
ПРИМОРСКИЙ ФАКТОР

ОПОРНЫЕ БАЗЫ МОРСКОГО ПОРУБЕЖЬЯ РОССИИ: ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДИНАМИКА В УСЛОВИЯХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ ТУРБУЛЕНТНОСТИ

А. Г. Дружинин

Южный федеральный университет,
344006, Россия, Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 105
Балтийский федеральный университет им. И. Канта,
236016, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14
Институт географии РАН,
119017, Москва, Старомонетный переулок, 29

Поступила в редакцию 25.03.2020 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2020-3-6
© Дружинин А. Г., 2020

В XXI столетии Мировой океан становится важнейшим фактором планетарной социально-экономической динамики, выступает приоритетной сферой геоэкономических и геополитических интересов, в том числе и для Российской Федерации, чья экономика, инфраструктурные и селитебные системы с конца 1990-х годов устойчиво «разворачиваются» к морю. Цель статьи — концептуальное обоснование и идентификация феномена морского порубежья России и инкорпорированных в его структуру опорных баз, оценка факторов и особенностей их экономической динамики в условиях резко проявившейся с 2014 года геополитической турбулентности. На основе применения экономико-статистических методов особым образом акцентирована неравномерность экономического и селитебного освоения акваториальных и региональных сегментов российского морского порубежья. Показано, что концентрация и агломерация российской морской хозяйственной и военной активности проявляются в развитии и функционировании 14 опорных баз (включая две ныне формирующиеся). Отмечено, что современное противостояние в системе «Россия — Запад» сочетается с дальнейшим наращиванием морской активности России (в том числе и в пределах ее западного порубежья), сопровождаемым ревитализацией и расширением сети ее опорных баз, диверсификацией их хозяйственной структуры. Экономические системы ведущих приморских регионов страны демонстрируют при этом высокую (в том числе и благодаря мерам господдержки) резистентность к геополитической турбулентности.

Ключевые слова:

экономика, морское хозяйство, геополитика, морское порубежье, геополитическая турбулентность, Российская Федерация, Западное порубежье России

Введение

В социально-экономическом развитии современной России морской фактор играет все более значимую роль. Устойчиво прираставшие в последние два десяти-

Для цитирования: Дружинин А. Г. Опорные базы морского порубежья России: экономическая динамика в условиях геополитической турбулентности // Балтийский регион. 2020. Т. 12, №3. С. 89–104. doi: 10.5922/2079-8555-2020-3-6.

тилетия экспортно-импортные операции страны более чем на 60% обеспечиваются морским транспортом¹, а выраженная «морезависимость» присуща (в той или иной степени) 42 крупнейшим (из Топ-100 рейтинга РБК) российским компаниям [1]. До 5,5% ВВП Российской Федерации генерируют отрасли морской экономики (портовое хозяйство, судостроение, добыча биоресурсов и др.) [2]; важнейшим ее драйвером при этом выступают портовые терминалы, чей грузооборот за 1994—2019 годы вырос в 7,8 раза, превысив 840 млн т (что эквивалентно 3,6% от общемирового показателя²). Восстанавливается отечественное судостроение [3], прежде всего военное (квота России в данном сегменте составляет около 20% от мирового портфеля заказов³). На побережьях и в шельфовой зоне (Сахалин, Камчатка, полуостров Ямал, Каспий и др.) осуществляется разработка месторождений углеводородов; формируется (начиная с 2001 года) подводная газотранспортная инфраструктура. «Сдвиг» экономики к морю проецируется на селитебную систему: в 74 приморских городах сконцентрировано почти 14 млн человек (что эквивалентно 12,7% всего городского населения), причем доля «приморских жителей» в населении страны два последние десятилетия в целом стабильно растет [4; 5]. Все более выраженная и многоаспектная *талассоаттрактивность российского общества* и его пространственных структур (в целом соответствующая общемировым трендам [6—10]) разворачивается на фоне усиливающейся геэкономической конкуренции и возрастающего геополитического противостояния (в которые, начиная с 1970-х годов [11; 12], активнейшим образом вовлекаются акватории Мирового океана). Обстоятельства и резоны «соперничества сил над территорией» (а именно такова сущностная сторона геополитики, по мнению одного из ведущих специалистов в данной сфере французского географа Ива Лакоста [13]) при этом все чаще выступают не только значимым фактором, но и мотивом морехозяйственной деятельности, в свою очередь, обретающей выраженное геополитическое измерение. Цель статьи — концептуальное обоснование и идентификация феномена морского порубежья России и его опорных баз, оценка современных геополитических детерминант их экономической динамики (с акцентом на аква-территориальные структуры Западного порубежья Российской Федерации).

Морское порубежье России и его опорные базы: концептуализация, делимитация, структурирование, параметризация

В последние годы в контексте выраженной геополитизации общественного сознания, понятия «рубезж» (в превалирующем понимании «бытия на стыке своего и чужого» [14]) и, соответственно, «порубежность» все прочнее укореняются в отечественном общественно-географическом дискурсе [15; 16]. В российских же условиях порубежье в своей подавляющей части «земноводно» (общая длина мор-

¹ *Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года*: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 02.02.2020).

² *Review of Maritime Transport. 2018 / United Nations Conference On Trade And Development. N.Y. ; Geneva, 2018.*

³ *Развитие судостроения на 2013-2030 годы: государственная программа Российской Федерации*. URL: https://knastu.ru/media/files/page_files/science/unid/new_folder/_/Gosprogramma_RF_Razvitiye_sudostroeniya_na_2013_-_2030_gody.pdf (дата обращения: 11.02.2020).

ских границ страны по разным оценкам [17—19] варьируется в диапазоне от 35,3 до 46 тыс. км и практически вдвое превосходит протяженность сухопутных рубежей), что позволяет идентифицировать (и концептуализировать) феномен морского порубежья России, интегрируя в данной категории не только морские, страноведческие, лимнологические, но и, одновременно, геополитические предметно-содержательные грани и смыслы.

Отдельные ключевые сегменты морских пограничных пространств России, безусловно, «порубежны», поскольку либо напрямую оспариваются внешними силами (Крымский полуостров, Южные Курилы), либо испытывают постоянный прессинг (на Балтике в калининградском эксклаве [20] и, в еще большем масштабе — в Арктике, где основным геополитическим оппонентом выступают США [21]). «Рубежность» предопределяется и самой политико-географической спецификой находящихся в российской юрисдикции акваторий: лишь 3% морских границ России являются так называемыми двухсторонними [18] (т.е. сопредельными с другими государствами); в подавляющей же части наше морское порубежье — многососедское, контактирующее с мировым сообществом и его глобальными (в том числе морскими) лидерами. В условиях перманентной угрозы новой холодной войны (которая, как полагают [10], повторит великое противостояние «земли» и «моря» в русле идеологем А. Мэхэна и Х. Маккиндера) удержание, хозяйственное и селитебно-инфраструктурное обустройство морского порубежья выступает для Российской Федерации не только экономической необходимостью, но и приоритетным фактором (и маркером) международного статуса, основополагающим моментом позиционирования как евразийской (и глобальной) державы (как верно акцентировал В.А. Дергачёв, береговая зона — геополитический ключ к Евразии [22]).

Имеющаяся у России приморско-прибрежная полоса («опоясывающая» ее континентальный массив, концентрирующая подавляющую часть морехозяйственной активности, фокусирующая геостратегические интересы) — масштабна и «многослойна». Она объединяет не только собственно морские акватории (до 745 тыс. км² морского порубежья приходится на так называемое территориальное море страны; 3,8 млн км² — на континентальный шельф, площадь же исключительной экономической зоны России оценивают в 7,6 млн км² [17]), но и прилегающий к ним сухопутный компонент (если исчислять его только по-минимуму, в пределах 50 км от береговой линии — это около 1,8 млн км², т.е. почти 10,5% всей территории Российской Федерации). Морское порубежье структурируемо также по бассейновому (с учетом наличия 12 сопредельных с Россией морей, относящихся к акваториям трех океанов, а также Каспия как особого, «окруженного сухопутными территориями»⁴ водоема) и региональному (23 приморских субъекта Федерации) признакам. Благодаря многочисленным обстоятельствам (природно-климатическим, ресурсно-хозяйственным, историческим и др.) социально-экономическая освоенность акваториально-региональных сегментов морского порубежья и их морехозяйственная значимость неравнозначны (табл. 1, 2). Кроме того, они демонстрируют выраженные эффекты специализации, концентрации и агломерации.

⁴ Конвенция о правовом статусе Каспийского моря. 12.08.2018. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5328> (дата обращения: 18.03.2020).

Таблица 1

**Демографический, экономический и военно-силовой «вес»
секторальных компонент морского порубежья России**

Макроструктура морского порубежья, сегмент	Удельный вес в масштабе всего морского порубежья России, %						
	Протяженность морских границ	Численность населения приморских городов	Грузооборот морских портов	Объем уловов морских биоресурсов	Доля в «морской» добыче нефти	Доля в «морской» добыче природного газа	Доля корабельного состава ВМС России
Балтийский	0,3	43,2	30,5	7,59	1,2	0,05	18,5
Черноморско-Азовский	2,9	25,6	30,7	1,97	0,3	2,8	18,8
Каспийский	1,5	7,7	0,9	1,31	21,3	4,3	9,4
Тихоокеанский	44,1	14,4	25,4	67,73	68,9	49,5	45,5
Арктический	51,2	8,5	12,5	21,40	8,3	43,35	27,8

Источник: составлено автором по данным Росстата, Ассоциации морских портов России и Министерства обороны РФ⁵; информация за 2019 год.

Таблица 2

**«Плотность» локализации морехозяйственной активности
в основных сегментах морского порубежья России**

Макроструктура морского порубежья, сегмент	На 100 км морских границ России приходится				
	населения приморских городов, тыс. чел.	улова морских биоресурсов, тыс. т	грузооборота морских портов, млн т	морской (приморской) добычи нефти, тыс. т	морской (приморской) добычи природного газа, млн м ³ *
Балтийский	4800,0	268,25	203,17	247,6	27,0
Черноморско-Азовский	144,0	3,88	10,32	3,12	66,6
Каспийский	237,6	11,21	1,38	954,8	445,5
Тихоокеанский	9,38	19,8	1,26	106,0	175,6
Арктический	5,87	5,37	0,53	10,95	133,2
Россия в целом	36,36	12,86	2,18	67,53	155,84

Источник: составлено автором по данным Росстата и Ассоциации морских портов России; информация за 2019 год.

Примечание: * — с учетом СПГ.

⁵ Регионы России. Социально-экономические показатели. 2019. М. : Росстат, 2020. URL: <https://www.gks.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 18.03.2020); Грузооборот морских портов по бассейнам за 2019 год // Статистика Ассоциации морских портов России. URL: https://www.morport.com/sites/default/files/inline/files/basseyny_napravleniya.pdf (дата обращения: 18.03.2020); Боевые корабли и подводные лодки Российской Федерации — 2020. URL: <http://russianships.info/today/> (дата обращения: 18.03.2020).

Пространственная концентрация имеет место, прежде всего, в портовом хозяйстве, где 75% перевалки грузов приходится на три кластера: 1) Санкт-Петербургский (терминалы Финского залива) — 29% российского грузооборота и 96% от общего показателя в пределах российской Балтики); 2) Краснодарский (Черноморское побережье) с удельным весом в России около 26%, а в Черноморско-Азовском сегменте морского порубежья — 85%; 3) Владивостокский (19,4% российского грузооборота и 77% от грузооборота в целом по Тихоокеанской России). Аналогичная ситуация и в российской морской нефтедобыче (67% объема обеспечивает шельф Сахалина, а 21% — Каспия), и в морском (приморском) сегменте производства природного газа (включая СПГ-проекты), примерно на половину (49,5%) приуроченно к Сахалину и на 43,7% (по итогам 2019 года) — к Ямалу.

Проявления пространственной асимметрии присущи и рыбохозяйственной отрасли, где доминирует Тихоокеанская Россия (38% всех уловов приходится при этом на Камчатку и 22% — на Сахалин). В пределах акватории Северного Ледовитого океана две трети добычи рыбы и морепродуктов обеспечивает Мурманская область; аналогична доля Калининградской области в российской рыбодобыче на Балтике; на каспийском порубежье безусловное лидерство в рыбной отрасли (85%) — за Астраханской областью. Эффект локализации и концентрации присущ и военно-морской сфере: 27% корабельного состава «приписано» к базам Мурманской области, 16% — Калининградской, 15% — Приморского края⁶. При этом 86% военно-морской мощи страны распределены между пятью регионами базирования: Мурманской и Калининградской областями, Севастополем, Камчатским и Приморским краями.

Учитывая реалии российского морского порубежья и ориентируясь на национальную исследовательскую традицию (идею В.П. Семёнова-Тян-Шанского о «культурно-экономической колонизационной базе» как «территориальной форме русского могущественного владения» [23], а также представления Н.Н. Колосовского, Ю.Г. Саушкина, И.М. Маергойза, Б.Б. Родомана, М.Д. Шарыгина, А.И. Чистобаева, П.Я. Бакланова, А.Н. Пилясова и других ведущих российских экономико-географов об «очагах», «узловых структурах» и «фокусах» пространственно организованной человеческой деятельности), полагаю уместной постановку вопроса об «опорных базах морского порубежья», подразумевая в этом качестве не только локалитеты, концентрирующие важнейшие (в том числе пропульсивные) сферы и звенья морской экономики, но и центры аква-территориального системобразования, узловые компоненты единого общероссийского «мореориентированного» социально-экономического (и военно-стратегического) пространства. Подобное понимание «опорных баз», кстати, не только основывается на российской методологии пространственного анализа экономики, но и концептуально хорошо сочетается с зарубежной исследовательской традицией (прежде всего с активно разрабатываемым в последние десятилетия концептом «морского кластера» («maritime cluster») [24—28]).

При выявлении ведущих опорных баз морского порубежья России учитывалась совокупность значимых параметров: военно-стратегических (показатели базирования ВМФ РФ), геоэкономических (положение относительно основных трансграничных транспортно-логистических коридоров), инновационно-производственных (локализация и потенциал судостроительных предприятий, конструкторских бюро, а также научно-образовательных центров морского профиля), морехозяйственных (удельный вес в общероссийских и региональных значениях грузооборота морских

⁶ *Боевые корабли и подводные лодки Российской Федерации* — 2020. URL: <http://russianships.info/today/> (дата обращения: 18.03.2020).

портов, рыбной отрасли, добычи нефти и газа на шельфе, приморской рекреации), а также демографо-селитебных (концентрация «приморского» населения, наличие сложившихся городских агломераций). Соответствующий анализ позволил идентифицировать 14 важнейших для страны опорных баз, включая две формирующиеся (табл. 3).

Таблица 3

Важнейшие опорные базы морского побережья России

Кластер опорных баз ключевых морских акваторий	Опорная база	Морские специализации опорной базы
Балтийский	Санкт-Петербургская	Морские порты и логистика*, судостроение и судоремонт, «приморская» промышленность, комфортное расселение в приморских зонах
	Калининградская	Локализация структур ВМС, судостроение и судоремонт, «приморская» промышленность «приморские» рекреация и туризм, добыча нефти и газа на шельфе, комфортное расселение в приморских зонах
Черноморско-Азовский	Новороссийская	Морские порты и логистика, комфортное расселение в приморских зонах
	Ростовская	Морские порты и логистика, комфортное расселение в приморских зонах
	Севастопольско-Крымская	Локализация структур ВМС, «приморские» рекреация и туризм, добыча нефти и газа на шельфе, судостроение и судоремонт, комфортное расселение в приморских зонах
	Сочинско-Туапсинская	«Приморские» рекреация и туризм, комфортное расселение в приморских зонах, морские порты и логистика
Каспийский	Астраханская	Добыча нефти и газа на шельфе, локализация структур ВМС, судостроение и судоремонт
	Махачкалинско-Каспийская**	Локализация структур ВМС, морские порты и логистика
Арктический	Мурманская	Локализация структур ВМС, морские порты и логистика, добыча морских биоресурсов, добыча нефти и газа на шельфе
	Архангельская	Судостроение и судоремонт, морские порты и логистика
	Ямальная**	Добыча нефти и газа на побережье и шельфе
Тихоокеанский	Владивостокская	Морские порты и логистика, локализация структур ВМС, судостроение и судоремонт, добыча морских биоресурсов
	Сахалинская	Добыча нефти и газа на шельфе, добыча морских биоресурсов
	Камчатская	Добыча морских биоресурсов, локализация структур ВМС, добыча нефти и газа на шельфе

Примечание: * — специализации общедолевого значения;

** — формирующиеся базы

Будучи инкорпорированной в аква-территориальный социально-экономический (и геополитический) контекст морского порубежья, любая опорная база фактически представляет собой кластер (с элементами комплексообразования) конкретного «набора» отраслей морского хозяйства, дополняемый (в различной степени) военно-силовой компонентой. «Ядерные» элементы (портовая инфраструктура, логистика, приуроченная к ним промышленность и др.) типичной опорной базы, как правило (за исключением формирующейся Ямальской), локализованы в пределах крупного приморского города и образуемой им групповой системы расселения (из 12 сложившихся опорных баз 10 связаны с городами с людностью более чем 250 тыс., 13 — с приморскими городскими агломерациями), выступающей важнейшей (либо значимой) составляющей экономической и селитебной структуры соответствующего региона (субъекта федерации). Концентрируя узловые элементы приморской зоны страны и всего ее морского порубежья, опорные базы играют исключительную роль в морской активности России: на их долю в сумме приходится до 92% грузооборота морских портов страны, 85% уловов морских биоресурсов, 91% морской нефтедобычи и 99% — газодобычи, а также 96% от общего числа корабельного состава ВМФ. Экономическое положение этих фокусов «морской мощи», их динамика (в том числе и в связи с современной геополитической конъюнктурой) существенны для Российской Федерации, корреспондируют с ее геостратегическими возможностями и перспективой.

Современная геополитическая турбулентность как фактор экономической динамики опорных баз морского порубежья России

Складывающийся ныне геоэкономический и геополитический контекст все чаще характеризуют словом «турбулентность» [29; 30 и др.], что логично (и симпатично), поскольку фокусирует внимание на перманентной (слабо прогнозируемой и лишь отчасти регулируемой) череде изменений как глобального политического миропорядка, так и положения в нем конкретной страны и ее отдельных пространственных составляющих (изменений — фиксируемых, существенных для социума и его структур, отражаемых в общественном сознании, воплощенных в научном дискурсе). Эффекты турбулентности — непосредственное порождение и один из индикаторов многополюсного мира с присущей ему разнонаправленностью, внешней хаотичностью, непредсказуемостью процессов, следствие конкуренции (в том числе латентной) между «центрами силы». Турбулентность проявляется в конфронтационном характере тех или иных аспектов международных (межстрановых, межблоковых) отношений и может охватывать не только собственно геополитику, но и геоэкономическую сферу, а также различные аспекты экополитики, проецироваться как на материализованные объекты, процессы, так и на ментальность (включая и столь значимую для геополитики территориальную идентичность).

Вступление постсоветской России в полосу интенсивной геополитической турбулентности связано прежде всего с ее ныне явным и весьма острым конфликтом с коллективным Западом, хронологически соотносимым [31] с крымским референдумом и началом вооруженного противостояния в Донбассе, т.е. с 2014 годом, ознаменованным также негативным для нашей страны изменением конъюнктуры на глобальном рынке энергоносителей (вновь резко усугубившейся в марте 2020 года на фоне пандемии COVID-19). Турбулентность актуализировала проблематику границ и пограничных пространств [32], четче высветила специфику и значимость российского порубежья (включая и морское) и, как свидетельствует аналитика, придала импульс как в целом морской активности Российской Федерации (на фоне

общего ее перераспределения в пользу черноморских, дальневосточных и арктических приморских зон [33]), так и соответствующим опорным базам. Характерно, что при прохождении экономикой страны стадии кризисного спада (2015—2016) и последующего выхода из него морехозяйственный потенциал опорных баз возрос (табл. 4), а численный состав — увеличился.

Таблица 4

Динамика основных компонент морехозяйственной активности России за 2013—2017 годы, соотношение показателя 2017 года к аналогичному показателю 2013 года, %

Макрорегион	Улов морских биоресурсов	Морская нефтедобыча,	Морская (приморская) газодобыча*	Грузооборот морских портов
Балтийский	133	64	86	114
Черноморско-Азовский	53	—	102	155
Каспийский	127	401	215	51
Тихоокеанский	113	128	108	132
Арктический	106	100	102	157
Россия в целом	115	164	112	134

Источник: составлено автором по данным Росстата и Ассоциации морских портов России⁷.

* Полномасштабное производство СПГ на Ямале «стартовало» в 2019 году

Обретение новых (в том числе геополитических) импульсов к освоению Арктики (включая развитие Северного морского пути, чью перспективу не без оснований связывают [34] со становлением «Большой Евразии») сопряжено, в частности, с формированием Ямальской (в будущем, вероятно, двухполюсной Ямало-Таймырской) опорной базы, являющейся сегодня основной точкой роста приморско-морской газодобычи. Одновременно существенно повысилось геостратегическое значение Архангельска (с Северодвинском) и, особенно, Мурманска (с Североморском и другими пунктами ВМС). В существенной мере геополитическими интересами страны мотивировано и создание Махачкалинско-Каспийской опорной базы (дополняющей и отчасти дублирующей морской потенциал Астрахани, где, в свою очередь четче проявилась нефтегазовая специализация). С 2014 года выраженную динамику (интегрируясь в политическое и экономическое пространство России) получила Севастопольско-Крымская база. Нарастила свое рыбопромышленное значение Камчатка (уловы морепродуктов с 2014 года здесь возросли практически в 1,5 раза, что эквивалентно 65% всего прироста уловов по РФ за рассматриваемый период). В качестве общероссийского центра судостроения, морской техники, подготовки кадров, а также научно-технологических инноваций усилил свое позиционирование Санкт-Петербург (концентрирующий, в частности, более 40% всех занятых в российском судостроении [3]).

Фиксируемое в условиях геополитической турбулентности развитие опорных баз морского порубежья России в целом хорошо коррелирует с экономическим положением соответствующих регионов (табл. 5).

⁷ Регионы России. Социально-экономические показатели. 2013. М. : Росстат, 2014; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2019. М. : Росстат, 2020 (<https://www.gks.ru/folder/210/document/13204>); Грузооборот морских портов по бассейнам за 2013 и 2018 годы // Статистика Ассоциации морских портов России. URL: <https://www.morport.com> (дата обращения: 18.03.2020).

Таблица 5

**Изменение экономического положения приморских регионов России,
включающих опорные базы ее морского побережья, за 2013—2018 годы, раз**

Регион	Душевой ВРП к среднему по стране		Душевые инвестиции в основной капитал к средним по стране		Душевые доходы консолидированного бюджета региона к средним по стране	
	2013	2018	2013	2018	2013	2018
Санкт-Петербург	1,30	1,35	1,00	1,31	1,44	1,30
Ленинградская область	1,02	1,04	1,54	2,31	0,94	1,09
Калининградская область	0,76	0,80	0,76	1,32	0,88	1,50
Краснодарский край	0,82	0,72	1,90	0,76	0,72	0,67
Ростовская область	0,57	0,59	0,64	0,52	0,64	0,61
Республика Крым*	0,24	0,35	0,33	1,28	0,89	1,09
Севастополь*	0,30	0,31	0,26	0,80	1,26	1,07
Астраханская область	0,72	0,94	1,29	0,90	0,69	0,65
Мурманская область	1,05	1,11	0,97	1,71	1,27	1,29
Архангельская область	1,11	1,23	1,40	1,42	1,12	1,00
Приморский край	0,79	0,76	0,68	0,63	0,87	0,88
Камчатский край	1,10	1,30	1,09	1,06	3,21	3,30
Сахалинская область	3,62	4,16	3,81	3,87	3,40	3,79

Источник: составлено по данным Росстата⁸.

Примечание: * — данные за 2014 год.

В 11 из 13 субъектов РФ, вмещающих «старые» (сложившиеся еще в предшествующие столетия) опорные базы, в 2013—2018 годах имел место рост душевого ВРП к среднему по стране (в аутсайдерах оказались лишь Краснодарский и Приморский край). Наиболее четко экономический позитив (воплощаясь в динамике не только добавленной стоимости, но и инвестиций, а также доходов региональных бюджетов) проявился в Мурманской области, на Сахалине, в Камчатском крае, в российских приморских регионах на Балтике; в несколько меньшей степени (в том числе из-за особых геополитических условий хозяйствования) — в пределах Крымского полуострова. Меняющееся экономическое положение соответствующих регионов морского побережья иллюстрирует их достаточно высокую общую резистентность к проявлениям турбулентности, подкрепляемую и морехозяйственной активностью, и выстроенными Российской Федерацией бюджетно-инвестиционными приоритетами. Дальнейшее развитие опорных баз, видоизменение их функционала и значимости в обеспечении морской активности России предопределяется при этом не только сохраняющимся преимущественно сырьевым хозяйственным профилем страны либо преобладающими центрированными («столицеориентированными», обращенными в том числе и на Санкт-Петербург) общественно-географическими процессами, но и порожденными новой евразийской реальностью [5] императивами обеспечения диверсифицированных (многовекторных) коммуникаций Российской Федерации, растущей сопряженностью геоэкономических и геополитических процессов и интересов. Последние же (даже на фоне активизации России в Арктике и наметившегося «разворота» страны на Восток) сохраня-

⁸ Регионы России. Социально-экономические показатели. 2013. М. : Росстат, 2014; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2018. М. : Росстат, 2019 (<https://www.gks.ru/folder/210/document/132040>).

ют свою исторически сложившуюся европоцентрированность и, соответственно, преимущественную фокусировку именно на Западном порубежье, где (что симптоматично!) локализовано абсолютное большинство (восемь) опорных баз морской активности Российской Федерации.

Детерминанты и стратегические приоритеты развития опорных баз морской активности на Западном порубежье России

Западные рубежи Российской Федерации оконтуривают чересполосицу аквальных (морских) транснациональных макрорегионов (Балтийский, Причерноморье, Баренц-регион) и соответствующих «междуморий», представляющих собой не только пространства непосредственного соприкосновения (интеграции и противостояния) со структурами коллективного Запада, но и важнейшие селитебные и хозяйственные территории самой России. Здесь же достаточно компактно локализованы приоритетные для страны (в сумме обеспечивающие более 70% грузооборота ее морских портов и базирование 65% корабельного состава ВМС), в том числе и старейшие (Архангельская — с XVI века, Санкт-Петербургская — с начала XVIII века, Севастопольско-Крымская — с конца XVIII века) опорные базы ее морской активности. Последние предельно приближены не только ко все еще наиболее значимым для российских корпораций «западным» зарубежным целевым рынкам (на январь 2020 года 41,2% товарооборота нашей страны приходится на страны ЕС и еще до 15% — на прочие государства Средиземноморья и Атлантики), но и к наиболее заселенным и обустроенным ареалам Европейской части России (в пределах 500 км от восьми опорных баз морского порубежья сконцентрировано почти 22% демографического потенциала страны).

Присущая современному периоду геополитическая турбулентность, сочетаясь с волатильностью глобальных рынков в условиях их выраженной пространственной фрагментации и проецируясь на экономическую сферу, порождает для Западного порубежья России и его морских опорных баз новую реальность. Отправным ее моментом можно считать связанную преимущественно с активизацией северо-восточного вектора в экономическом развитии страны постепенную утрату селитебно-хозяйственными центрами (локализованными в пределах Западного порубежья) былой эксклюзивности в морской деятельности. Эта утрата дополняется их нарастающей периферийностью по отношению к ведущим узлам и «осям взаимодействия» морской экономики современной «большой» Евразии (11 из 27 крупнейших морских портов Евразии — в юрисдикции КНР). Ситуация усугубляется, кстати, и общим замедлением прироста перевалки грузов в российских морских портах (если в 2002—2007 годах грузооборот увеличивался ежегодно в среднем на 15%, то в 2014—2018 годах — лишь на 7%) с вероятностной перспективой к стабилизации (а возможно, и к некоторому сокращению) в наиболее важном (около 80% всего грузооборота) экспортно-импортном сегменте. Это также лимитирует доминирующую в предшествующие годы экстенсивную, монопрофильную, чрезмерно сфокусированную на портовом хозяйстве (и соответствующих инвестициях) модель развития приморских территорий, порождая ситуацию неустойчивости, транзитивности, генерируя запрос на инновации (в функционале опорных баз, их хозяйственной структуре, пространственных связях и др.).

Другая существенная особенность морской активности России на западе страны — множественность ее «особых условий» и локальных детерминант. В Арктической зоне (Мурманская и Архангельская опорные базы) — это пролонгированная постсоветская депопуляция, а также высокие совокупные издержки [35] и порожденные неустойчивой глобальной конъюнктурой риски хозяйственной деятельности. Иные сегменты Западного морского порубежья России, напротив, харак-

теризуются миграционной привлекательностью (по итогам 2018 года суммарное сальдо миграции в российские регионы Балтики и Причерноморья соотносилось с аналогичным показателем для Московской агломерации как 1 к 1,5), что предоставляет определенные экономические возможности и, одновременно, генерирует дополнительные социально-политические риски.

В современном диалоге России и Запада в наиболее сложной ситуации находятся Калининградская и Севастопольско-Крымская базы. По параметрам экономического развития субъекты РФ Крыма все еще практически вдвое отстают от медианных российских регионов; весьма выражена здесь и турбулентность непосредственно в морских отраслях (в портовом хозяйстве, рыбодобыче, рекреации). Сопряженный с изменившейся геополитической ситуацией (в том числе и разрушением части бывших трансграничных связей) экономический негатив в 2015 году испытала и Калининградская область. Характерно, что именно в «посткрымский» период и российский эксклав на Балтике, и сам Крым (Республика Крым и Севастополь) выступали приоритетными получателями дотаций из федерального бюджета: доля этих трех субъектов РФ (удельный их вес в населении страны — 2,3%) в безвозмездных перечислениях из федерального бюджета за 2015—2017 годы составила 11,1%, причем половина данной суммы (565 млрд руб.) была выделена Калининградской области.

Стартовавший в марте 2020 года новый виток глобального экономического кризиса, лимитируя возможности государственной поддержки морских опорных баз, в еще большей мере повышает для России геостратегическую значимость ее Западного порубежья. Для экономики морских опорных баз крайне важно не только сохранять демонстрируемый в предшествующее пятилетие позитивный тренд в профильных отраслях (например, в транспортно-логистической сфере [36]), но и реструктурировать, диверсифицировать экономику (в том числе основываясь на идее индустриально-портового комплекса, озвученной еще в 1970-е годы [37]), выводя на авансцену ее мореориентированные производственные, сервисные (в том числе туристско-рекреационные), научно-технологические сегменты. Сохраняя и поддерживая активность России (и ее западных порубежных, приморских территорий) в сложившихся в последние три десятилетия «морских» интеграционных форматах (в первую очередь в пределах Балтики, где эффекты трансграничной регионализации максимально выражены [38]) и, одновременно, решая актуализированную и сложную (особенно для Северо-Запада России [39]) задачу встраивания в трансевразийские морские коммуникационные коридоры, необходимо параллельно (в русле стратегических установок на «повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации»⁹) выстраивать взаимодействие российских приморских центров (с опорой на корпоративные связи, включая и потенциал Объединенной судостроительной корпорации, имеющей производства в пяти морских опорных базах Западного порубежья) как гибкой (способной динамично адаптироваться с учетом реалий турбулентности) сетевой структуры, призванной выступить каркасным элементом столь необходимой для современной России Единой национальной системы морской деятельности.

Заключение

Имеющий место ныне «сдвиг» Российской Федерации к морю — масштабен, устойчив, многоаспектен. Важнейшим его операционным пространством выступает морское порубежье России с узловыми, фокусными компонентами — опор-

⁹ *Стратегия* пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/UVA1qUtT08o60RktoOX122JjAe7irNxc.pdf> (дата обращения: 24.03.2020).

ными базами морской активности. Глобальные изменения (включая рост турбулентности) предопределяют необходимость упрочения российского присутствия и в порубежных акваториях, и в целом в пределах Мирового океана. В условиях нарастающей нестабильности настоящего и поливариантности будущего геополитические факторы и резоны неумолимо выходят на первый план, а резистентность экономики морских опорных баз страны (с весны 2020 года вновь испытываемая на прочность активизированной борьбой за передел мирового энергетического рынка и инициированной вирусной пандемией реструктуризацией глобального миропорядка) предопределяется не только рыночной конъюнктурой, ресурсно-сырьевой базой, технологическими новациями и мерами господдержки, но и общим повышением эффективности морской деятельности Российской Федерации, в том числе за счет культивирования пространственно-адаптированных (аква-территориальных) подходов, структур, стратегических решений.

Исследование выполнено за счет грантов Российского научного фонда (РНФ) 18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного порубежья России в условиях геополитической турбулентности» и 19-18-00005 «Евразийские векторы морехозяйственной активности России: региональные экономические проекции».

Список литературы

- Дружинин А.Г.* Крупный бизнес в приморских зонах России: факторы и особенности локализации // Балтийский регион. 2019. Т. 11, № 4. С. 136—151.
- Druzhinin A.* The sea factor in the spatial and socio-economic dynamics of today's Russia // *Quaestiones Geographicae*. 2019. Vol. 38, № 2. P. 91—100.
- Бутов А.М.* Рынок продукции судостроения. 2018. М., 2019.
- Druzhinin A.G., Kuznetsova T.Y., Mikhaylov A.S.* Coastal zones of modern Russia: delimitation, parametrization, identification of determinants and vectors of Eurasian dynamic // *Geography, environment, sustainability*. 2020. Vol. 13, № 1. P. 37—45.
- Федоров Г.М., Михайлов А.С., Кузнецова Т.Ю.* Влияние моря на развитие экономики и расселения стран Балтийского региона // Балтийский регион. 2017. Т. 9, № 2. С. 7—27.
- Surís-Regueiro J.L., Garza-Gil M.D., Varela-Lafuente M.M.* Marine economy: a proposal for its definition in the European Union // *Marine Policy*. 2013. Vol. 42. P. 111—112.
- Stojanovic T.A., Farmer C.J.* The development of world oceans & coasts and concepts of sustainability // *Marine Policy*. 2013. Vol. 42. P. 157—165.
- Eberhardt P.* Концепция nawalizmu Alfreda Thayera Mahana // *Przegląd Geograficzny*. 2013. Т. 85, з. 4. S. 629—654.
- Cohen J.E., Small C., Mellinger A. et al.* Estimates of coastal populations // *Science*. 1997. Vol. 278, № 5341. P. 1211—1212.
- Mongrenier J.S.* Poutine et la mer. Forteresse «Eurasie» et stratégie océanique mondiale // *Herodote*. 2016. Vol. 163, №4. P. 61—85. doi: 10.3917/her.163.0061.
- Горшков С.Г.* Морская мощь государства. М., 1976.
- Алхименко А.П., Слевич С.Б.* Современные внешнеполитические аспекты географии океана и геополитические концепции // *География, политика и культура*. Л., 1990. С. 85—93.
- Lacoste Y.* La géographie, la géopolitique et le raisonnement géographique // *Hérodote*. 2012. Vol. 146—147, № 3. P. 14—44.
- Забяко А.П.* Порубежье как данность человеческого бытия // *Вопросы философии*. 2016. № 11. С. 26—36.
- Проблемы экономической безопасности регионов Западного порубежья России : монография / под ред. проф. Г.М. Федорова.* Калининград, 2019.
- Дружинин А.Г.* О феномене «западное порубежье России» // *Региональные исследования*. 2018. № 3 (61). С. 35—44.

Алхименко А.П. Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. СПб., 2005. С. 5—23.

Кисловский В. О морской границе // Морской сборник. 2009. № 3. С. 30—32.

Трейвиш А. Российская геополитика от Гостомысла до наших дней. Краткий обзор идей и фактов // Знание — сила. 1995. № 8. С. 5—16.

Кикнадзе В.Г., Миронюк Д.А., Кретинин Г.В. Военно-политическая обстановка в Балтийском регионе в конце XX — начале XXI века: перспективы «худого мира» // Балтийский регион. 2019. Т. 11, № 1. С. 60—75.

Pompeo M.R. The West Is Winning. Speech. URL: <https://www.state.gov/the-west-is-winning/> (дата обращения: 16.02.2020).

Дергачёв В.А. Геополитика. М., 2004.

Семёнов-Тян-Шанский В.П. О могущественном территориальном владении применительно к России. Очерк политической географии // Известия Русского Императорского географического общества. 1915. Т. 53, вып. 8. С. 425—457.

Salvador R. Maritime Clusters Evolution. The (not so) Strange Case of the Portuguese Maritime Cluster // Journal of Maritime Research. 2014. Vol. 11, №1. P. 53—59.

Hammervoll T., Halse L.L., Engelse P. The role of clusters in global maritime value networks // International Journal of Physical Distribution & Logistics Management. 2014. Vol. 44, № 1—2. P. 98—112. doi: 10.1108/IJPDLM-11-2012-0335

Shinohara M. Maritime cluster of Japan: implications for the cluster formation policies // Marit. Pol. Mgmt. 2010. Vol. 37, № 4. P. 377—399.

Benito G.R., Berger E., Forest M.D., Shum J. A cluster analysis of the maritime sector in Norway // International Journal of Transport Management. 2003. Vol. 1, № 4. P. 203—215. doi:10.1016/j.ijtm.2003.12.001.

Bingxin Z., Wenwen X., Ren-Cheng T. et al. Research on the Connotation of Blue Economy and Its Linkage Structure Effect from the Perspective of Industrial Network — A Case of Shandong Province // China Soft Science. 2015. № 8. P. 135—147.

Красоченков Д.А. Экономический рост и мирохозяйственные связи в условиях глобальной турбулентности: тренды и проблемы // Международная аналитика. 2018. № 3 (25). С. 108—125.

Купин В.Н. Турбулентность глобальных геополитических процессов и проблемы национальной безопасности // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2019. № 2 (127). С. 34—44.

Тимофеев И. Угрозы для России: из прошлого в будущее // Россия в глобальной политике. 2020. № 1. URL: <https://www.globalaffairs.ru/articles/opyat-trojka/> (дата обращения: 13.03.2020).

Kolosov V., Medvedev A., Zotova M. Comparing the development of border regions with the use of GIS (the case of Russia) // Geographia Polonica. Vol. 91, № 1. P. 47—61.

Дружинин А.Г. Евразийские векторы морехозяйственной активности России: общегеографические проекции // География и природные ресурсы. 2020. № 2. С. 5—14.

Вардомский Л.Б. Северный морской путь как механизм обеспечения связанности Большой Евразии // Мир перемен. 2019. № 2. С. 129—140.

Бабуринов В.Л. Суммарные издержки как базовая категория оценки хозяйственной деятельности в Арктике // Известия Российской академии наук. Сер. географическая. 2018. № 3. С. 18—25.

Mikhaylov A.S., Mikhaylova A.A., Lachininskii S.S., Hvalej D.V. Coastal Countryside Innovation Dynamics in North-Western Russia // European Countryside. Vol. 11, iss. 4. P. 541—562.

Лавров С.Б. Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды в океане и региональное развитие приморских районов // Вопросы географии океана. Л., 1983. С. 25—31.

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

Anokhin A.A., Fedorov G.M. Regions as international development corridors in the Western borderland of Russia // Vestnik of Saint Petersburg University. Earth Sciences. 2019. Vol. 64, № 4. P. 34—45.

Об авторе

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

E-mail: alexdru9@gmail.com

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

THE 'STRONGHOLDS' OF RUSSIAN COASTAL BORDERLANDS: ECONOMIC DYNAMICS AMID GEOPOLITICAL TURBULENCE

A. G. Druzhinin

Southern Federal University

105 Bolshaya Sadovaya St, Rostov-on-Don, 344006, Russia

Immanuel Kant Baltic Federal University

14 A. Nevskogo St, Kaliningrad, 236016, Russia

Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences

29 Staromonentny pereulok, Moscow, 119017, Russia

Received 25.03.2020

doi: 10.5922/2079-8555-2020-3-6

© Druzhinin, A. G., 2020

In the 21st century, the World Ocean is becoming a key factor in global socio-economic dynamics and a geoeconomic and geopolitical priority of many countries. The Russian Federation, whose economy, infrastructure, and settlement system have been gravitating towards the sea since the late 1990s, is no exception. This article aims to identify and provide a conceptual framework for the phenomenon of Russia's coastal borderlands and their constituent 'strongholds'. It also explores the factors and features of the economic dynamics of the coastal borderlands amid the post-2014 geopolitical turbulence. Economic and statistical methods are used to highlight the irregularity of the economic and settlement patterns across Russia's coastal borderlands, in their water and land areas. It is shown that Russian economic and military activities have clustered there to create 14 'strongholds', including two emerging ones. The current confrontation between Russia and the West is accompanied by the country's growing maritime presence, particularly in its western borderlands, the revitalisation and expansion of its 'strongholds', and economic diversification. The economic systems of the country's leading coastal region have proven to be highly resistant to geopolitical turbulence; this is partly explained by government support.

Keywords:

economy, maritime economy, geopolitics, coastal borderlands, geopolitical turbulence, Russian Federation, Russian western borderlands

References

1. Druzhinin, A.G. 2019, Large business in Russia's coastal zones: factors and features of localization, *Balt.reg.* Vol. 11, № 4, p. 136—151. doi: 10.5922/2079-8555-2019-4-8.
2. Druzhinin, A. 2019, The sea factor in the spatial and socio-economic dynamics of today's Russia, *Quaestiones Geographicae*, Vol. 38, no. 2, Boducki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, p. 91—100.

To cite this article: Druzhinin, A. G. 2020, The strongholds of Russian coastal borderlands: economic dynamics amid geopolitical turbulence. *Balt. Reg.* 2020. Vol. 12, no 3, p. 89–104. doi: 10.5922/2079-8555-2020-3-6.

3. Butov, A.M. 2019, *The market of shipbuilding products. 2018*, М, Vysshaya shkola ekonomiki, 73 p.
4. Druzhinin, A.G., Kuznetsova, T.Y. and Mikhaylov A.S. 2020, Coastal zones of modern Russia: delimitation, parametrization, identification of determinants and vectors of Eurasian dynamics, *Geography, environment, sustainability*, Vol. 13, no. 1, p. 37—45
5. Fedorov, G.M., Mihajlov, A.S., Kuznetsova T.Y. 2017, Influence of the sea on the development of the economy and settlement of the Baltic countries, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 2, p. 7—27. doi: 10.5922/2079-8555-2017-2-1.
6. Surís-Regueiro, J.L., Garza-Gil, M.D., Varela-Lafuente, M.M. 2013, Marine economy: a proposal for its definition in the European Union, *Marine Policy*, no. 42, p. 111—12.
7. Stojanovic, T.A., Farmer, C.J. 2013, The development of world oceans & coasts and concepts of sustainability, *Marine Policy*, no. 42, p. 157—165
8. Eberhardt, P. 2013, Koncepcja nawalizmu Alfreda Thayera Mahana, *Przegląd Geograficzny*, Vol. 85, no. 4, p. 629—654.
9. Cohen, J.E., Small, C., Mellinger, A., Gallup, J., Sachs, J., Vitousek, P.M., Mooney, H.A. 1997, Estimates of coastal populations, *Science*, Vol. 278 (5341), p. 1211—1212 New Series.
10. Sylvestre Mongrenier, J. 2016, Poutine et la mer. Forteresse « Eurasie » et stratégie océanique mondiale, *Herodote*, Vol. 4 (163), p. 155—174.
11. Gorshkov, S.G. 1976) *Sea power of the state*, Moscow, Voenizdat, 416 p.
12. Alhimenko, A.P. Slevichand, S.B. 1990, Modern foreign policy aspects of ocean geography and geopolitical concepts, *Geografiya, politika i kul'tura*, Leningrad, Nauka, p. 85—93 (in Russ.).
13. Lacoste, Y. 2012, La géographie, la géopolitique et le raisonnement géographique, *Herodote, La géopolitique, des géopolitiques* (146—147, troisième et quatrième trimestres 2012), p. 3—21
14. Zabayko, A.P. 2016, The borderline as a given of human existence, *Voprosy filosofii*, no. 11, p. 26—36.
15. Fedorov, G. (ed) 019, *Problems of economic security of the regions of the Western border of Russia*, Kaliningrad, 282 p. (in Russ.).
16. Druzhinin, A.G., 2018, About the phenomenon “Western Borderlands of Russia”, *Regional'nye issledovaniya*. no. 3 (61), p. 35—44.
17. Alhimenko, A.P. 2005, Russian marine industry: development trends and problems, *Morekhoz'yajstvennyj kompleks Rossii*. Spb, p. 5—23.
18. Kislovskij, V.O. 2009, About the sea border, *Morskoj sbornik*, no. 3, p. 30—32 (In Russ.).
19. Trejvish, A. 1995, Russian geopolitics from Gostomysl to the present day. A brief overview of the ideas and facts, *Znanie — sila*, no. 8, 49 p.
20. Kiknadze, V.G., Mironyuk, D.A., Kretinin, G.V. 2019, The military and political situation in the Baltic region in the late 20th/early 21st centuries: the prospects of ‘uneasy peace’, *Balt. Reg.*, Vol. 11, no. 1, p. 60—75. doi: 10.5922/2079-8555-2019-1-5.
21. Pompeo, M.R. 2020, Vystuplenie gossekretarya SSHA Majkla Rompeo na konferencii po bezopasnosti v Myunhene 15.02.2020, The West Is Winning, available at: <https://www.state.gov/the-west-is-winning/> (accessed 16.02.2020).
22. Dergachyov, V.A. 2004, *Geopolitics*, M. YUNITI-DANA, 325 p. (in Russ.).
23. Semyonov-Tyan-Shanskij, V.P. 1915, About powerful territorial possession in relation to Russia. An essay on political geography, *Izvestiya Russkogo Imperatorskogo geograficheskogo obshchestva*, Vol. LI, no. VIII, p. 425—457 (in Russ.).
24. Salvador, R. 2014, Maritime Clusters Evolution. The (not so) Strange Case of the Portuguese Maritime Cluster[J], *Journal of Maritime Research*, Vol. 11, no. 1, p. 53—59.
25. Hammervoll, T., Halse, L.L., Engelseth, P. 2014, The role of clusters in global maritime value networks, *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 44, no. 1/2, p. 98—112.
26. Shinohara, M. 2010, Maritime cluster of Japan: implications for the cluster formation policies, *Marit. Pol. Mgmt.*, Vol. 37, no. 4, p. 377—399.
27. Benito, G.R.G., Berger, E., De la Forest, M. et al. 2003, A cluster analysis of the maritime sector in Norway, *International Journal of Transport Management*, no. 1 (4), p. 203—215.

28. Zhao, B., Xiao, W., Tong, R.-Ch. et al. 2015, Research on the Connotation of Blue Economy and Its Linkage Structure Effect from the Perspective of Industrial Network — A Case of Shandong Province, *China Soft Science*, no. 8, p. 135—147.
29. Krasochenkov, D.A. 2018, Economic growth and global economic relations in the context of global turbulence: trends and problems, *Mezhdunarodnaya analitika*, no. 3 (25), p. 108—125 (in Russ.).
30. Kupin, V.N. 2019, Turbulence of global geopolitical processes and problems of national security, *Vestnik Saratovskoj gosudarstvennoj yuridicheskoy akademii*, no. 2 (127), p. 34—44 (in Russ.).
31. Timofeev, I. 2020, Threats to Russia: from the past to the future, *Rossiya v global'noj politike*, no. 1, available at: <https://www.globalaffairs.ru/articles/opyat-trojka/> (accessed 13.03.2020) (in Russ.).
32. Kolosov, V., Medvedev, A., Zotova, M. 2018, Comparing the development of border regions with the use of GIS (the case of Russia), *Geographia Polonica*, no. 91 (1), p. 47—61.
33. Druzhinin, A.G. 2020, Eurasian vectors of marine economic activity in Russia: socio-geographical projections, *Geografiya i prirodnye resursy*, no. 2, p. 5—14.
34. Vardomskij, L.B. 2019, The Northern sea route as a mechanism for ensuring connectivity of Greater Eurasia, *Mir peremen*, no. 2, p.129—140 (in Russ.).
35. Baburin, V.L. 2018, Total costs as a basic category of evaluation of economic activity in the arctic, *Izvestiya Rossiiskaya Akademii Nauk, Seriya Geograficheskaya*, no. 3, p. 18—25. doi: 10.7868/S2587556618030032 (in Russ.).
36. Mikhaylov, A.S., Mikhaylova, A.A., Lachininskii, S.S., Hvalej, D.V. 2019, Coastal Countryside Innovation Dynamics in North-Western Russia, *European Contryside*, Vol. 11, no. 4, p. 541—562.
37. Lavrov, S.B. 1983, Port-industrial complexes in the problem of the relationship between society and the natural environment in the ocean and regional development of coastal areas, *Voprosy geografii okeana*, Leningrad, p. 25—31 (in Russ.).
38. Klemeshev, A.P., Korneevets, V.S., Palmowski, T., Studzieniecki, T., Fedorov, G.M. 2017, Approaches to the Definition of the Baltic Sea Region, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 4, p. 7—28. doi: 10.5922/2079-8555-2017-4-1.
39. Anokhin, A.A., Fedorov, G.M. 2019, Regions as international development corridors in the Western borderland of Russia, *Vestnik of Saint Petersburg University. Earth Sciences*, Vol. 64, no. 4, p. 34—45. doi: 10.21638/spbu07.2019.403

The author

Prof Alexander G. Druzhinin, Director, North Caucasus Institute for Economic and Social Research, Southern Federal University, Russia; Research Professor, Immanuel Kant Baltic Federal University; Leading Research Fellow, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: alexdru9@gmail.com

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