

А. Г. Дружинин

**ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ ПОЛИВАРИАНТНОСТЬ ОПОРНЫХ БАЗ
МОРСКОЙ АКТИВНОСТИ РОССИИ
(ТЕОРЕТИКО-КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ АСПЕКТ)**

Поступила в редакцию 13.03.2021 г.

Рецензия от 23.03.2021 г.

23

В конце XX – начале XXI в. рост морской активности является одним из наиболее явных и значимых глобальных трендов. Многоаспектный «поворот» к морю в полной мере присущ и современной России. В статье предпринята попытка осмыслить и концептуализировать эффекты пространственной концентрации «морской» экономики страны, а также ее комплексообразования и кластеризации в рамках разработки понятия опорная база морской активности, понимаемого как особое общественно-географическое (экономико-географическое и, одновременно, геоэкономическое, геополитическое) компактное образование в структуре приморской зоны. Выявлены существенные черты опорной базы, включая ее «фокусность», «земноводность», «контактность», трансграничность, совместимость структурных элементов, приоритет инфраструктурных функций, сопряженность с другими аналогичными опорными базами, геоэкономическая и геополитическая значимость. Акцентированы важнейшие типологические характеристики опорных баз: «место» (позиция), «вес» (в том числе собственно морехозяйственный), функционал, экономическая структура. Приоритетное внимание уделено динамическому аспекту типологии опорных баз морской активности в дихотомии «устойчивость – изменчивость», «развитие – деградация». Концептуально-теоретические обобщения проиллюстрированы конкретными примерами пространственной динамики морской активности России и соответствующими типологическими группировками ее опорных баз.

In the late XX – early XXI centuries, the growth of marine activity is one of the most obvious and significant global trends. The multidimensional "turn" to the Sea is fully inherent in modern Russia. The article attempts to comprehend and conceptualize the effects of the spatial concentration of the national "marine" economy, as well as its complex formation and clusterization in the framework of the conceptual development of the "strongholds of coastal borderlands", understood as a special socio-geographical (economic-geographical and, at the same time, geo-economic, geopolitical) compact formation in the structure of the coastal zone. The essential features of the "strongholds" are identified, including its "focus", "amphibian", contact, cross-border nature, compatibility of structural elements, priority of infrastructure functions, conjugation with other similar "strongholds of coastal borderlands", geo-economic and geopolitical significance. The most important typological characteristics of the "strongholds of coastal borderlands" are emphasized: "place" (position), "weight" (including the actual marine economy), functionality, and economic structure. Priority attention is paid to the dynamic aspect of the typology-the grouping of "strongholds of coastal border-



lands" in the dichotomy "stability-variability", "development-degradation". The conceptual and theoretical generalizations are illustrated by concrete examples of the spatial dynamics of Russia's marine activity and the corresponding typological groupings of its "strongholds of coastal borderlands".

Ключевые слова: опорные базы морской активности, типология, морское хозяйство, приморские зоны, Россия

Keywords: strongholds of Russian coastal borderlands, typology, marine economy, coastal zones, Russia

Введение

24

Начиная с XVIII столетия Россия по праву относится к немногочисленной когорте ведущих морских держав [10]; диверсифицированную и практически планетарную по своему масштабу морскую активность (в том числе и в экономической сфере) демонстрировал Советский Союз [3; 20; 27]; с конца 1990-х — начала 2000-х гг. «поворачивается» к Мировому океану и Российская Федерация [8; 13; 14; 16; 30]. Сфера «морских» интересов современной России при этом предельно рассредоточена, она объединяет не только протяженное порубежье страны (общая длина морских границ достигает 46 тыс. км), ее шельфовые зоны, участки континентального склона, исключительную экономическую зону (достигающую 7,6 млн км² [Алхименко]), но и дальние океанические акватории, их «ключевые регионы». Охватывая обширнейшие и разнообразные по своим условиям и характеристикам пространства, российская морская активность тяготеет одновременно к порубежью страны, характеризуясь выраженной асимметрией в отраслевом и регионально-бассейновом «разрезе» [17]. Благодаря технико-технологическим изменениям и развитию новых рынков, специализаций, геоэкономическим, геополитическим и природно-климатическим трендам, она демонстрирует эффекты диверсификации, концентрации, агломерации, комплексообразования и кластеризации, обретая в итоге все более сложную, перманентно видоизменяющуюся пространственную (аква-территориальную) структуру с присущей ей множественностью не только приморских регионов (их 23), субрегиональных административно-территориальных структур (непосредственно с морем в России граничат 86 ее городских округов и 97 муниципальных районов), но и весьма компактных участков побережья, характеризующихся наибольшей насыщенностью «морскими» производствами, товарно-сырьевыми потоками, инфраструктурой. Учет и осмысление пространственной неравномерности в качестве одной из фундаментальных, универсальных характеристик морской активности, как, равным образом, и идентификация отдельных сегментов приморской зоны с особой ролью в освоении Мирового океана (крупные приморские города и агломерации, ведущие морские порты, «очаги» шельфовой нефте- и газодобычи и др.) уже получили воплощение ранее в предложенном автором особом понятийно-терминологическом конструкте *опорная база морской активности* [17; 18]. Цель статьи – презентовать детализированное концептуальное



обоснование данного феномена, высветить его важнейшие содержательно-смысловые аспекты, сконцентрировав внимание на основных типологических свойствах опорных баз морской активности современной России, включая и их динамические характеристики.

О понятии опорная база морской активности и его аппликации к условиям современной России

Концептуальные представления об опорной базе морской активности базируются на фундаментальных, традиционно культивируемых как в российской, так и в зарубежной науке теоретико-методологических основаниях.

В их числе, в частности, устоявшееся в российской (советской) социально-экономической географии понимание *территориальной организованности* тех или иных явлений и, соответственно, *узловой структуры пространства*, или «корпускулярности», как именовал данный феномен И. М. Маергойз [22], предполагающей, в частности, возможность (и необходимость) идентификации неких особых, наиболее значимых его элементов — «экономических очагов», по Н. Н. Колосовскому [19], «основного звена районообразующего процесса», согласно Н. Н. Баранскому [6], «фокусных мест» в терминологии Б. Б. Родомана [25]. С одной стороны, все они являются результирующей совокупности пространственных отношений (размещения, плотности, концентрации, тяготения, смежности, сопряженности и др. [2]), с другой — сами по себе формируют особые условия для взаимодействия различного рода социально-экономических объектов, порождают их специфические территориальные общности, сочетания.

Специфической территориальной (аква-территориальной) общностью выступают и опорные базы морской активности, чье обособление (как пространственного явления и общественно-географической категории) подкрепляется универсальной, повсеместно фиксируемой [31; 33; 35 и др.] тенденцией «притяжения к морю» хозяйственной активности, населения и инфраструктуры (иначе говоря, талассоаттрактивностью [15]) и, соответственно, формированием приморских зон [7; 14].

Формируясь на стыке суши и моря приморская зона по самой своей сущности соответствует характеристикам «земноводности» [11; 26], «контактности» [4; 5] и «трансграничности» [14; 29]. В то же время, в предельно явном, четко выраженном виде эти качественные свойства присущи лишь некоторым участкам побережья с наиболее развитыми морехозяйственными функциями (притягивающим, концентрирующим энергопроизводственные цепочки «океанического цикла», как именовал данный сегмент экономики Ю. Г. Саушкин [26]), обретающими в итоге аква-территориальную природу, некую «двухзвенность» (когда «одно звено формируется на суше, охватывая определенную территорию, а другое, взаимодействующее с ним, формируется в акватории» [5, с. 122]. «Морские» функционал и местоположение не только определяют особого рода требования к совместимости локализуе-



мых в приморских зонах экономических и селитебных объектов, но и иницируют их компактное размещение (как не без основания подмечал Э.Б. Алаев, «контактная территория должна обладать качеством компактности» [2, с. 46]).

Ориентация на приведенные выше подходы позволяет определить опорную базу морской активности как особое общественно-географическое (экономико-географическое и, одновременно, геоэкономическое, геополитическое) компактное образование в структуре приморской зоны, ее узловой аква-территориально-производственный элемент, представляющий собой ядро концентрации (сочетание) «морских» (и «приморских») видов хозяйственной активности, сопряженных с ними инфраструктурных объектов и соответствующих селитебных структур.

По самой своей природе *опорная база фокуса* (если воспринимать «фокус как центр, по отношению к которому происходит стягивание, концентрация вещества и энергии [2]) и, в этой связи, напрямую сопряжена (в своем генезисе и динамике) с эффектами концентрации и агломерирования. К иным ее «родовым» чертам необходимо отнести *превалирующий инфраструктурный функционал* («инфраструктуроподобными» для хозяйствования в пределах Мирового океана и его побережья являются не только портовые терминалы, но и морская военно-силовая составляющая, вся локализованная в пределах конкретной опорной базы система хозяйствования, соответствующая ей селитебная структура), а также многоаспектную *структурно-функциональную двойственность характеристик* (включая единство компонент «суши» и «моря», хозяйственного и военно-силового блоков; собственно морских отраслей и соответствующей им инфраструктуры, экономических и селитебных подсистем, реальных структур и процессов и представлений о них в рамках географической картины мира).

Вмещающая в себя локализованную на конкретном участке морского побережья совокупность «мореориентированных» предприятий и компаний, их взаимообусловленное сочетание (равно как и совокупность связей морских отраслей с иными соседствующими, совместимыми с ними видами экономической активности), опорная база де-факто вмещает в себе свойства *кластера* (то есть географически соседствующих взаимосвязанных компаний [24]; морской функционал части из них нашел воплощение в широко применяемом в англоязычной литературе понятии «морской кластер» (maritime cluster) [32; 34]) и *комплекса* в его традиционной для российской науки интерпретации как «экономического (взаимообусловленного) сочетания предприятий в отдельной промышленной точке... [19]», а также «территориальных сочетаний предприятий на основе их взаимообусловленности и связанности [1; 23].

Следует акцентировать также, что присущая опорным базам аква-территориальная общность не только *полимасштабна*, поскольку наряду с микроуровнем (понимаемом российскими экономико-географами как уровень «первичных структурных элементов и звеньев» [5,



с. 9]) позволяет интегрировать аква-территориальные социально-экономические процессы в региональном (субъект Федерации) и межрегиональном (в границах морского бассейна) форматах, но и *многоаспектна*, основываясь: 1) на совместном использовании территории (территориальной связанности); 2) смежности в рамках конкретного, насыщенного инфраструктурой, обустроенного «стыка» суши и моря; 3) связанности в рамках морского природопользования.

Будучи по своей природе прежде всего экономическим (экономико-географическим) образованием, опорные базы морской активности одновременно сполна *инкорпорированы в систему как геоэкономических, так и геополитических отношений* (демонстрируя в этой связи черты «центров роста», «трансграничных коридоров», «форпостов», «двойной периферии» и др.). Имманентной характеристикой любой опорной базы является и ее фактическая сопряженность с другими аналогичного рода структурами (в том числе, в условиях присущей современной России интернационализации морской деятельности [18] — зарубежными), равно как и с «внутриконтинентальными» центрами и зонами хозяйственной активности (в рамках формирования портовых хинтерландов).

Сама возможность (целесообразность) концептуализации и идентификации опорных баз морской активности сочетается, при этом, с их практической *множественностью* (в Российской Федерации непосредственно на морском побережье размещены 74 города и 13 сложившихся городских агломераций; контакт «суша — море» обеспечивают 67 морских портов и т.п.), наличием у каждой из опорных баз уникальных особенностей, характеристик, свойств, в том числе и качественных, предопределяющих возможность для соответствующей типологизации.

Основные типологические свойства и характеристики опорных баз морской активности

В отечественной общественно-географической традиции типологию принято отождествлять с «группировкой изучаемых объектов по совокупностям (типам), устойчиво различающимся между собой по качественным признакам» [2], либо (в более широком смысловом контексте) как «разделение на основе различных детерминант» [28]. Ориентация на охарактеризованные ранее «родовые» черты опорных баз, а также учет вариативности характеристик опорных баз морской активности Российской Федерации под влиянием тех или иных региональных условий их функционирования и развития — позволяют идентифицировать три основные взаимосвязанные между собой группы их типологических свойств: локализационно-позиционные, структурно-функциональные и, наконец, динамические.

К числу локализационно-позиционных типологических свойств опорных баз целесообразно отнести, в первую очередь, их *место, вес и масштаб* (осознавая, при этом, всю многомерность и соотносительность подобного рода характеристик).



Место — это одновременно и площадь окаймленного «сухопутными» рубежами опорной базы морской активности побережья (конкретный ареал, его конфигурация, насыщенность экономикой и инфраструктурой), и свойства местоположения (в том числе транспортно-географического, геоэкономического, геополитического, особенности природно-климатических условий, включающие ледовую обстановку на морях, орографические и гидрографические характеристики), и положение в складывающейся региональной (бассейновой) и федеральной сетях морских опорных баз, перманентно донастраивающих свою конфигурацию, иерархию. Значимой характеристикой «места» выступает и местоположение той или иной опорной базы в пространственной активности, в стратегии ведущих структур крупного бизнеса (в первую очередь — «мореориентированных» [17]).

Типологические вариации *веса* опорной базы можно рассматривать в трех взаимосвязанных (но не всегда тождественных друг другу) плоскостях: собственно морехозяйственном (с его структурированием на *вес* портово-логистический, рыбохозяйственный, судостроительный, портово-индустриальный, научно-образовательный, туристско-рекреационный, в сфере добычи энергоресурсов и др.), военно-морском (состав приписанной к опорной базе корабельной группировки, ее оперативно-тактические задачи и возможности) и социально-экономическом (генерируемая всеми хозяйственными составляющими опорной базы валовая добавленная стоимость, объем произведенной промышленной продукции, локализованный спрос на товары и услуги, инвестиционная активность, инновационная привлекательность и др.). Качественная оценка «весовых» характеристик при этом неизменно предопределяется конкретным ареалом проводимого анализа, равно как и сфокусированностью на те или иные морские отрасли (она должна различаться для внутриотраслевых исследований, для компаративистики в масштабе России, ее отдельных регионов, для международных трансграничных сопоставлений).

Масштаб опорной базы во многом предопределяется ее *весом* и *местом*. Причем именно на локальном и региональном уровнях пространственной иерархии опорные базы морской активности наиболее многочисленны и, одновременно, малозначимы по совокупности обстоятельств своего местоположения. Так, к примеру, в пределах черноморского побережья Краснодарского края (протяженность немногим более 400 км) контактирующими с морем местоположением характеризуются 67 поселений (включая села и поселки), но лишь 5 из них имеют *вес* (портовым грузооборотом, локализацией иной инфраструктуры, концентрацией населения) даже в региональном (Краснодарский край, российское Причерноморье) масштабе. Контур побережья Белого моря вмещает 56 различных по своему размеру населенных мест (исторически — морских, рыбохозяйственных), но лишь два из них (Северодвинск и Архангельск) могут в настоящее время рассматриваться (в силу своей сложившейся морской специализации) как реальные опорные базы, в том числе и общероссийского масштаба.



Сочетание характеристик *местоположения* и *веса*, позволяют в итоге обособить не только реальные, *фактические опорные базы* морской активности, но и вычлениить их особую типологическую группу — *ведущие опорные базы* (в эту категорию в общероссийском масштабе отнесены 14 опорных баз: четыре в Азово-Черноморском бассейне, по три в Арктике и Тихоокеанской России, по две на Балтике и на Каспии [17]). Идентификация последних предполагает, как правило, группировку тех или иных соседствующих, компактно расположенных опорных баз, их концептуальную *генерализацию* на базе наиболее значимого, «флагманского», системообразующего приморского центра (в том числе и ядра соответствующей групповой системы расселения). Для Санкт-Петербургской опорной базы морской активности в данном качестве однозначно выступает Санкт-Петербург, организующий, выстраивающий целый кластер (справедливо рассматриваемый также в качестве особого «приморского региона» [21]) портово-логистических (Приморск, Высоцк, Усть-Луга), судостроительных (Выборг) и селитебно-рекреационных центров. Для Владивостокской опорной базы — это г. Владивосток (при наличии еще двух сложившихся интегрированных с ним опорных баз: Находки и Большого Камня). Наряду с этим имеют место и полицентрические опорные базы (как правило, с двумя доминирующими центрами): Севастопольско-Крымская, Махачкалинско-Каспийская. Проявления полицентризма присущи Ямальской опорной базе, представляющей собой группировку локализованных крупными корпорациями точечных объектов по добыче и транспортировке углеводородов. Подобного рода вариации предопределяют необходимость типологизации опорных баз и с учетом их структурных характеристик, включая особенности собственно пространственной структуры.

Структура же, как правило, выступает производной пролонгированности «исторической колеи» конкретной опорной базы (все опорные базы, сформированные столетие назад и ранее — полиструктурны, в том числе и в территориальном отношении), ее местоположения (приуроченность опорной базы к сложившейся групповой системе расселения также благоприятствует диверсификации ее структуры) и, конечно же, «веса» в тех или иных значимых для страны направлениях морехозяйственной активности, то есть, иными словами, превалирующих *функций*.

Если сконцентрировать внимание исключительно на ведущих опорных базах, то в России первостепенное типологическое значение обретает не только ресурсная специфика того или иного ареала акваториальной активности (предполагающего, в частности, выраженный рыбохозяйственный функционал для Камчатской, Владивостокской и Мурманской опорных баз, приоритет нефте- и газодобычи на Сахалине и Ямале), но и его приуроченность к важнейшим для страны геоэкономическим коридорам (задающим портово-логистический и портово-индустриальный профиль Санкт-Петербургской, Владивостокской и Новороссийской опорных баз), а также крупному, пополняемому либо за счет мигрантов, либо через естественный прирост) при-



морскому населению (вся российская Балтика, черноморское побережье Кубани и Крыма, Ростовская и Махачкалинская агломерации). Типологически весьма специфичны в этом отношении опорные базы, функционирующие в неблагоприятных (экстремальных) природно-климатических и транспортно-логистических условиях (Ямальская, Камчатская, отчасти Мурманская). Их селитебно-инфраструктурная компонента пребывает в усеченном, изначально недоформированном состоянии, благодаря чему усиливается роль функциональной сопряженности с иными опорными базами, возникает эффект делегирования целого ряда «выпадающих» функций (включая формирование человеческого капитала, обслуживание населения и базовых отраслей, производство компонент материально-технической базы для морской экономики) другим приморским территориям Российской Федерации с более благоприятными условиями хозяйствования и жизнедеятельности.

Функциональные особенности опорных баз воплощаются в типологическом своеобразии их пространственной структуры: центры арктического морского ресурсопользования (дополняемые военной компонентой) — точечны; селитебно-рекреационного на юго-западе и западе — демонстрируют превалирующую линейно-узловую структуру; последнюю воспроизводит и рыбодобыча; портово-индустриальная активность, сопровождаемая «расползающейся концентрацией», инициирует доминанту узловых форматов организации пространства.

Существенным структурным типологическим признаком в постсоветский период выступает и институциональный фактор: мера сочетания прямого государственного присутствия (в том числе «силовых» ведомств) с активностью отдельных «мореориентированных» госкорпораций, компаний с преобладающей долей госсобственности, а также иных структур крупного бизнеса. В значительной части ведущих опорных баз имеет место фактическая множественность системоформирующих (выстраивающих аква-территориальную целостность) структур. Для некоторых (Севастопольско-Крымской, Махачкалинско-Каспийской, отчасти — Калининградской) под воздействием региональных факторов (в том числе и геополитической специфики) институциональная структура смещена в пользу государственного присутствия. Доминанта государства в морехозяйственной активности либо приоритетная роль в ней конкретной крупной бизнес-структуры выводит на авансцену типологическую характеристику опорной базы как «комплекса» с присутствием ему «высоким уровнем сопряжения между составляющими элементами» [2], точнее «квазикомплекса». Множественность формирующих опорную базу хозяйственных структур придает опорной базе свойства кластера, либо (что корректнее, учитывая специфику взаимодействия в системе «суша — море», комплексформирующую роль в нем портовой инфраструктуры и, отчасти, судостроительной отрасли) — «кластера квазикомплексов».

Присущий современной России рост морехозяйственной активности сопровождается реструктурированием опорных баз, переформатированием их функционала, веса и места в региональном и общероссийском масштабе, актуализируя тем самым динамические аспекты типологизации.



Динамический аспект типологизации опорных баз морской активности России: основные направления и принципы учета

Динамические свойства опорных баз во многом являются фактором и следствием их функционирования в спонтанно трансформирующемся мире, повсеместно предполагающем (в том числе и для опорных баз) необходимость адаптации к соответствующим изменениям, равно как и способности этим изменениям успешно противостоять. К числу основных качественных (типологических) динамических характеристик можно в этой связи отнести, прежде всего, самую *длительность периода* существования опорных баз морской активности (своего рода их «долговременную устойчивость», способность воспроизводить и видоизменять функционал, выступать «фокусом», генерировать агломерационные эффекты), подразделяя их на «старейшие» (наподобие Архангельской и Астраханской, существующих в структуре российского пространства с конца XVI в.); «старые» (с XVIII в. действуют Санкт-Петербургская, Севастопольско-Крымская опорные базы; с конца XIX в. – Ростовская, Новороссийская, Владивостокская), «новые» (Мурманская, Сочинско-Туапсинская, Камчатская и др.), «вновь формируемые» (Ямальская, Махачкалинско-Каспийская). Характерно при этом, что Калининградская морская опорная база (будучи для нашей страны также фактически «новой») зародилась и сформировалась на месте предшествовавшей ей приморской системы расселения Восточной Пруссии, в целом воспроизведя ее структуру и функционал.

Чем пролонгированнее история формирования конкретной опорной базы, тем, как правило, более сложной, диверсифицированной являются ее функциональные характеристики и структура. Исторические опорные базы – «старые» и «старейшие» – обретают дополнительный позитивный импульс также благодаря наработанному имиджу «окна в Европу», способности выступать в качестве объекта национального наследия («город русских моряков»). На кратко- и среднесрочном временном интервале они могут существенно уступать в позитивной динамике (особенно по отдельным конкретным направлениям морехозяйственной активности) вновь создаваемым опорным базам (прежде всего в геостратегически значимой для Российской Федерации Арктической зоне), но, одновременно, являются более устойчивыми к общей волатильности внешних условий и внутренних обстоятельств развития, поскольку изначально обладают существенно большим человеческим капиталом и инновационным потенциалом, сконцентрированным в профильных вузах, НИИ, конструкторских бюро и т. п., базирующимся к тому же на глубинных пластах укорененной морской культуры.

Развивая, наращивая те или иные виды морехозяйственной активности, опорные базы обретают способность и необходимость к дальнейшему расширению своего *места* и, следовательно, усложнению пространственной структуры в процессе «сконцентрированной дисперсии», когда, согласно известному польскому географу Р. Доманьскому,



«развивающиеся функции со временем перестают уже помещаться в существующих структурах и распирают их» [12, с. 126]. В постсоветской России наиболее ярким примером подобного рода служит Санкт-Петербургская опорная база, по мере роста спроса на портовую логистику пополнившаяся терминалами Усть-Луги и Приморска, действующих, наращивая мощность, с 2001 г.), а также порта Бронка, начавшего операционную деятельность в 2015 г. Функционализация (приоритетное развитие одной или нескольких функций) опорной базы напрямую проецируется на специализацию ее вынесенно-распределенных элементов (рекреационные поселки на черноморском побережье, военноморские гарнизоны в Мурманской области, портовые центры во Владивостокской агломерации и др.).

В иных ситуациях меняющиеся (дополняющие) функции позволили целому ряду опорных баз существенно повысить свой статус (Сочинско-Туапсинская, за столетие эволюционировавшая из периферийного побережья в одно из ведущих «центральных мест» современной России), либо сохранить, укрепить свою общесистемную значимость (рекреационная и селитебная функции для Новороссийской и Севастопольско-Крымской баз).

Отслеживая и анализируя многоаспектные изменения по сопряженному контуру «местоположение» — «функции» — «вес» — «структура», уместно в итоге подразделять опорные базы на «интенсивно развивающиеся», «развивающиеся», «стагнирующие» и, даже, «деградирующие», осознавая, при этом, что тренд морехозяйственной активности сам по себе может не всегда и во всем соответствовать общей социально-экономической (в том числе демографической, миграционной) ритмике той или иной локальной территории (с 2014 г. Севастопольско-Крымская база, вновь став полноправной частью Российского государства, испытала приток инвестиций, несколько возросла и ее миграционная привлекательность [18]; одновременно в ряде морских отраслей, включающих рыболовство, портовое хозяйство, извлечение углеводородов на шельфе, проявились признаки спада [8]).

Заключение

В последние два десятилетия, все плотнее вовлекаясь в транснациональные хозяйственные взаимозависимости и пытаясь обрести многовекторность в своей внешней политике, Россия одновременно «поворачивается» к Мировому океану. Это проявляется прежде всего в возрастающей морехозяйственной активности (развитие морских портов и портово-индустриальных комплексов, приморские и шельфовые энергетические проекты, возрождение отечественных судостроительных производств, сооружение подводных газотранспортных систем и др.), в усилении геостратегического (в том числе и военно-силового) присутствия Российской Федерации как в прилегающих к ее территории, так и в более отдаленных акваториях Мирового океана. Процессы эти четче высвечивают и делимитируют геоэкономическую и геополитическую значимость в пространственной структуре приморских зон нашей страны, содержащих сегменты побережья с наибольшей концентрацией морской инфраструктуры и активности. В данном контексте категория



«опорная база» имеет полное право на существование и в формирующейся понятийной системе отечественной социально-экономической географии Мирового океана, а также обретает значение одной из ключевых, базовых, требующих своей детализированной проработки, в том числе и в рамках многоаспектных (учитывающих сложность, вариативность исследуемой аква-территориальной реальности) мониторинговых, аналитических подходов, включающих и соответствующую типологизацию.

Исследование выполнено в рамках гранта РНФ 1918-00005 «Евразийские векторы морехозяйственной активности России: региональные экономические проекции».

Список литературы

33

1. Агафонов Н.Т. Территориально-производственное комплексобразование в условиях развитого социализма. Л., 1983.
2. Алаев Э.Б. Экономико-географическая терминология. М., 1977.
3. Алхименко А.П. Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. СПб., 2005. С. 5–23.
4. Бакланов П.Я. Формирование аква-территориальных комплексов и районов на Дальнем Востоке // Приморские регионы: географические социально-экономические проблемы развития. Владивосток, 1987. С. 3–24.
5. Бакланов П.Я. Территориальные структуры хозяйства в региональном управлении. М., 2007.
6. Баранский Н.Н. Методика преподавания экономической географии. М., 1960.
7. Бондаренко В.С. Экономико-географическое изучение приморских зон // Вестник Московского государственного университета. Сер.: География. 1981. №1. С. 36–41.
8. Вольхин Д.А. Морехозяйственная активность в Крымском регионе: факторы динамики и особенности локализации // Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. Сер.: Социально-экономическая география. 2020. №9. С. 70–85.
9. Гогоберидзе Г.Г. Комплексное районирование приморских территорий Мирового океана. СПб., 2007.
10. Горшков С.Г. Морская мощь государства. М., 1976.
11. Дергачёв В.А., Саушкин Ю.Г. Целостность процесса освоения всей поверхности земного шара // Вестник Московского государственного университета. Сер.: География. 1979. №1. С. 5–12.
12. Доманьский Р. Экономическая география: динамический аспект. М., 2010.
13. Дружинин А.Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия Российской академии наук. Сер. географическая. 2016. С. 10–19.
14. Дружинин А.Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №2. С. 85–100.
15. Дружинин А.Г. Талассоаттрактивность населения в современной России: общественно-географическая экспликация // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №2. С. 28–43.
16. Дружинин А.Г., Лачининский С.С. Россия в Мировом океане: геоэкономические и геополитические интересы, масштаб и форматы «присутствия» // Известия Русского географического общества. 2019. Вып. 6. С. 1–19.



17. Дружинин А.Г. «Опорные базы» морского порубежья России: экономическая динамика в условиях геополитической турбулентности // Балтийский регион. 2020. Т. 12. №3. С. 89–104.
18. Дружинин А.Г. Идеи классического евразийства и современность: общественно-географический анализ. Ростов н/Д, 2021.
19. Колоsovский Н.Н. Производственно-территориальное сочетание (комплекс) в советско экономической географии // Вопросы географии. 1947. №6. С. 133–169.
20. 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.
21. Лачининский С.С., Семенова И.В. Санкт-Петербургский приморский регион: геоэкономическая трансформация территории. СПб., 2015.
22. Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. Новосибирск, 1986.
23. Мошков А.В. Территориально-производственное комплексобразование на Дальнем востоке. Владивосток, 2001.
24. Портер М. Конкуренция. М., 2002.
25. Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети. Смоленск, 1999.
26. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. М., 1973.
27. Слевич С.Б. Океан: ресурсы и хозяйство. Л., 1988.
28. Социально-экономическая география. Понятия и термины. Словарь-справочник. Смоленск, 2013.
29. Трансграничное кластерообразование в приморских зонах Европейской части России: факторы, модели, экономические и экистические эффекты. Ростов н/Д, 2017.
30. Федоров Г.М., Кузнецова Т.Ю., Разумовский В.М. Влияние близости моря на развитие экономики и расселения Калининградской области // Известия Русского географического общества. 2017. Т. 149, №3. С. 15–31.
31. Kildow J. T., McIlgorm A. The importance of estimating the contribution of the oceans to national economies // Marine Policy. 2010. №34 (3). P. 367–374.
32. Salvador R. Maritime Clusters Evolution. The (not so) Strange Case of the Portuguese Maritime Cluster[J] // Journal of Maritime Research. 2014. №11 (1). P. 53–59.
33. Stojanovic T. A., Farmer C. J. The development of world oceans & coasts and concepts of sustainability // Marine Policy. 2013. №42. P. 157–165. doi: 10.1016/j.marpol.2013.02.005.
34. Shinohara M. Maritime cluster of Japan: implications for the cluster formation policies // Maritime Policy & Management. 2010. №37 (4). P. 377–399.
35. Zhang Yaoguang, Wang Guoli, Liu Kai et al. A study on the characteristics of regional differentiation in China's marine economy and demarcation of marine economic areas // Economic Geography. 2015. №35 (9). P. 87–95.

Об авторе

Александр Георгиевич Дружинин — д-р геогр. наук, проф., директор Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем Южного федерального университета, Россия.

E-mail: alexdru9@gmail.com

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

The author

Prof. Alexander G. Druzhinin, Director of the North-Caucasus Research Institute of Economic and Social Problems, Southern Federal University, Russia.

E-mail: alexdru9@gmail.com

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