

УДК 911.3

С.С. Лачининский¹
А.В. Шендрик²

Геополитические и геоэкономические мотивы в реализации морехозяйственной стратегии России в регионе Балтийского моря

¹ ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет», г. Санкт-Петербург, Российская Федерация
e-mail: lachininsky@gmail.com,

² ФГБУН «Институт проблем региональной экономики РАН», г. Санкт-Петербург, Российская Федерация
e-mail: shen@mail.ru

Аннотация. В исследовании, на основе стратегических документов РФ, анализируются направления, механизмы и инструменты реализации морехозяйственной стратегии России, её приморских регионов (Санкт-Петербург, Ленинградская и Калининградская области) и крупнейших частных и государственных корпораций в Балтийском море, а также стратегические цели и задачи в реализации морехозяйственной стратегии России в регионе Балтийского моря. Проанализированы основные результаты реализации этой стратегии в российских приморских регионах Балтийского моря на основе данных проекта «Сделано у нас» и материалов открытой печати. Были выявлены геополитические (геостратегические) и геоэкономические мотивы Российского государства и интересы крупного бизнеса в этом регионе. Отмечается, что морехозяйственная стратегия России базируется на Морской доктрине РФ, Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года.

Ключевые слова: морехозяйственная стратегия, геоэкономика, геополитика, Балтийский регион, приморские регионы, национальные интересы, крупный бизнес, геополитика, регион

Введение

Как указывает Л.А. Безруков [1]: «Одним из первых применив геоэкономический подход к анализу геополитических процессов, П.Н. Савицкий [2] в исходную основу рассматриваемого дуализма (*суши и моря*. — С.Л, А.Ш) положил резкие различия в экономической эффективности морских и сухопутных перевозок, что обуславливает, по его мнению, транспортную «обездоленность» внутриматериковой России (в смысле возможностей активного участия ее в мировом хозяйственном обмене).

В 1990-е г. потеряв ключевые порты Прибалтики и Азово-Черноморского бассейна, утратив значительную часть гражданского и военного флота, Россия оказалась «запертой» в своей береговой зоне. Сама география постсоветской России определила геополитический и геоэкономический контекст, в который вошла страна на рубеже XX–XXI вв. Фактически Россия на непродолжительный период вернулась в сухопутную парадигму.

В 2017 году Джордж Фридман выпустил статью с громким названием «Десять карт, которые объясняют стратегию России» [3], где обосновал десять ограничений, с которыми сталкивается современная «ревизионистская» Россия.

Первое и второе из них непосредственно касаются рассматриваемого сюжета — «Россия практически не имеет выхода к открытому морю» и «Европа контролирует выход России к Мировому океану». Он указывает, что имеющиеся выходы к закрытым бассейнам Черного и Балтийского морей стратегически уязвимы, а арктическое побережье России практически лишено сложившейся системы прибрежного расселения с крупными населенными пунктами. Он вспоминает, что в годы «холодной войны» авиабазы в Норвегии, Шотландии и Исландии в сочетании с морскими соединениями работали для того, чтобы ограничить СССР в доступе к открытому морю на этом направлении.

Действительно, лишь Мурманская и Архангельская области имеют выход к открытому Северному Ледовитому океану и Северному морскому пути (основные порты Мурманска и Архангельска имеют круглогодичную навигацию). Мощност портов западно-арктической зоны относительно не велика (грузооборот всех семи портов западно-арктической зоны РФ сопоставим лишь с балтийским Приморском).

В 2000-е г. начинается сложный период восстановления утраченных позиций, в том числе в Мировом океане. За 2000-е г. были построены новые портово-логистические комплексы в Усть-Луге, Приморске, Высоцке, а также контейнерный терминал в Бронке.

В 2000–2013 гг. Россия укрепляет свое присутствие в регионе Балтийского моря как крупная транспортно-логистическая и энергетическая держава. В частности, в 2010–2012 гг. был реализован амбициозный проект подводной части Северо-Европейского газопровода между Ленинградской областью (РФ) и Германией.

Однако период геополитической и геоэкономической турбулентности, возникшей после известных событий на Украине в 2014 году, в результате которых население, а затем парламент Крыма на общенародном референдуме объявили о независимости и желании войти в состав РФ, привел к тому, что отношения между Россией и странами Евро-Атлантического сообщества существенно ухудшились. Это заставляет Россию формулировать не только геоэкономические, но и геополитические, включая — геостратегические интересы.

В ответ на реализуемую в рамках НАТО инициативу «Балтик-Адриатика», представляющую проект, включающий экономические и инфраструктурные инициативы, а также сотрудничество в области безопасности для сдерживания России, последняя развивает зоны А2/АД («воспреещение доступа и изоляция района») ¹ с центрами в следующих населенных пунктах: Калининград, Санкт-Петербург, а также Мурманск, Полярный, п-ов Крым, Тикси и арх. Новая Земля, выходящие за пределы данного исследования.

Особую роль играет Калининградская область [4], которая является частью определенной защитной дуги, простирающейся от Арктического бассейна через Балтийское море и Приднестровье, Крым в Азово-Черноморский бассейн и Каспийское море. В случае конфликта с НАТО, Калининградская область является ключевым регионом на стратегическом западном направлении.

¹ А2/АД — концепция сдерживания противника (обычно комплексом вооружений) путём создания повышенной опасности для дислоцирования или перемещения сил противника в защищаемую местность

В этой связи важно проанализировать направления, механизмы и инструменты реализации морехозяйственной стратегии России, её приморских регионов (Санкт-Петербург, Ленинградская и Калининградская области), расположенных в регионе Балтийского моря.

Материалы исследования

В Морской доктрине РФ нами были выделены четыре направления реализации морехозяйственной стратегии России в регионе Балтийского моря. Это, прежде всего: транспортное направление, ресурсное, научно-исследовательское и военно-морское направление, включая безопасность.

Геоэкономические мотивы государства в регионе Балтийского моря определяются следующими положениями:

Развитие и наращивание объемов морских перевозок;

Развитие прибрежно-портовой инфраструктуры;

Развитие морского транспорта как одного из ключевых элементов специализации регионального направления;

Строительство логистических комплексов и портовых комплексов по переработке и транспортировке углеводородного сырья;

Организация круизного туризма;

Развитие системы подводных трубопроводов в интересах экспорта;

Формирование крупных научно-исследовательских морских центров.

Что касается **геополитических (геостратегических) мотивов**, то они определяются:

Обеспечением достаточного военно-морского присутствия в регионе;

Развитие сил и системы базирования Балтийского флота, в том числе в рамках стратегии А2/АД.

В *транспортном направлении* реализации морехозяйственной стратегии России выделим следующие механизмы и инструменты реализации (Табл. 1.):

Обновление морского военного флота (в 2000-е г. вступили в строй — 16 боевых кораблей, в том числе 1 сторожевой корабль дальней морской зоны — «Ярослав Мудрый» и 4 сторожевых корабля ближней морской зоны);

Увеличение доли морского транспортного флота в общем объеме перевозок внешнеторговых и транзитных грузов;

Развитие портовых мощностей (с 2000 г. по 2017 г. рост грузооборота российских портов на Балтике составил с 40,7 до 247,3 млн тонн или в 6 раз);

Развитие портовой инфраструктуры и транспортно-логистических центров (за 2000-е г. созданы «сухие порты» в Ленинградской области и Санкт-Петербурге — «Янино-1» с грузооборотом в 400 тыс. TEU / год и «промзона Шушары» с грузооборотом в 200 тыс. TEU / год, а также многофункциональный морской перегрузочный порт «Бронка» как аванпорт Санкт-Петербурга с производственной мощностью в 500 тыс. TEU / год [5]; кроме того в 2010–2019 гг. запущен Усть-Лужского железнодорожный узел для обслуживания и сортировки грузов для Морского порта Усть-Луги являющийся самым технологическим железнодорожным узлом России;

Повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности морских портов (порт Усть-Луга занял 2 место среди портов России и 6 место в Европе по грузообороту в 2017 году, Приморск — 4, Большой порт Санкт-Петербург — 5).

Обновление морского торгового флота идет более медленными темпами, особенно учитывая давнюю проблему внедрения режима «удобного» флага [6], которая признана главной причиной резкого снижения показателей морского транспортного флота России в 1990–2000-е гг. Как отмечают специалисты [6], одной из причин отказа отечественных судоходных компаний регистрировать новые транспортные суда в Российском международном реестре является неблагоприятный режим кредитования в России для приобретения и строительства судов.

В *ресурсном направлении* реализации морехозяйственной стратегии России выделим следующие механизмы и инструменты реализации:

Строительство новых и модернизация рыбообрабатывающих мощностей;

Создание условий для размещения заказов;

Разработка морских месторождений нефти и природного газа на шельфе.

В *военно-морском направлении и направлении, связанным с безопасностью* в реализации морехозяйственной стратегии России выделим следующие механизмы и инструменты реализации:

Защита национальных интересов с помощью ВМФ;

Демонстрация флага и военной силы в Мировом океане;

Охрана и защита государственной границы, территориального моря, континентального шельфа и исключительной экономической зоны;

Развитие сил и системы базирования Балтийского флота, в том числе в рамках стратегии А2/АД.

Слабым направлением остается *научно-исследовательское*, представленное развитием международного сотрудничества. Здесь геоэкономические мотивы государства определяются необходимостью формирования крупных научно-исследовательских морских центров, причем не только университетских, но специализированных. Важное место здесь занимает Музей Мирового океана, созданный решением Правительства РСФСР 12 апреля 1990 года и включающий площадки в Калининградской области и Санкт-Петербурге.

30 декабря 2010 года во исполнение Указа Президента РФ произошло присвоение статуса федерального университета БФУ имени Иммануила Канта в г. Калининграде, что повлекло за собой соответствующее федеральное финансирование и поддержку наиболее важных научных направлений в регионе Калининградской области.

Чуть ранее национальный статус и финансирование получил Санкт-Петербургский университет, а также статус научно-исследовательских университетов получили — Санкт-Петербургский горный университет, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики и Санкт-Петербургский академический университет — научно-образовательный центр нанотехнологий РАН.

Из стратегических задач геоэкономического содержания в рамках реализации морехозяйственной стратегии РФ в приморских регионах Балтийского моря отметим повышение конкурентоспособности действующих и строительство новых морских портов (Табл. 2.).

Согласно прогнозам, объем грузооборота к 2020 году в Российской Федерации составит более 1200 млн тонн. При этом номинальная пропускная способность существующего портового комплекса находится на уровне 900 млн тонн [7].

Таблица 1.

Направления, механизмы и инструменты реализации морехозяйственной стратегии России в регионе Балтийского моря

В регионе Балтийского моря		Мотивы государства в регионе Балтийского моря и Мирового океана	
Направления реализации	Механизмы и инструменты реализации	Геополитические (геостратегические)	Геоэкономические
		3	4
1	2	3	4
Транспортное	+ Обновление морского флота; + Увеличение доли морского транспортного флота в общем объеме перевозок внешнеторговых и транзитных грузов; + Развитие портовых мощностей; + Развитие портовой инфраструктуры и транспортно-логистических центров; + Повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности морских портов;		Развитие и наращивание объемов морских перевозок; Развитие прибрежно-портовой инфраструктуры; Развитие морского транспорта как одного из ключевых элементов специализации регионального направления; Строительство логистических комплексов и портовых комплексов по переработке и транспортировке углеводородного сырья; Организация круизного туризма;
Ресурсное	+ Строительство новых и модернизация рыбообрабатывающих мощностей; + Создание условий для размещения заказов; + Разработка морских месторождений нефти и природного газа на шельфе;		Развитие системы подводных трубопроводов в интересах экспорта
Научно-исследовательское	+ Развитие международного сотрудничества		Формирование крупных научно-исследовательских морских центров

Продолжение таблицы 1.

1	2	3	4
Военно-морское и безопасность	+ Защита национальных интересов с помощью ВМФ; + Демонстрация флага и военной силы в Мировом океане; + Охрана и защита государственной границы, территориального моря, континентального шельфа и исключительной экономической зоны	Обеспечение достаточного военно-морского присутствия в регионе; Развитие сил и системы базирования Балтийского флота, в том числе в рамках стратегии А2/АД	

Таблица 2.

Стратегические цели и задачи в рамках реализации морехозяйственной стратегии РФ в приморских регионах Балтийского моря

Стратегические цели	Стратегические задачи	
	Геополитические (геостратегические)	Геоэкономические
Повышение конкурентоспособности российского морского транспорта на рынке морских перевозок		Повышение конкурентоспособности действующих и строительство новых морских портов
Повышение оперативных возможностей Военно-Морского Флота по обеспечению	Обновление и наращивание на долгосрочной основе морских сил общего назначения, способных действовать как в морских зонах, так и океанских районах; Обеспечение военно-морского присутствия в районах морей и океанов, в которых осуществляется морская деятельность РФ	

Результаты реализации морехозяйственной стратегии России

В табл. 3, на основе данных проекта «Сделано у нас» [7] и материалов открытой печати нами были отобраны те результаты реализации морехозяйственной стратегии РФ в приморских регионах Балтийского моря в 2010–2019 гг., которые уже имеются в трех рассматриваемых регионах — Санкт-Петербурге, Ленинградской и Калининградской областях.

На последнем Петербургском международном экономическом форуме в 2019 году подписаны следующие соглашения в рамках реализации морехозяйственной стратегии РФ:

Соглашение с ОАО «РЖД» на 88 млрд рублей будет способствовать развитию железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге. В частности, планируется организовать высокоскоростную связь с пригородами северной столицы, будут построены новые ветки;

Строительство терминально-логистического центра «Бронка»;

АО «Петербургский нефтяной терминал» направит 6,5 млрд рублей на реконструкцию капитальных объектов терминала по перевалке и хранению нефтепродуктов на территории «Большого порта «Санкт-Петербург»;

Соглашение о намерениях с АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» и АО «Совкомфлот», а также соглашение о взаимодействии с правительством Калининградской области направлены на развитие сферы морского круизного туризма на Балтике. На базе порта «Морской фасад» создается единый круизно-паромный оператор морских пассажирских терминалов. Паромное сообщение между городами Балтийского моря обеспечат суда под государственным флагом России;

Создание в Усть-Луге Ленинградской области комплекса по переработке этансодержащего газа и производству сжиженного природного газа компании ООО «РусХимАльянс», сумма вложений составит 750 млрд рублей;

Подписан меморандум о намерениях заключить специальные инвестиционные контракты при реализации проектов ООО «ЕвроХим Северо-Запад-2» в Кингисеппе на сумму 162 млрд рублей. «Холдинговая компания «Новотранс» вложит 46,5 млрд рублей в строительство терминала в Усть-Луге. Зерновой и угольный терминалы компаний «Технотранс» и «СПК Высоцк» заявлены в Выборгском районе на суммы 13 млрд рублей и 24 млрд рублей, соответственно.

Накопленные результаты морехозяйственной стратегии РФ в приморских регионах Балтийского моря в 2010-2019 гг. изложены в табл. 3.

Таблица 3.

Результаты реализации морехозяйственной стратегии РФ в приморских регионах Балтийского моря в 2010-2019 гг.

Направления реализации морехозяйственной стратегии России	Санкт-Петербург	Ленинградская область	Калининградская область
1	2	3	4
В общегосударственных и национальных интересах			
Транспортное	<p>В 2018 году в морском порту Большой порт Санкт-Петербург введен в эксплуатацию новый причальный комплекс для отстоя ледокольного флота;</p> <p>За 2008-2018 гг. работы Пассажирского порта Санкт-Петербурга состоялось более 2,5 тыс. судозаходов, а суммарный пассажиропоток превысил 4,6 млн человек (в 2018 году – 620 тыс. чел.);</p> <p>В 2018 году началась реконструкция Судостроительного завода;</p>	<p>В 2018 году в морском многофункциональном перегрузочном комплексе «Бронка» учрежден таможенный склад открытого типа</p> <p>В 2010-2019 гг. строительство и запуск Усть-Лужского железнодорожного узла для обслуживания и сортировки грузов для Морского порта Усть-Луги;</p> <p>В 2019-2026 гг. строительство универсального многопрофильного глубоководного портового комплекса «Приморский универсально-перегрузочный комплекс» с проектной величиной грузооборота на этапе полного развития до 70 млн т/год;</p> <p>В 2019-2020 гг. строительство промышленно-логистического парка ООО «Ультрамар» (комплекса) по хранению и перевалке минеральных удобрений со складским хозяйством и железнодорожной инфраструктурой в Кингисеппском районе;</p> <p>В 2017 году — запуск рабочего движения на завершающем 12-километровом участке подъездной дороги от федеральной трассы А-180 «Нарва» к морскому торговому порту Усть-Луга</p>	<p>С 2018 году началось строительство международного морского терминала для паромов и круизных судов в городе Пионерский (Калининградская область);</p>

Продолжение таблицы 3.

1	2	3	4
<p>Военно-морское и безопасность</p>	<p>Построение позиционного района А2/АД (включая противоракетные комплексы С-300 и С-400)</p>	<p>Построение позиционного района А2/АД (включая противоракетные комплексы С-300 и С-400)</p> <p>В 2016 г. и 2019 г. С-400 «Триумф» поступили на вооружение Западного военного округа и заступят на боевое дежурство в Ленинградской области;</p>	<p>Построение позиционного района А2/АД (включая тактические ракетные комплексы «Искандер» и С-400, а также береговые ракетные комплексы «Бастион» и «Бал»)</p> <p>В 2019 году разворачивается комплекс средств радиоэлектронной борьбы (РЭБ) «Мурманск-БН», способный подавить каналы связи и управления на дальности до 5 тыс. км;</p> <p>В 2014 году четыре комплекта радиолокационных станций (РЛС) «Небо-М», «Небо-МЕ», «Небо-У» и «Каста-2Е2» поступили на вооружение соединения противовоздушной обороны</p> <p>В 2019 году на боевое дежурство заступил новый полк ЗРС С-400 «Триумф»</p>

Продолжение таблицы 3.

1	2	3	4
Научно-исследовательское	В 2018 году в учебном городке Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова открылся первый в мире Центр морских арктических компетенций.		
В интересах государственных корпораций			
Транспортное	В 2018 году на территории судостроительного завода «Северная верфь» (ОАО «ОСК») началось строительство здания нового эллинга	В 2010 году была выполнена первая часть комплексного инвестпроекта ОАО «РЖД» — «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Бусловская Октябрьской железной дороги» — запущено скоростное движение скоростных поездов Allegro.	
В интересах крупного бизнеса			
Транспортное	Транспортно-логистический комплекс планируется реализовать в 2018-2020 годах в Кронштадте площадью 60 тыс. м ²	В 2015 году запущен терминальный комплекс «Смарт Балк Терминал» компании ОАО «Фосагро», который способен осуществлять перевалку более 1,5 млн т минеральных удобрений в год; В 2014-2018 гг. строительство нового судостроительного комплекса ЛСЗ «Пелла» в г. Отрадном	В 2017 году новый транспортный коридор Европа – Россия – Китай открыт через Калининградскую область

Продолжение таблицы 3.

1	2	3	4
Ресурсное	В 2017 году «Газпром нефть» создала в Санкт-Петербурге уникальный для отрасли Центр управления эффективностью нефтепереработки и сбыта (ЦУЭ).	В 2019 году запуск в г. Высоцке завода СПГ «Криогаз-Высоцк» — совместного предприятия ПАО «НОВАТЭК» и АО «Газпромбанк» мощностью 660 тыс. тонн в год; В 2015–2020 гг. в посёлке Усть-Луга Кингисеппского района открыт новый комплекс по береговой переработке рыбы. Новые мощности позволят увеличить объем выпуска рыбной продукции до 6 тысяч тонн в год.	В 2018 году предприятие «Корат» по переработке и хранению рыбной продукции заработало в г. Пионерский. Высокотехнологичный комплекс включает склады и холодильник, рыбоконсервный и пресервный цехи. Объем вложений - более 500 млн рублей реализован ООО «Сервис Партнер», резидентом особой экономической зоны Калининградской области; В 2017 году новый рыбоперерабатывающий комплекс стоимостью 700 млн рублей введен в эксплуатацию в городе Светлый

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда «Евразийские векторы морехозяйственной активности России: региональные экономические проекции» (проект №19-18-00005)»

Литература

1. Савицкий П.Н. Континент Евразия М.: Аграф, 1997. 464 с.
2. Безруков Л.А. Геоэкономические основы геополитики (на примере концепции континентально-океанической дихотомии). Часть 1 // Известия Иркутского

- государственного университета. Серия «Политология. Религиоведение». 2012. №1 (8). С. 145–151
3. George Friedman 10 maps that explain Russia's strategy. URL://www.businessinsider.com/10-maps-that-explain-russia-strategy-2017-7#russia-is-almost-landlocked-1. – Дата обращения: 4.06.2019
 4. Локшин Павел. Военные учения в Балтийском море: настоящая угроза, исходящая от России, затаилась в другом море. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.inopressa.ru/article/04apr2018/welt/ostseeflotte.html>. – Дата обращения: 04.06.2019.
 5. Официальный сайт МППК «Бронка» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.port-bronka.ru/descr/kontejnernyj-cin-81/>. – Дата обращения: 04.06.2019.
 6. Бабурина О.Н., Грасс Е.Ю. Современное состояние и проблемы морского транспорта России // Дайджест-финансы. 2013. 6 (222). С. 52–57.
 7. Официальный сайт проекта «Сделано у нас». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://sdelanounas.ru/staticpages/?id=101>. – Дата обращения: 04.06.2019.
 8. Привлечение частных инвестиций и компетенций для развития инфраструктуры морских портов в России. 2017. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.pppi.ru/sites/all/themes/pppi/img/sea_ports_150917.pdf. – Дата обращения: 04.06.2019.
 9. Морская доктрина Российской Федерации от [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/uAFi5nvux2twaqjftS5yrIZUVTJan77L.pdf>.
 10. Указ Президента РФ от 31.12.2015 №683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации».
 11. Распоряжение Правительства РФ от 08.12.2010 №2205-р «О Стратегии развития морской деятельности в РФ до 2030 года».

S.S. Lachininsky¹
A.V. Shendrick²

Geopolitical and geo-economic motives in the implementation of Russia's maritime economic strategy in the Baltic Sea region

¹ St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation

e-mail: lachininsky@gmail.com,

² Institute for Problems of Regional Economics, Russian Academy of Sciences, St. Petersburg, Russian Federation

e-mail: shen@mail.ru

Annotation. *The study, based on strategic documents of the Russian Federation, analyzes the directions, mechanisms and tools for implementing the marine economic strategy of Russia and St. Petersburg, the Leningrad and Kaliningrad regions. The main results of Russia's maritime strategy in the Baltic Sea region.*

of the implementation of this strategy in the Russian coastal regions are analyzed based on the data from the "Made with Us" project and open press materials. Geopolitical (geostrategic) and geo-economic motives of the Russian state and the interests of large business in this region were identified. It is noted that the marine economic strategy of Russia is based on the Marine Doctrine of the Russian Federation, the Strategy for the Development of the Marine Activities of the Russian Federation until 2030.

Keywords: maritime management strategy, geoeconomics, geopolitics, Baltic region, coastal regions, national interests, big business, geopolitics, region

References

1. Savickij P.N. Kontinent Evraziya M.: Agraf, 1997. 464 s. (in Russian).
2. Bezrukov L.A. Geoekonomicheskie osnovy geopolitiki (na primere koncepcii kontinental'no-okeanicheskoy dihotomii). CHast' 1 // Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya «Politologiya. Religiovedenie. 2012. № 1 (8). S. 145–151 (in Russian).
3. George Friedman 10 maps that explain Russia's strategy. URL://www.businessinsider.com/10-maps-that-explain-russia-strategy-2017-7#russia-is-almost-landlocked-1. – Data obrashcheniya: 4.06.2019.
4. Lokshin Pavel. Voennye ucheniya v Baltijskom more: nastoyashchaya ugroza, iskhodyashchaya ot Rossii, zatailas' v drugom more. URL: <http://www.inopressa.ru/article/04apr2018/welt/ostseeflotte.html>. – Data obrashcheniya: 04.06.2019 (in Russian).
5. Oficial'nyj sajt MPPK «Bronka» URL: <http://www.port-bronka.ru/descr/kontejnernyj-cin-81/>. – Data obrashcheniya: 04.06.2019 (in Russian).
6. Baburina O.N., Grass E.YU. Sovremennoe sostoyanie i problemy morskogo transporta Rossii // Dajdzhest-finansy. 2013. 6 (222). S. 52–57 (in Russian).
7. Oficial'nyj sajt proekta «Sdelano u nas». URL: <http://sdelanounas.ru/staticpages/?id=101>. – Data obrashcheniya: 04.06.2019. (in Russian).
8. Privlechenie chastnyh investicij i kompetencij dlya razvitiya infrastruktury morskih portov v Rossii. 2017. URL: http://www.pppi.ru/sites/all/themes/pppi/img/sea_ports_150917.pdf. – Data obrashcheniya: 04.06.2019 (in Russian).
9. Morskaya doktrina Rossijskoj Federacii ot URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/uAFi5nvux2twaqjftS5yrIZUVTJan77L.pdf> (in Russian).
10. Ukaz Prezidenta RF ot 31.12.2015 №683 «O Strategii nacional'noj bezopasnosti Rossijskoj Federacii» (in Russian).
11. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 08.12.2010 №2205-r «O Strategii razvitiya morskoy deyatelnosti v RF do 2030 goda» (in Russian).

Поступила в редакцию 02.11.2019 г.