

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ, СОЦИАЛЬНАЯ И ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ

УДК 910.1

DOI: 10.17072/2079-7877-2020-2-24-37

**«МОРСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ»
ОБЩЕСТВЕННОЙ ГЕОГРАФИИ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ:
БАЗОВЫЕ ПОДХОДЫ И КОНЦЕПТЫ****Александр Георгиевич Дружинин**ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-1642-6335>, Researcher ID: E-5423-2018,

Author ID: 149025

e-mail: alexdru9@mail.ru

*Южный федеральный университет, Ростов-на-Дону**Институт географии Российской академии наук, Москва**Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград*

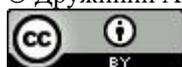
В XXI столетии Мировой океан обретает значение важнейшего фактора планетарной социально-экономической динамики, выступает приоритетной сферой геоэкономических и геополитических интересов. Универсальные проявления «сдвига к морю» (хозяйства, инфраструктуры, системы расселения) наблюдаются и в Российской Федерации, инициируя в том числе активное культивирование «морской тематики» в российской социально-экономической географии. Цель статьи – раскрытие и обоснование базовых методологических подходов и концептов общественно-географического исследования России как «морской державы». Особое внимание при этом уделяется «земноводности» предметно-объектной сферы социально-экономической географии Мирового океана, аппликации ментальной дихотомии «Суша–Море» к современным российским условиям, а также преимущественно транснациональному (и трансграничному) характеру акваториально-территориального регионогенеза, его проявлениям и эффектам. Предложена расширенная (включающая научно-технологический, информационный и ментальный компоненты) интерпретация концепта «морская сила страны», сформировано представление о «морском порубежье России» как ключевом объекте «мореориентированного» общественно-географического анализа.

Ключевые слова: социально-экономическая география, Мировой океан, Россия, аква-территориальные структуры, морская деятельность, морское хозяйство, морское порубежье.

**«MARINE COMPONENT» OF THE SOCIO-ECONOMIC GEOGRAPHY IN MODERN
RUSSIA: BASIC APPROACHES AND CONCEPTS****Alexander G. Druzhinin**ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-1642-6335>, Researcher ID: E-5423-2018,

Author ID: 149025

e-mail: alexdru9@mail.ru

*Southern Federal University, Rostov-on-Don**Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences, Moscow**Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad*

In the 21st century, the World Ocean is becoming an important factor in the global socio-economic dynamics and is a priority area of geo-economic and geopolitical interests. Universal manifestations of the 'shift to coast' (of economy, infrastructure, and settlement systems) are also observed in the Russian Federation, with the 'maritime theme' being actively cultivated in Russian socio-economic geography. The article aims to identify and justify the basic methodological approaches and concepts within socio-geographical study of Russia as a 'maritime power'. Particular attention is paid to the 'amphibian' subject-object sphere of socio-economic geography of the World Ocean, the application of the 'Land-Sea' mental dichotomy to modern Russian conditions, as well as the predominantly transnational (and cross-border) nature of aquatic-territorial regional genesis, its manifestations and effects. The article proposes an extended interpretation of the concept 'maritime power of a country' (including its scientific, technological, informational and mental components). The research has formed the idea of the 'maritime borderline of Russia' as a key object of maritime-oriented socio-geographical analysis.

Key words: socio-economic geography, World Ocean, Russia, aquatic-territorial structure, marine activities, maritime industry, maritime borderline.

Введение

Период активного становления «морской составляющей» экономической (социально-экономической) географии в нашей стране пришёлся на 1970–80-е гг. [32]; ныне, спустя три десятилетия (когда Российская Федерация, всё в большей мере демонстрируя свой «разворот к морю» [48], наращивает присутствие в Арктике, укрепляет позиции в Причерноморье, в Балтийском и Каспийском регионах, в Тихоокеанской России) данная проблематика вновь чрезвычайно востребована, актуализирована, презентована устойчиво прирастающим числом статей и монографических работ [3; 11, 26; 28; 41 и др.]. Дальнейшее, столь необходимое [10] развитие отечественной социально-экономической географии Мирового океана во-многом сопряжено с формированием целостной интеллектуальной платформы осмысления «фактора моря» в структурах и динамике российского пространства, с генерированием обобщающих идей, напрямую сфокусированных на «морских» (аква-территориальных) процессах, отношениях и структурах. Цель статьи – раскрытие и обоснование базовых методологических подходов и концептов «морской составляющей» общественно-географического анализа современной России, её конституирования и развития как «морской державы».

Россия в дихотомии «Суша–Море»

Общественно-географическая реальность в своих ментальных аспектах зачастую дихотомична, подразделяема на «Запад» и «Восток», «Европу» и «Азию», «Город» и «Деревню», «Центр» и «Периферию». Уже более столетия (начиная с фундаментальных и широко известных работ А. Мэхена и Х. Маккиндера) значимое место в этой череде «парных» категорий занимают и активно культивируемые представления о «Море–Суше» («континентально-океанической дихотомии» по Л.А. Безрукову [4]) как специфических структурах глобального пространства, находящихся в своём извечном геоэкономическом неравенстве и геополитическом противостоянии.

С «Морем» напрямую отождествляли себя Британская империя (по выражению выдающегося специалиста по зарубежной географии И.А. Витвера – «в течение нескольких веков заботливо и ревниво овладевавшая ключевыми позициями на морских путях» [6, с. 357]) и далее – её глобальный преемник, США. Россию же традиционно соотносили, прежде всего, с обширнейшим сухопутным пространством («континентом в себе» по П.Н. Савицкому [31], «океаном суши» по И.А. Ильину [17]) и подобное видение, кстати, не только имело мотивацию (учитывая, что Российская империя, а затем и СССР, действительно, на различных этапах контролировали от 40 до 64% всей территории Евразии [13]), но и содействовало

*Экономическая, социальная и политическая география
Дружинин А.Г.*

самоидентификации страны, её консолидации, освоению обширных внутренних пространств. Превалирующая фокусировка на свойствах «континентальной державы» тем не менее одновременно деформировала государственные структуры, лимитировала геоэкономические устремления и геополитические амбиции («уводя» Россию от планетарных морских интересов и стратегий [50]). Будучи созвучной доминантным геополитическим идеологемам XX столетия (наподобие «Хартленда», «Римленда», «Евразии») идея «континентальности» (зачастую привносимая извне, целенаправленно формируемая внешним окружением [7]) вступала, кстати, в явное противоречие и с историческими особенностями «приращения» национальной территории («морской фактор» выступал значимым при колонизации Сибири [18] и российского Дальнего Востока [14]), и с фактической локализацией России («от моря до моря», согласно формулировке В.П. Семёнова-Тян-Шанского [34]), и со сложившейся уже к началу XX в. архитектурой урбанистического пространства (по данным переписи населения 1897 г. из 56 городов Российской Империи, превысивших «планку» в 50 тысяч жителей, 13 – являлись приморскими либо примыкали к устьевым участкам крупных судоходных рек [11]). Характерно, что ограниченность, неадекватность восприятия России как преимущественно «Суши» стала предельно выражена именно в 1960–1970-е гг., когда СССР де факто оказался в числе ведущих морских держав [7; 10]. Именно к этому периоду относится знаковая попытка (предпринятая, в частности, адмиралом С.Г. Горшковым в его капитальной, изданной в 1976 г. книге) зафиксировать статус нашей страны как «величайшего в мире континентального и в то же время морского государства» [7, с. 102]).

В постсоветской России «морская составляющая» в пространственной социально-экономической динамике обрела ещё большую значимость. Устойчиво возрастающие уже практически с середины 1990-х экспортно-импортные операции более чем на 60% обеспечиваются морским транспортом [38] (за 1994–2019 гг. грузооборот морских портов России вырос в 7,8 раза, превысив 840 млн т). Формируется (начиная с 2001 г.) подводная газотранспортная система с суммарной мощностью (включая пока незавершённую ветку трубопровода на Балтике) около 160 млрд м³ в год. На побережьях и в шельфовой зоне разрабатываются месторождения углеводородов (Сахалин, Камчатка, п-ов Ямал, Каспий и др.). Постепенно восстанавливается отечественное судостроение. В целом же, по подсчётам автора [13], отрасли «морской экономики» (портовое хозяйство, судостроение, добыча биоресурсов и др.) в совокупности генерируют не менее 5,5% ВВП страны, а выраженная «мореориентированность» присуща (в различной степени) 42 крупнейшим российским компаниям из Топ-100 рейтинга РБК (их суммарная доля по РФ в общем выпуске товаров и услуг достигает 16,5%). Непосредственно в приморских городах проживает почти 14 млн чел. (что эквивалентно 12,7% всего городского населения) и при этом доля «приморских жителей» в населении страны два последние десятилетия в целом стабильно растёт. Эти изменения явственно высвечивают «морские» свойства, характеристики, интересы и приоритеты современной России.

Разумеется, любого рода чёткое подразделение держав на «стерильно» морские и континентальные возможно (как это верно подмечено [23]) лишь теоретически, и представление о «земноводности» пространственных структур (сформулированное почти пять десятилетий назад Ю.Г. Саушкиным [33]) в данном контексте не только мотивировано, но и предельно продуктивно. Тем более, что соотношение «морского» и «континентального» в сущностных характеристиках той или иной страны (включая и СССР, и современную Россию) варьирует как в пространстве, так и во времени, а «морской» статус государства выступает не столько следствием его изначального географического положения, сколько результирующей пролонгированного комплекса целенаправленных действий (включая и взаимоотношения с другими державами в сфере использования возможностей Мирового океана), в свою очередь, воплощённых в инфраструктурные объекты, селитебные системы, производственные связи и

товарные потоки, геополитические и геоэкономические идеологемы, в пространственные стратегии и геоконцепты.

Имеющий место ныне «сдвиг» России «к морю» масштабен, устойчив, многоаспектен. В специфических общественно-географических условиях нашей страны морехозяйственная активность и её структуры теснейшим образом сопряжены не только с просторами Мирового океана, но и с «Сушей», с сугубо внутриконтинентальными территориями (обеспечивая их экспортно-импортные связи, рекреационные потребности, поддерживая единство коммуникационного пространства страны и др.). Если учесть, что преобладающая морская деятельность Российской Федерации приурочена непосредственно к её побережьям, а также к прилегающим к ним акваториям, то вполне уместно классифицировать Россию именно как *континентально-морскую державу*. Данная характеристика методологически существенна, поскольку не только задаёт стратегический вектор пространственного (аква-территориального) развития, но и напрямую проецируется на предметно-объектную сферу общественно-географического анализа.

«Земноводность» предметно-объектной сферы социально-экономической географии Мирового океана (концептуальные проекции)

Акватории морей и океанов занимают почти 71% всей земной поверхности; при этом, согласно специальным подсчётам [45–47; 54], 37–38% населения планеты сконцентрировано в пределах 100 км от берега, 44% – 150 км, 49–50% – на расстоянии 200 км и 66–67% – до 400 км от побережья. Сам «стык» суши и моря являет собой, в этой связи, не только ключевой для общественно-географического анализа, но и чрезвычайно крупный пространственный объект (так, согласно «The World Factbook», суммарная длина всех береговых линий оценивается в 356 тыс. км; почти 11% данной протяжённости приходится на Российскую Федерацию [47]). Феномен «земноводности» общественно-географической реальности изначально обусловлен, следовательно, самой пространственной структурой нашей Планеты, взаимной локализацией (и конфигурацией) её территориальных и акваториальных компонент. Эффекты «земноводности» (будучи генерируемыми «соприкосновением» структур суши и моря) выступают при этом, прежде всего, как инвариантные проявления пограничных (межсредовых) процессов, когда (в русле универсальных, выявленных современной лимнологией тенденций [24]) демаркационные линии трансформируются в полосы, а последние (обретая внутреннюю целостность и импульсы саморазвития) являют собой специфические (как это ранее подмечал Б.Б. Родман [30]) площадные объекты.

В итоге, «земноводность» познаётся (и концептуализируется) в первую очередь как итог «контактности» (смежности) структур суши и моря, порождающей, в свою очередь, специфические природные и общественно-географические объекты, обладающие «набором» присущих им факторов динамики и характеристик. Именно в русле данного подхода уже практически четыре десятилетия в отечественной науке культивируются идеи «приморскости» сухопутных пространств и, соответственно «прибрежности» морских акваторий, воплощаясь в такие понятия, как «приморская территория» (в работах П.Я. Бакланова, Г.Г. Гогоберидзе, А.В. Мошкова, В.М. Разумовского и др.), «приморский регион» (В.В. Ивченко, А.М. Колосовский, В.С. Корнеев, Д.Е. Махновский, С.С. Лачининский, Г.М. Фёдоров и др.), «приморская зона» (В.С. Бондаренко, А.Г. Дружинин и др.), «приморская система расселения» (В.В. Аникеев, А.А. Филобок и др.), а также «береговая зона» (Н.А. Айбулатов, Г.Г. Гогоберидзе и др.), «прибрежная зона» (И.С. Арзамасцев, С.А. Фадеев, С.Л. Сычев и др.). Одновременно с этим в последние годы в многочисленных публикациях (включая и исследования монографического плана [28; 35; 37]) обосновывается «фактор моря», исследуется его роль в территориальном социально-экономическом развитии.

Экономическая, социальная и политическая география
Дружинин А.Г.

Учёт «фактора моря» (акцентируемый дополняющими категориями – «мореориентированность» и «морезависимость» [13]) в формате конкретного страноведческого исследования вмещает такие аспекты, как *позиционный* (включающий как в целом «выход к морю» страны, её регионов, так и положение тех или иных пространственных структур относительно морского побережья, крупных приморских городов и агломераций, морских портов и портово-промышленных комплексов); *структурный* (удельный вес и роль в пространственной структуре общества «морских» и «приморских» хозяйственных, селитебных и инфраструктурных компонент); *ресурсно-хозяйственный* («морская составляющая» в ресурсном и экономическом потенциалах региона, страны, а также зависимость конкретной региональной и национальной экономики и их субъектов от доступа к морским коммуникациям и ресурсам); *селитебно-экологический* (устойчивое стремление страт населения к постоянному либо краткосрочному пребыванию в пределах наиболее комфортных в природном, инфраструктурном и социально-экономическом отношении приморских зон); *геополитический и ментально-идеологический*, понимаемые как осмысленные, мотивированные и целенаправленные действия по овладению (и удержанию) приморских территорий и морских акваторий, а также достижению (сохранению) статуса страны как «морской державы».

«Земноводность» общественно-географических структур и процессов имеет, впрочем, и иной (не менее значимый) аспект, проявляющийся в *обособлении целостных сочетаний акваториальных* («морских» и «сухопутных» в их единстве) *объектов*. Концептуализация последних пока, зачастую, оказывалась сфокусированной на экономической сфере и её отдельных составляющих: «портово-промышленный комплекс» (В.А. Дергачёв, С.Б. Лавров, С.С. Сальников и др.), «морехозяйственный комплекс» (А.П. Алхименко, Г.Г. Гогоберидзе и др.), «морехозяйственный кластер» (Г.В. Батурова, А.С. Михайлов), «хинтерланд морского порта» (И.А. Дец, Н.А. Ермакова и др.). Логика познания, равно как и видоизменяющаяся реальность, существенно повышают эвристическую ценность вычленения предельно широких по своей обществуведческой палитре «земноводных» структур, вмещающих не только хозяйственно-инфраструктурные, но и социокультурные составляющие. Идея «*акваториальности*», кстати, в нашей науке уже озвучена [2] и достаточно укоренена. Её дальнейшее развитие, полагаю, будет сопряжено с аппликацией (и адаптацией) к морской тематике общепризнанных в отечественном профессиональном сообществе представлений о «территориальной общественной системе» и «территориальной социально-экономической системе» [16; 40; 42; 43] на основе разработки особой «земноводной» категории – «*акваториальная общественная (социально-экономическая) система*» (АТОС, являя собой особого рода транссредовые, биструктурные целостности, выступающие способом и результирующей социально-экономического освоения акваторий Мирового океана и, одновременно, пространственной организации всего общества с учётом «фактора моря»).

Будучи изначально приуроченными к морским акваториям и их побережьям, АТОС формируются и развиваются лишь в процессе целенаправленной («мореориентированной») хозяйственной и иного рода деятельности. Фундаментальное влияние на аква-территориальное системообразование (регионогенез) оказывают не только сухопутно-морские кросс-границные взаимодействия, но и *трансакваториальные связи* (носящие в современном глобализирующемся мире преимущественно трансграничный характер). Благодаря им чётче проявляют свою специфику «средиземные моря» (в российской ситуации – не только собственно Каспий, но и Чёрное море, Балтика), существенно активизирована (в том числе и в ментальном аспекте) «морская» регионализация (в российских условиях обретшая наиболее выраженный, завершённый контур в формате «Балтийского региона» [21]).

Общая логика концептуализации «земноводных» феноменов предполагает последовательное смещение акцентов в их анализе на основе перехода: от фиксации

сорасположения к выявлению системной сопряжённости; от идентификации воплощающих «земноводные» характеристики линий, полос, зон к исследованию (и конструированию) акваториальных систем и комплексов; от выявления локализованных (в приморских зонах, регионах) эффектов влияния «фактора моря» к полноформатному учёту пространственного взаимодействия АТОС и иных общественно-географических структур (включая осмысление «внутриконтинентальных» общественно-географических детерминант морехозяйственной активности); от «жёстких», единым образом идентифицируемых и делимитируемых акваториальных образований к их чересполосице, к концептуальному фактическому многообразию взаимодополняющих, конкурирующих, неоднозначно трактуемых структур «земноводной» реальности.

«Морское побережье России»: сущность, структура, ключевые компоненты

Территории Российской Федерации соседствуют с акваториями 13 морей и трёх океанов, а общая длина морских границ страны по разным оценкам [1; 20; 39] варьирует в диапазоне от 35,3 до 46 тыс. км. Имеющаяся у России широкую полосу приморско-прибрежных пограничных пространств, «опоясывающих» её континентальный массив, концентрирующих подавляющую часть морехозяйственной активности страны, фокусирующих её геостратегические интересы, уместно концептуализировать как «морское побережье России», объединяя в данной категории не только страноведческие, «морские», лимнологические, но и одновременно геополитические предметно-содержательные грани и смыслы.

В условиях резко возросшей в последние годы глобальной политической и экономической турбулентности понятия «рубеж» (в превалирующем своём понимании «бытия на стыке своего и чужого» [15]) и, соответственно, «порубежность» всё прочнее и заметнее укореняются в отечественном общественно-географическом дискурсе [29], высвечивая значимость тех или иных сегментов государственных границ (с прилегающими к ним территориями и акваториями), а также связанное с ними и разворачивающееся «над ними» геополитическое (явное и латентное) противостояние [12].

Морские пограничные пространства России своими ключевыми сегментами ныне, безусловно, «порубежны», поскольку напрямую оспариваются внешними силами в пределах Крымского полуострова, а также Южных Курил, испытывают интенсивный прессинг на юго-восточной Балтике (Калининградский эксклав [19]), а также в Арктике (прежде всего, со стороны США [52]). «Рубежность» предопределяется и самой политико-географической спецификой находящихся в юрисдикции нашей страны акваторий: лишь 3% морских границ России являются т.н. «двухсторонними», т.е. с сопредельными государствами [20]; в подавляющей своей части морское побережье страны – многососедское, контактирующее с «мировым сообществом» и его глобальными (в том числе «морскими») лидерами. Удержание, хозяйственное и инфраструктурное обустройство морского побережья выступают для Российской Федерации 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 [9]).

Воплощая в себе мегамасштаб «земноводной» российской реальности, её континуальность и, параллельно, дискретность, морское побережье – «многослойно», поскольку объединяет не только собственно морские пространства (до 745 тыс. км² «морского побережья» приходится на так называемое «территориальное море» страны; 3,8 млн км² – на континентальный шельф; площадь же исключительной экономической зоны России оценивается в 7,6 млн км² [27]), но и прилегающий к ним сухопутный компонент (если исчислять его по-минимуму, в пределах 50 км от береговой линии, – это порядка 1,8 млн км², т.е. почти 10,5% всей территории Российской Федерации). Присутствуют в нем и выраженные

Экономическая, социальная и политическая география
Дружинин А.Г.

«секторальные» составляющие, обусловленные локализацией (и конфигурацией) морских акваторий, а также поливекторностью российских геостратегических интересов (таблица).

Особое ключевое положение в пространственной архитектуре морского порубежья занимают *приморские территории – опорные базы национальной морской активности*. Для ВМФ страны в этом качестве предстают, прежде всего, Кольский и Камчатский полуострова (единственные в России, имеющие выход к открытым пространствам Мирового океана [22]); для «шельфовой» добычи энергоносителей – Сахалин и побережье Ямала; для рыбной отрасли – Камчатский край и Мурманская область; для транспортно-логистической сферы – российский сектор Финского залива, черноморское побережье Краснодарского края, а также Владивостокская агломерация. Ведущим центром судостроения и соответствующих научно-технологических инноваций выступает Санкт-Петербург, а приморская рекреация приоритетным образом сконцентрирована на черноморском побережье Кавказа и Крыма.

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

Demographic, economic and military power 'weight' of sectoral components
of the Russian maritime borderline

Сектор	Удельный вес в масштабе всего морского порубежья России, %						
	Протяжённость морских границ	Численность населения приморских городов	Грузооборот морских портов	Объём 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	0,1	18,5
Черноморско-Азовский	2,9	25,6	30,7	1,97	0,3	4,9	18,8
Каспийский	1,5	7,7	0,9	1,31	21,3	7,6	9,4
Тихоокеанский	44,1	14,4	25,4	67,73	68,9	87,3	45,5
Арктический	51,2	8,5	12,5	21,40	8,3	0,1	27,8

*составлено автором по данным Росстата, Ассоциации морских портов России и Министерства обороны РФ; информация за 2018 г.

Стратификация морского порубежья сочетается с наличием интегрирующих его акваториальных макроструктур (включая крупнейшую – Северный морской путь, чьи позитивные перспективы всё чётче соотносят с «большой» евразийской интеграцией [5]), в том числе и транснациональных, формирующихся в контуре опоясывающих Российскую Федерацию морей. Их складывавшаяся в постсоветский период асимметричная, хрупкая социально-экономическая целостность в последние годы испытывается на прочность вновь проявившимися демаркационными линиями [51; 53], меняющимся балансом сил (наиболее динамично, причём, в пользу России [44], в регионе Чёрного моря) и конфликтом геостратегических (в том числе и «морских») интересов. Данный контекст логично выводит на авансцену традиционную для геополитического дискурса категорию «морской мощи страны», требуя её переосмысления, в том числе и с предметных позиций общественной географии.

**Современная общественно-географическая концептуализация
«морской силы» страны**

Словосочетанием «морская мощь/sea power» широко оперируют с конца XIX столетия [25], связывая популярность данного концепта прежде всего с трудами А. Мэхэна [49],

Экономическая, социальная и политическая география
Дружинин А.Г.

приоритетное внимание уделявшего военно-морским возможностям той или иной страны, а также потенциалу её торгового флота. В России идея «морской мощи» укоренена с 1970-х гг., причём в уже существенно более ёмкой (в том числе и во взаимосвязи с экономическими возможностями и интересами государства) содержательной трактовке – как «совокупность материальных средств, обеспечивающих научное и экономическое освоение Мирового океана и защиту государственных интересов, при рациональном их сочетании» [7, с. 4].

Реалии освоения Мирового океана требуют, разумеется, всё более расширительных и многоаспектных представлений о «морской мощи», которую невозможно идентифицировать ныне, например, вне учёта уровня генерирования инноваций в «морской» технико-технологической и научно-образовательной сферах, эффективности системы управления морской активностью, а также ментально-информационной компоненты – доминирующих в обществе представлений о морских интересах страны, о месте (фактическом и предпочтительном) в конкурентном ряду других «морских держав». Важно осознавать соотносительность «морской мощи» (требующей пространственно-временного подхода и выверенной компаративистики), а также учитывать эффекты, связанные как с синергией, так и с дисбалансами различных компонент и аспектов морской активности государства. Присутствует в категории «морская мощь» и собственно общественно-географический аспект, особо значимый для России, её аква-территориальной специфики.

«Вклад» нашей страны в глобальную морскую деятельность в настоящее время весьма асимметричен (а по отдельным значимым аспектам незначителен). Морские позиции России, с одной стороны, «смещены» в оборонную сферу, с другой, имеют не столько глобальную, сколько евразийскую преимущественную локализацию, тяготея к побережьям, экономическим и шельфовым зонам. На Российскую Федерацию приходится порядка 3,6% всего грузооборота морских портов мира (ни один российский порт не входит при этом в двадцатку портов-лидеров), 1,2% тоннажа мирового торгового флота (что обеспечивает 19-е место в мире; лишь треть принадлежащих российским хозяйствующим субъектам судов зарегистрирована под российским флагом) [55] и одновременно около 12% суммарного водоизмещения кораблей и судов военно-морских сил. Квота России на рынке военного кораблестроения составляет около 20% мирового портфеля заказов и на этом фоне доля российских судостроительных заводов в объеме заказов российских коммерческих судовладельцев последние полтора десятилетия лишь немногим превышает 6% (в мировом масштабе это около 0,5% по компенсированному брутто тоннажу или 1,3% по числу судов [8]). Дальнейшее наращивание «морской мощи» России связано, соответственно, прежде всего с «импортозамещением» в судостроении и судоремонте, в морских перевозках (что, кстати, чётко озвучено в «Стратегии морской деятельности России до 2030 года» [36]), с повышением уровня морской «технико-технологической» самостоятельности страны (санкции США против «Северного потока – 2» в очередной раз актуализировали данный императив), и всё это практически недостижимо вне межотраслевой, межфирменной, межрегиональной консолидации и координации. В подобном контексте концепт «аква-территориального хозяйственного (социально-экономического) комплексобразования» (базирующийся на фундаментальных теоретических достижениях советской экономической географии, но адаптированный к условиям рынка, корпораций и глобализации) видится вновь востребованным, адекватным, плодотворным.

Складывающаяся (в том числе в русле процессов «большой» евразийской интеграции) «многовекторность» морской активности Российской Федерации (адаптированная к специфике отдельных акваторий: Балтика, Чёрное море, Каспий, западная и восточная Арктика, моря Тихоокеанской России) должна дополняться выстраиванием гибких, взаимодополняющих межбассейновых структур и взаимодействий (на корпоративном и общегосударственном уровнях) своего рода *Единой национальной системы морской деятельности* (когда, к примеру, в случае геополитических обстоятельств товарно-сырьевые

Экономическая, социальная и политическая география
Дружинин А.Г.

потоки Причерноморья возможно перенаправить на Балтику, Каспий в Мурманск, Архангельск и наоборот). Ключевую роль в подобной единой системе наряду с Северным морским путём должны занять также мультимодальные трансконтинентальные транспортные коридоры меридиональной и широтной направленности (в первую очередь Трансиб), которые следует рассматривать не столько как альтернативу, сколько как неотъемлемый компонент купирования вероятностных «морских» геополитических рисков, а также наращивания (и повышения скоординированности) всей морехозяйственной деятельности страны в целом.

Спровоцированный COVID-19 глобальный экономический кризис и необходимость преодоления его последствий потребуют коррекции стратегий морской активности нашей страны с их ориентацией на существенно бóльшую (чем ныне) устойчивость и эффективность аква-территориальных структур, в том числе и за счёт наращивания их взаимной связанности, координации. Концепт «Единой системы...» полностью созвучен этим приоритетам, позволяя сфокусировать внимание на: необходимости балансировки силовой и коммерческой (гражданской) компонент «морской мощи» (что особо важно в сфере судостроения); дополнении сложившихся с конца 1990-х гг. трансграничных связей (в том числе в форматах Балтийского региона, региона Японского моря и др.) межрегиональными (между собственно российскими территориями) коммуникациями, повышении взаимной сопряжённости экономик российских приморских регионов. Столь же значимыми видятся: дальнейшая диверсификация сложившихся направлений морского хозяйства; обеспечение взаимоподдерживающего развития всей совокупности российских «опорных баз» морской активности; комплексирование и сетевизация «морских» (приморских) производств и достижение на этой основе экономической синергии (с её позитивными проекциями, в том числе и на конкретные приморские регионы, на их инфраструктурную и социально-демографическую сферы). В ориентированной на выстраивание «Единой системы морской деятельности Российской Федерации» стратегии важно также идентифицировать и приоритетным образом поддерживать на государственном уровне отрасли и корпорации, обладающие наибольшим интегрирующим, мультипликативным потенциалами. В подобном качестве выступают судостроение и производство морской техники. Существенным практическим потенциалом в конструировании «Единой системы...» обладают и крупнейшие российские энергетические корпорации («Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росатом» и др.).

Заключение

В XXI столетии Мировой океан, его океанические и морские акватории закономерно превращаются в объект повышенного (пожалуй, беспрецедентного в истории) интереса не только ведущих держав, но и всего глобального социума в целом. В русле универсального тренда всё более «мореориентированной» становится и Российская Федерация (её экономика, структуры пространства, внешние связи), а присущая нашей стране территориальная организация общества (десятилетиями осмысливаемая, параметризуемая, концептуализируемая, конструируемая) последовательно трансформируется в ещё более «всеохватный» и сложный феномен – *аква-территориальную организацию*. Значимость «морской составляющей» в системе отечественной общественной географии в этих условиях, полагаю, будет только нарастать, иницируя как дальнейшие расширение фронта соответствующих исследований, так и их углубление, в том числе и в теоретико-методологической сфере.

Благодарности. Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда (проект 1918-00005 «Евразийские векторы морехозяйственной активности России: региональные экономические проекции»).

Acknowledgements. The study was prepared with the support of the Russian Science Foundation, project no. 1918-00005 “Eurasian Vector of Russian Marine Economy: Regional Economy Perspective”.

Библиографический список

1. Алхименко А.П. Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. 2005. С.5–23.
2. Бакланов П.Я. Формирование аква-территориальных комплексов и районов на Дальнем Востоке // Приморские регионы: географические социально-экономические проблемы развития. Владивосток, 1987. С. 3–24.
3. Бакланов П.Я. Тихоокеанская Россия: географические и геополитические факторы развития // Известия РАН. Сер. географическая. 2015. №5. С. 8–19.
4. Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Гео, 2008. 369 с.
5. Вардомский Л.Б. Северный морской путь как механизм обеспечения связанности Большой Евразии // Мир перемен. 2019. №2. С.129–140.
6. Витвер И.А. Избранные сочинения. М.: Изд-во МГУ, 1998. 592 с.
7. Горшков С.Г. Морская мощь государства. М.: Воениздат, 1976. 416 с.
8. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы». URL: https://knastu.ru/media/files/page_files/science/unid/new_folder/___/Госпрограмма_RF_Razvitiye_sudostroeniya_na_2013_-_2030_gody.pdf (дата доступа: 11.02.2020).
9. Дергачёв В.А. Геополитика. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004.
10. Дружинин А.Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Сер. географическая. 2016. №6. С. 7–16.
11. Дружинин А.Г. Талассоаттрактивность населения в современной России: общественно-географическая экспликация // Балтийский регион. 2017. Т. 9. №2. С. 28–43.
12. Дружинин А.Г. О феномене «западное порубежье России» // Региональные исследования. 2018. №3(61). С. 35–44.
13. Дружинин А.Г. Евразийские приоритеты России (взгляд географа-обществоведа). Ростов н/Д; Таганрог. Изд-во Южного федерального университета, 2020. 268 с.
14. Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении / под ред. П.П. Семёнова. Т.12. Восточные окраины России. Приморская и Амурская области. М., 1895. 493 с.
15. Забияко А.П. Порубежье как данность человеческого бытия // Вопросы философии. 2016. №11. С. 26–36
16. Зырянов А.И. Взаимосвязи теоретической географии с географией рекреационной // Вестник АРГО. Социально-экономическая география. 2019. №1(8). С. 64–72.
17. Ильин И.А. О России. Три речи. 1926–1933. София: Изд-во «За Россию», 1934. 78 с.
18. Калуцков В.Н. «Имя» в географии: от топонима к геоконцепту // Известия РАН. Сер. географическая. 2016. №2. С. 100–107.
19. 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.
20. Кисловский В. О морской границе // Морской сборник. 2009. Т. 1945. №3. С. 30–32.
21. Клемешев А.П., Корнеевец В.С., Пальмовский Т., Студжиницки Т., Федоров Г.М. Подходы к определению понятия «Балтийский регион» // Балтийский регион. 2017. Т. 9. №4. С. 7–28.
22. Колосов В.А., Трейвиш А.И. Новое геополитическое положение России. М., 1992. 132 с.
23. Колосов В.А., Мироненко Н.С. Геополитика и политическая география. М.: Аспект Пресс, 2002. 479 с.
24. Колосов В.А. География государственных границ: идеи, достижения, практика // Известия РАН. Сер. географическая. 2008. №5. С. 8–20.
25. Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю 1660–1783. СПб.: Terra Fantastica, 2002. 342 с.
26. Морехозяйственный комплекс России. СПб.: РГО СЗНИИ Наследия, 2005. 273 с.
27. Окунев И.Ю. Политическая география. М.: Аспект Пресс, 2019. 512 с.
28. Приморские зоны России на Балтике: факторы, особенности, перспективы и стратегии трансграничной кластеризации. М.: ИНФРА-М, 2018. 216 с.
29. Проблемы экономической безопасности регионов Западного порубежья России / под ред. проф. Г.М. Федорова. Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2019. 282 с.

Экономическая, социальная и политическая география
Дружинин А.Г.

30. Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети. М.: Ойкумена, 1999. 256 с.
31. Савицкий П.Н. Континент-Океан (Россия и мировой рынок) // Континент-Евразия. М.: Аграф, 1997. С. 398–418.
32. Сальников С.С. Экономическая география океана – новое перспективное направление экономической и социальной географии // Советская география. Л.: Наука, 1984. С. 231–242.
33. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. М.: Мысль, 1973. 559 с.
34. Семёнов-Тян-Шанский В.П. О могущественном территориальном владении применительно к России: очерк политической географии // Известия Русского Императорского географического общества. 1915. Т. LI, вып. VIII. С. 425–457.
35. Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели. Ростов н/Д: Изд-во ЮФУ, 2016. 236 с.
36. Стратегия морской деятельности Российской Федерации до 2030 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/f97zDwh44IJsniyhDZuV85gaL4AkE5M4.pdf> (дата обращения: 11.02.2020).
37. Трансграничное кластерообразование в приморских зонах Европейской части России: факторы, модели, экономические и экистические эффекты. Ростов н/Д: Изд-во Южного федерального университета, 2017. 421 с.
38. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р. [Электронное издание]. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 02.02.2020).
39. Трейвиш А. Российская геополитика от Гостомысла до наших дней. Краткий обзор идей и фактов // Знание-сила. 1995 №8. С. 5–16.
40. Трофимов А.М., Шарыгин М.Д. Общая география. Вопросы теории и методологии. Пермь, 2007. 494 с.
41. 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. Вып. 3. С. 15–31.
42. Чистобаев А.И., Шарыгин М.Д. Экономическая и социальная география: новый этап. Л.: Наука, 1990. 321 с.
43. Шарыгин М.Д. Территориальные общественные системы (региональные и локальные уровни организации и управления). Пермь, 2003. 260 с.
44. Швец А.Б. Геополитическая стабильность и вызовы Причерноморья // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2018. Т. 4(14). №2. С. 19–29.
45. Burbridge P.R., 2004. A critical review of progress towards integrated coastal management in Baltic sea region, coastline Reports 2. In: Schernewski, G., Löser, N. (Eds.), BaltCoast 2004 – Managing the Baltic Sea. Coastline Reports, vol. 2. pp. 63–75
46. Cohen, J.E., Small, C., Mellinger, A., Gallup, J., Sachs, J., Vitousek, P.M., Mooney, H.A., 1997. Estimates of coastal populations. Science 278 (5341), 1211–1212. New Series.
47. Coastline. The World Factbook. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/fields/282.html#XX> (дата обращения: 24.02. 2020).
48. Druzhinin A., 2019. The sea factor in the spatial and socio-economic dynamics of today's Russia. Quaestiones Geographicae. No 38(2). Boducki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, pp.91–100.
49. Eberhardt P., 2013. Konceptcja nawalizmu Alfreda Thayera Mahana // Przegląd Geograficzny, T. 85, z. 4: 629– 654.
50. Jean Sylvestre Mongrenier. Poutine et la mer. Forteresse « Eurasie » et stratégie océanique mondiale // Herodote. 2016/4 (N° 163), p. 155–174.
51. Louis Pétiniaud. Du « lac russe » au « lac OTAN »? Enjeux géostratégiques en mer Noire post-Crimée. Hérodote, n° 166-167, La Découverte, 3e trimestre 2017. Pp. 217–228.
52. Mickael R. Pompeo. The West Is Winning (выступление госсекретаря США Майкла Ромпео на конференции по безопасности в Мюнхене 15.02.2020). URL: <https://www.state.gov/the-west-is-winning/> (дата обращения: 16.02.2020).
53. Nicolas Escach, Partage de la mer et nouveaux conflits géopolitiques en Baltique, Hérodote 2016/4 (N° 163), p.175–191.

Экономическая, социальная и политическая география
Дружинин А.Г.

54. Small, C., Cohen, J., 2004. Continental physiography, climate, and the global distribution of human population. *Curr. Anthropol.* 45 (2), 269–27.

55. UNCTAD (2019). Review of Maritime Transport 2018 (United Nations publication. Sales No. E.18.II.D.5 New York and Geneva).

References

1. Alhimenko, A.P., (2005), “The Maritime complex of Russia: tendencies of development and problems”, *Morekhozyajstvennyj kompleks Rossii*. Spb, pp. 5–23.

2. Baklanov, P.Y. (1987), “Formation of Aqua-territorial complexes and districts in the far East”, *Primorskije regiony: geograficheskie social'no-ekonomicheskie problemy razvitiya*. Vladivostok, pp. 3–24.

3. Baklanov, P. Y., (2015), “Pacific Russia: geographical and geopolitical factors of development”, *Izvestiya Rossijskoj akademii nauk. Seriya geograficheskaya*. Vol. 5, pp. 8–19.

4. Bezrukov, L.A., (2008), *Continental-oceanic dichotomy in international and regional development Novosibirsk*, Akademicheskoe izd-vo «Geo», 369 p.

5. Vardomskij, L.B., (2019), “The Northern sea route as a mechanism for ensuring connectivity of Greater Eurasia”, *Mir peremen*, № 2, pp. 129–140.

6. Vitver, I.A., (1998), *Selected writings*, M.: Izd-vo MGU, 592 p.

7. Gorshkov, S.G., (1976), *Sea power of the state*, M. Voenizdat. 416 p.

8. *State program of the Russian Federation "development of shipbuilding for 2013-2030"*, (2013), URL: https://knastu.ru/media/files/page_files/science/unid/new_folder/_/Gosprogramma_RF_Razvitiye_sudostryeniya_na_2013_-_2030_gody.pdf.

9. Dergachyov, V.A., (2004), *Geopolitics*, M. YUNITI-DANA.

10. Druzhinin, A.G., (2016), ““Marine component” of Russian social geography: traditions and innovations”, *Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya*, № 6, pp. 7–16.

11. Druzhinin, A. G., (2017), “Talassoattractivity of the population in modern Russia: socio-geographical explication”, *Baltijskij region*, Vol. 9, № 2, pp. 28–43.

12. Druzhinin, A.G., (2018), “About the phenomenon” Western Borderlands of Russia”, *Regional'nye issledovaniya*, № 3 (61), pp. 35–44.

13. Druzhinin, A. G., (2020), *Eurasian priorities of Russia (view of a geographer-social scientist)*, Rostov-na-Donu; Taganrog. Izd-vo YUzhnogo federal'nogo universiteta, 268 p.

14. Semenov, P.P., (ed) (1895), *Picturesque Russia. Our Fatherland in its land, historical, tribal, economic and domestic significance*, T.12, M, 493 p.

15. Zabayko, A.P., (2016), “The borderline as a given of human existence”, *Voprosy filosofii*, № 11, pp. 26–36.

16. Zyryanov, A.I., (2019), “The relationship of theoretical geography, geography of recreation”, *Social'no-ekonomicheskaya geografiya. Vestnik ARGO*, № 1 (8), pp. 64–72.

17. Il'in, I.A., (1934), “About Russia. Three speeches. 1926-1933”, Sofiya. Izd. «Za Rossiyu», 78 p.

18. Kaluckov, V.N., (2016), ““Name” in geography: from toponym to Geoconcept”, *Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya*, № 2, pp. 100–107.

19. Kiknadze, V.G., Mironyuk, D.A. and Kretinin G.V., (2019), “Military and political situation in the Baltic region at the end of the XX – beginning of the XXI century: prospects for a “bad world””, *Baltijskij region*, Vol. 11, № 1, pp. 60–75.

20. Kislovskij, V., (2009), “About the sea border”, *Morskoj sbornik*. Vol. 1945, № 3. pp. 30–32

21. Klemeshev, A.P., Korneev, V.S., Pal'movskij, T., Studzhinicki, T. and Fedorov, G.M. (2017), “Approaches to the definition of the” Baltic region””, *Baltijskij region*, Vol. 9, №4, pp. 7–28.

22. Kolosov, V.A. and Trejvish, A.I., (1992), *Russia's new geopolitical position*, M, 132 p.

23. Kolosov, V.A. and Mironenko, N.S., (2002), *Geopolitics and political geography*, M, Aspent Press, 479 p.

24. Kolosov, V.A., (2008), “Geography of state borders: ideas, achievements, practice”, *Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya*, № 5, pp. 8–20.

25. Mehen, A.T., (2002), *Influence of sea power on history 1660-1783*, Spb, Terra Fantastica, 342 p.

26. *Marine economic complex of Russia*, (2005), Sankt-Peterburg, RGO SZNII Naslediya, 273 p.

27. Okunev, I.Y., (2019), *Political geography*, M, «Aspekt Press», 512 p.

Экономическая, социальная и политическая география
Дружинин А.Г.

28. Druzhinin, A., (ed) (2018), *Russian coastal zones in the Baltic sea: factors, features, prospects and strategies for cross-border clustering*, Ser. Nauchnaya mysl' Baltijskogo federal'nogo universiteta, M.: «INFRA-M», 216 p.
29. Fedorov, G. (ed) (2019), *Problems of economic security of the regions of the Western border of Russia*, Kaliningrad, Izd-vo BFU im. I. Kanta, 282 p.
30. Rodoman, B.B., (1999), *Territorial ranges and networks*, M, Ojkumena, 256 p.
31. Savickij, P.N., (1997), “Continent-Ocean (Russia and the world market)”, *Kontinent-Evraziya*. M, Agraf, pp. 398–418.
32. Salnikov, S.S., (1984), “Economic geography of the Ocean – a new perspective direction of economic and social geography”, *Sovetskaya geografiya*. L., Nauka, pp. 231–242.
33. Saushkin, Y.G., (1973), *Economic geography: history, theory, methods, practice*, M, Mysl', 559 p.
34. Semyonov-Tyan-Shanskij, V.P., (1915), “On powerful territorial possession in relation to Russia: an essay on political geography”, *Izvestiya Russkogo Imperatorskogo geograficheskogo obshchestva*, Vol. LI, n. VIII, pp. 425–457.
35. Druzhinin, A. (ed) (2016), *Socio-economic development of the coastal territories of the European part of Russia: factors, trends, models*, Rostov-na-Donu, Izd-vo YUFU, 236 p.
36. *Strategy of Maritime activity of the Russian Federation until 2030*, (2019), URL: <http://static.government.ru/media/files/f97zDwh44IJsniyhDZuV85gaL4Ake5M4.pdf>.
37. Druzhinin, A. (ed) (2017), *Cross-border cluster formation in the coastal zones of the European part of Russia: factors, models, economic and environmental effects*, Rostov-na-Donu: Izdatel'stvo Yuzhnogo federal'nogo universiteta, 421 p.
38. *Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030*, (2008), Utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 22 noyabrya 2008 goda № 1734-р, URL: <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009> (Accessed 02 February 2020).
39. Trejvish, A. (1995), “Russian geopolitics from Gostomysl to the present day. A brief overview of the ideas and facts”, *Znanie-sila*, № 8. 49 p.
40. Trofimov, A.M. and Sharygin, M.D., (2007), *General geography. Questions of theory and methodology*, Perm, Permskij gosuniversitet. 494 p.
41. Fedorov, G.M., Kuznecova, T.YU. and Razumovskij, V.M., (2017), “Influence of the proximity of the sea on the development of the economy and settlement of the Kaliningrad region”, *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshchestva*, Vol. 149, № 3, pp. 15–31.
42. Chistobaev, A.I. and Sharygin, M.D. (1990), *Economic and social geography: a new stage*, L., Nauka, 321 p.
43. Sharygin, M.D., (2003), *Territorial public systems (regional and local levels of organization and management)*. Perm, 260 p.
44. Shvec, A.B., (2018), “Geopolitical stability and challenges of the black sea region”, *Geopolitika i ekogeodinamika regionov*, Vol. 4 (14), № 2, pp. 19–29.
45. Burbridge, P.R., (2004), “A critical review of progress towards integrated coastal management in Baltic sea region, coastline Reports 2” In: Schernewski, G., Löser, N. (Eds.), *BaltCoast 2004 – Managing the Baltic Sea*. Coastline Reports, vol. 2, pp. 63–75.
46. Cohen, J.E., Small, C., Mellinger, A., Gallup, J., Sachs, J., Vitousek, P.M. and Mooney, H.A., (1997), “Estimates of coastal populations”, *Science*, 278 (5341), 1211–1212 New Series.
47. Coastline. *The World Factbook*, (2020), URL: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/fields/282.html#XX> (Accessed 24 February 2020).
48. Druzhinin A., (2019), “The sea factor in the spatial and socio-economic dynamics of today's Russia”, *Quaestiones Geographicae*. 38 (2). Boducki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, pp. 91–100.
49. Eberhardt P., (2013). “Koncepcja nawalizmu Alfreda Thayera Mahana”, *Przegląd Geograficzny*, T. 85, z. 4, pp. 629–654.
50. Jean Sylvestre Mongrenier. (2016), “Poutine et la mer. Forteresse « Eurasie » et stratégie océanique mondiale”, *Herodote*. 4 (N° 163), pp. 155–174.
51. Louis Pétiñaud, (2017), “Du « lac russe » au « lac OTAN »? Enjeux géostratégiques en mer Noire post-Crimée”, *Heérodote*, n° 166-167, La Découverte, 3e trimestre, pp. 217–228.
52. Mickael R. Pompeo, (2020), “The West Is Winning”, URL <https://www.state.gov/the-west-is-winning/> (Accessed 16 February 2020)

53. Nicolas Escach, (2016), “Partage de la mer et nouveaux conflits géopolitiques en Baltique”, *Hérodote*, 4 (N° 163), pp. 175–191.

54. Small, C., Cohen, J., (2004), “Continental physiography, climate, and the global distribution of human population”, *Curr. Anthropol.* 45 (2), pp. 269–27.

55. UNCTAD, (2019), *Review of Maritime Transport 2018* (United Nations publication. Sales No. E.18.II.D.5 New York and Geneva).

Поступила в редакцию: 29.02.2020

Сведения об авторе

Александр Георгиевич Дружинин

доктор географических наук, профессор, директор
Северо-Кавказского НИИ экономических и
социальных проблем,
Южный федеральный университет;
Россия, 344006, г. Ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая,
105;
ведущий научный сотрудник Института географии
РАН;
Россия, 119017, г. Москва, Старомонетный пер.,
29, стр. 4;
профессор-исследователь,
Балтийский федеральный университет
им. И. Канта;
Россия, 236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14

e-mail: alexdru9@mail.ru

About the author

Alexander G. Druzhinin

Doctor of Geographical Sciences, Professor, Head of
the North-Caucasian Research Institute of Economic
and Social Problems, Southern Federal University;
105, Bolshaya Sadovaya st., Rostov-on-Don, 344006,
Russia;
leading Researcher, Institute of Geography RAS; 29,
Staromonetny pereulok, Moscow, 119017, Russia;
research Professor, Immanuel Kant Baltic Federal
University;
14, A. Nevskogo st., Kaliningrad, 236041, Russia

Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом:

Дружинин А.Г. «Морская составляющая» общественной географии современной России: базовые подходы и концепты // Географический вестник = Geographical bulletin. 2020. №2(53). С. 24–37. doi 10.17072/2079-7877-2020-2-24-37.

Please cite this article in English as:

Druzhinin A.G. «Marine component» of the socio-economic geography in modern Russia: basic approaches and concepts // Geographical bulletin. 2020. №2(53). P. 24–37. doi 10.17072/2079-7877-2020-2-24-37.