Дугин А.** Мистерии Евразии. — М.: Арктогея, 1996. — 200 с.
12. **Безруков Л.А.** Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. — Новосибирск: Акад. изд-во «Гео», 2008. — 369 с.
13. **Сальников С.С.** Экономическая география океана — новое перспективное направление экономической и социальной географии // Советская география. — Л.: Наука, 1984. — С. 231–242.
14. **Слевич С.Б.** Океан: ресурсы и хозяйство. — Л.: Наука, 1988. — 315 с.
15. **Vaklanov P.Ya.** Marine spatial planning: Theoretical aspects // Balt. Reg. — 2018. — Vol. 10, N 2. — P. 76–85.
16. **Дружинин А.Г.** «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2016. — № 6. — С. 10–19.
17. **Дружинин А.Г., Дун Я.** «Один пояс — один путь»: возможности для регионов западного побережья России // Балтийский регион. — 2018. — № 2. — С. 39–55.
18. **Социально-экономическое** развитие приморских территорий европейской части России: факторы, тренды, модели / Под ред. А.Г. Дружинина. — Ростов-на-Дону: Изд-во Южн. федер. ун-та, 2016. — 236 с.
19. **Radvani J.** Quand Vladimir Poutine se fait géographe... // Hérodote. Géopolitique de la Russie. — 2017. — N 166–167. — P. 113–132.
20. **Романенко А.А.** Морские порты, транспортный флот и судостроение России // Морехозяйственный комплекс России. — СПб.: Изд-во РГО, 2005. — С. 24–73.
21. **Концепция** внешней политики Российской Федерации. Утверждена Президентом РФ 28 июня 2000 года [Электронный ресурс]. — <http://docs.cntd.ru/document/901764263> (дата обращения 04.12.2018).
22. **Валовой** внутренний продукт стран мира (по официальному обменному курсу). The World Bank Open Data [Электронный ресурс]. — <https://databank.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD/1ff4a498/Popular-Indicators> (дата обращения 05.02.2019).
23. **Зубаревич Н.В.** Крупный бизнес в регионах России: территориальные стратегии развития и социальные интересы: Аналитический доклад. — М.: Поматур, 2005. — 102 с.
24. **Морская доктрина** Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс]. — <https://legalacts.ru/doc/morskaja-doktrina-rossiiskoi-federatsii-na-period-do/> (дата обращения 03.02.2019).
25. **Федеральная** целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» [Электронный ресурс]. — <https://www.mintrans.ru/documents/7/260> (дата обращения 03.02.2019).
26. **Транспортная стратегия** Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р [Электронный ресурс]. — <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009> (дата обращения 02.02.2019).
27. **Алхименко А.П.** Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. — СПб.: Изд-во РГО, 2005. — С. 5–23.
28. **Товарная** структура экспорта России за январь–март 2018 года: данные статистики Федеральной таможенной службы Российской Федерации [Электронный ресурс]. — <http://customs.ru/folder/519> (дата обращения 15.02.2019).
29. **Стратегия** развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. № 2205-р г. Москва [Электронный ресурс]. — <https://rg.ru/2010/12/21/mordeyatelnost-site-dok.html> (дата обращения 03.02.2019).
30. **Трансграничное** кластерообразование в приморских зонах европейской части России: факторы, модели, экономические и экзистические эффекты / Под ред. А.Г. Дружинина. — Ростов-на-Дону: Изд-во Южн. федер. ун-та, 2017. — 421 с.
31. **Регионы** России. Социально-экономические показатели. — М.: Росстат, 2018. — 576 с.
32. **Основы** государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утв. Президентом РФ) [Электронный ресурс]. — <http://docs.cntd.ru/document/902149373> (дата обращения 03.02.2019)
33. **Стратегия** развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (утв. Президентом РФ) [Электронный ресурс]. — <https://legalacts.ru/doc/strategija-gazvitija-arkticheskoi-zony-rossiiskoi-federatsii-i/> (дата обращения 04.02.2019).
34. **Морская доктрина** Российской Федерации (утв. Президентом РФ) [Электронный ресурс]. — <http://docs.cntd.ru/document/555631869> (дата обращения 17.01.2019).
35. **Парфенов А.** Роль транспортных коммуникаций и портовых комплексов в развитии экономики России // Морские порты. — 1997. — № 2. — С. 34–47.

36. **Шеповалов М.** Предварительные итоги «Государственной программы вооружений – 2020» в части военного кораблестроения // Экспорт вооружений. — 2018. — № 1. — С. 87–93.
37. **Фёдоров Г.М., Корнеев В.С.** Трансграничные регионы в иерархической системе регионов: системный подход // Балтийский регион. — 2009. — № 2. — С. 32–41.
38. **Тихоокеанская Россия: страницы прошлого, настоящего, будущего** / Отв. ред. П.Я. Бакланов. — Владивосток: Дальнаука, 2012. — 406 с.
39. **Михайлов Ю.П.** Куда идти Сибири: взгляд географа // География и природ. ресурсы. — 2007. — № 3. — С. 158–165.
40. **Безруков Л.А.** Институциональный фактор межрегиональных диспропорций в России (на примере Сибири) // Региональные исследования. — 2018. — № 2 (60). — С. 79–89.
41. **Нефёдова Т.Г.** Российская периферия как социально-экономический феномен // Региональные исследования. — 2008. — № 5. — С. 21–34.
42. **Дец И.А.** Освоение восточной России: история изучения и современные тенденции // География и природ. ресурсы. — 2015. — № 1. — С. 17–21.
43. **Вардомский Л.Б.** Постсоветская интеграция и экономический рост нового приграничья России в 2005–2015 гг. // Пространственная экономика. — 2017. — № 4. — С. 23–40.
44. **Шупер В.А.** Евразийское будущее России в свете чередования интеграционных и дезинтеграционных циклов // Балтийский регион. — 2016. — Т. 8, № 4. — С. 7–17.
45. **Harvey D.** Revolutionary and counter revolutionary theory in geography and the problem of ghetto formation // Antipode. — 1972. — Vol. 4, Issue 2. — P. 1–13.
46. **Бордачёв Т.** Новое евразийство // Россия в глобальной политике. — 2015. — № 5 [Электронный ресурс]. — <https://www.globalaffairs.ru/number/Novoe-evraziistvo-17754> (дата обращения 23.11.2018).
47. **Фарделла Э., Проди Д.** «Один пояс — один путь» и его влияние на Европу // Валдай. зап. — 2018. — № 82. — С. 11.
48. **Приморские зоны России на Балтике: факторы, особенности, перспективы и стратегии трансграничной кластеризации.** — М.: ИНФРА-М, 2018. — 210 с.
49. **Добрански С.** Формирование Черноморского сообщества // Полис. Политические исследования. — 2013. — № 1. — С. 177–181.

*Поступила в редакцию 11.02.2019*

*После доработки 11.02.2019*

*Принята к публикации 25.12.2019*