

УДК 911.3: 292.471

Д. А. Вольхин

Морское хозяйство Крыма в интеграционно-дезинтеграционных процессах в Причерноморье

ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского», Таврическая академия (структурное подразделение), г. Симферополь, Республика Крым, Российская Федерация
e-mail: lomden@mail.ru

Аннотация. Выявлено положение морского хозяйства Крыма в Причерноморье. Выявлены внешние и внутренние факторы развития отрасли. Исследованы эффекты влияния на морскую экономику Крыма интеграционно-дезинтеграционных, геополитических и геоэкономических процессов в Причерноморье. Сделаны выводы о том, что Крым, имея потенциал и благоприятные природно-географические факторы развития морской экономики, занимает периферийное положение в структуре морехозяйственной деятельности стран Причерноморья. Обозначены проблемы и перспективы различных сегментов морской экономики Крыма, в том числе в контексте встраивания её в морехозяйственную систему России и Причерноморья.

Ключевые слова: морское хозяйство, морские порты, внешняя торговля, Крым, Причерноморье.

Введение

Изучение морского хозяйства отдельных регионов России обретает особую актуальность в контексте их взаимодействия с сопредельными государствами, поскольку они выступают территориальными компонентами усиливающейся «маринизации» экономики страны, её укрепления в Мировом океане и отдельных морских бассейнах (в Арктике, Балтике, Причерноморье, Каспийском регионе и Тихом океане), встраивания в формирующийся мегапроект «Большой Евразии».

Одним из ключевых приморских регионов Юга России является Крым. Кроме функции обеспечения военно-стратегической безопасности на южных и юго-западных рубежах России, крымский приморский приграничный регион в перспективе может усилить и геоэкономическое позиционирование России в Причерноморье. Проблемы инкорпорирования Крыма в систему внешнеэкономических связей стран Причерноморья детерминированы геополитическими и геоэкономическими процессами в данном макрорегионе. Цель данной статьи — выявить эффекты влияния интеграционно-дезинтеграционных процессов в Причерноморье на функционирование морского хозяйства Крыма для определения его существующих и перспективных позиций в морехозяйственной системе Азово-Черноморского бассейна.

Материалы и методы

Источниками данных о морехозяйственной деятельности Крыма, других регионов России и стран Причерноморья послужили статистические ведомства

соответствующих стран и регионов, данные профильных организаций в структуре ООН (ФАО, ЮНКТАД), аналитические материалы официальных сайтов интеграционных экономических и военных союзов и организаций (ОДКБ, НАТО, ЕС, ОЧЭС, TRASECA, ГУАМ, ЕАЭС и др.). Использованы данные проекта MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence [1], таможенная статистика на портале Федеральной таможенной службы РФ и открытые данные сети «Интернет». Полученная база данных стала основой геоинформационной системы, с помощью которой осуществлялась картографическая интерпретация факторов и основных показателей морехозяйственной деятельности Крыма и стран Причерноморья.

Для оценки значимости (веса) государства в морском хозяйстве Причерноморья был рассчитан интегральный показатель — *общий индекс размера морского хозяйства (ОИРМХ)* страны. Данный показатель учитывает три основные характеристики морехозяйственной деятельности государства: объём морских грузоперевозок, валовой тоннаж торгового флота и добыча морских биологических ресурсов. Учёт объёмов грузоперевозки позволяет оценить масштабы деятельности портово-логистического комплекса страны. Валовой тоннаж торгового флота указывает на экспортно-импортный потенциал портового хозяйства страны. Анализ объёмов улова рыбы и прочих морских организмов позволяет оценить степень вовлечённости страны в процессы использования морских биоресурсов бассейна. Для расчёта интегрального показателя ОИРМХ можно использовать показатели и других видов морехозяйственной деятельности, однако, выбранный перечень характеристик является оптимальным, поскольку отражает масштабы деятельности наиболее распространённых отраслей морской экономики, которые в том или ином масштабе представлены во всех странах Причерноморья, что обеспечивает сопоставимость полученных результатов для разных стран.

Алгоритм расчёта ОИРМХ следующий:

1. Каждый из трёх показателей нормируется таким образом, что максимальное значение любого признака становится равным 1, а минимальное — 0. Нормирование выполняется по формуле 1.

$$\tilde{o}_i^j = \frac{o_i^j - o_{\min}^j}{o_{\max}^j - o_{\min}^j}, \quad (1)$$

где \tilde{o}_i^j — нормированный показатель j для страны i (изменяется в пределах от 0 до 1), o_i^j — значение показателя j для страны i , o_{\max}^j / o_{\min}^j — максимальное и минимальное значение показателя j среди всех стран.

2. Все три нормированных показателя, рассчитанные для каждой страны, суммируются в один интегральный показатель. В результате значение ОИРМХ может изменяться в пределах от 0 до 3.

Для сопоставления стран полученный показатель может использоваться как индекс или может быть пересчитан в ранг страны с помощью статистической процедуры ранжирования рядов данных.

Результаты и обсуждение

Геополитические условия морехозяйственной деятельности Крыма в Причерноморье. Анализ многочисленных публикаций отечественных учёных, изучавших Причерноморье [2–9 и др.], позволил выявить общие положения в понимании развития данного макрорегиона. Доминантным фактором развития и выделения Причерноморья в особый макрорегион Евразии выступает его ключевая геополитическая роль в установлении стабильности на континенте. От других замкнутых морских бассейнов (например, Средиземноморья или Балтики) Причерноморье отличает характер интеграционно-дезинтеграционных процессов в регионе. С точки зрения межгосударственного взаимодействия Причерноморский регион имеет двоякую сущность, которую можно выразить следующей дихотомией:

1) Причерноморье — геоэкономически значимое коммуникационное пространство, где возникают экономические и военно-политические интеграционные группировки;

2) Причерноморье — арена геополитического соперничества (в том числе при участии стран Западной Европы, США и других стран, топологически не относящихся к Причерноморью) и размежевания с последующим появлением барьерных границ.

Пространственный анализ интеграционно-дезинтеграционных процессов в Большом Причерноморье (рис. 1) позволил выявить следующие геополитические и геоэкономические особенности данного макрорегиона. Противоречивым фактором, генерирующим позитивные и негативные эффекты, активного экономического (в частности морехозяйственного) взаимодействия выступает наличие в Причерноморье сразу нескольких военно-политических и экономических группировок. В этих группировках в разных комбинациях участвуют государства региона и сопредельных территорий (ОДКБ, НАТО, ЕС, ОЧЭС, TRASECA, ГУАМ, ЕАЭС и др.). Важно отметить, что партнёры России по ОДКБ, ОЧЭС и ЕАЭС являются одновременно членами или партнёрами других экономических и политических союзов, которые проводят конкурентную или недружественную политику в отношении России. Ситуация осложняется тем, что для многих интеграционных союзов характерно несовпадение или противоречие целеполаганий взаимодействия. Большую часть причерноморских интеграций отличает нереализованность потенциала экономического взаимодействия их стран-участниц. Например, доля взаимной торговли стран, имеющих прямой выход к Чёрному морю, составляет порядка 5% их суммарного внешнеторгового оборота [3].

Наличие комплекса процессов геополитической и военно-политической дестабилизации в Причерноморье, в том числе при участии внешних по отношению к региону глобальных акторов, является одним из главных лимитирующих факторов сближения экономик причерноморских стран. Геополитический фактор, который в Причерноморье всё с большей силой приобретает деструктивный характер, отодвигает на второй план фактор экономической целесообразности и выгоды стран от всестороннего сотрудничества и интеграции. В указанный комплекс дестабилизирующих процессов входят: наличие очагов «замороженных» и активных военно-политических внутригосударственных и межгосударственных конфликтов,

территориальных и акваториальных споров между странами-соседями, незавершённость процесса делимитации и демаркации государственных границ, в том числе территориальных вод, отсутствие согласованного всеми странами региона режима природопользования в акваториях Чёрного и Азовского морей, проблема внешней легитимации российского Крыма. В Причерноморье пересекаются и сгущаются множество геополитических и геокультурных границ, превращая его в рубежный узловой макрорегион [10]. Фактически в Причерноморье у России есть экономические партнёры, которые проводят многовекторную внешнюю политику, но нет влиятельных военно-стратегических и экономических союзников [8; 11].

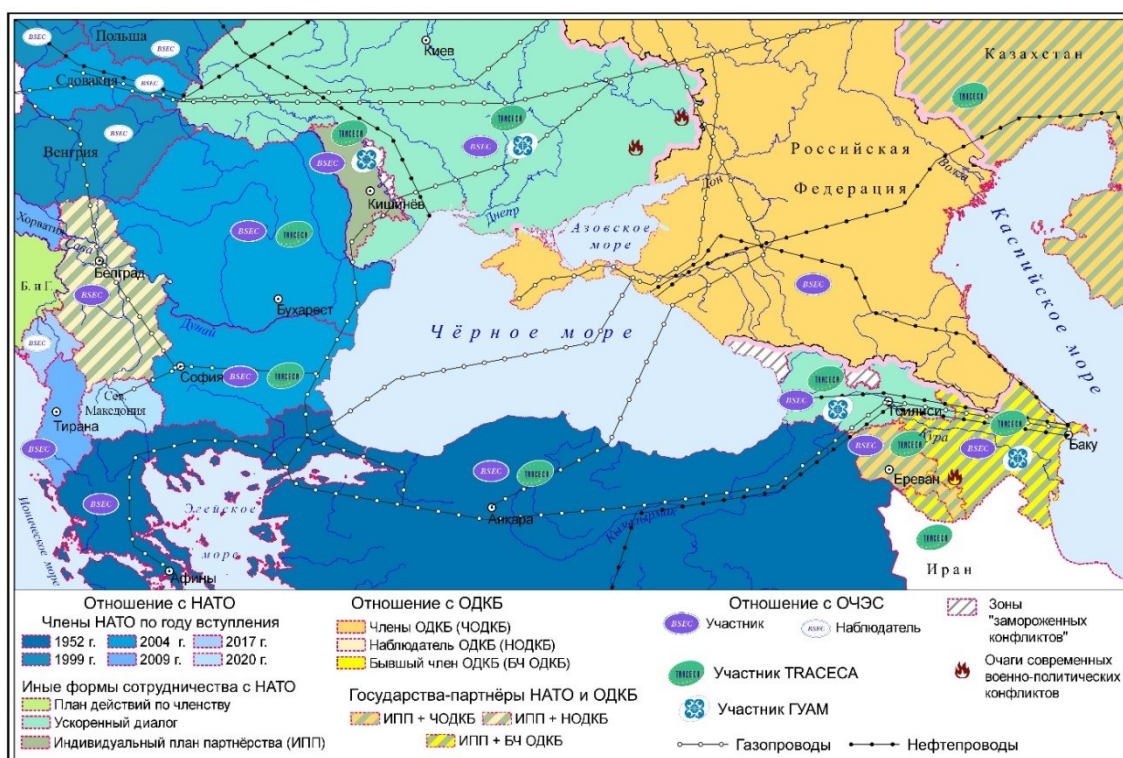


Рис. 1. Современное геополитическое положение Крыма в Причерноморье. 2020 г.
 Составлено автором

Наличие комплекса процессов геополитической и военно-политической дестабилизации в Причерноморье, в том числе при участии внешних по отношению к региону глобальных акторов, является одним из главных лимитирующих факторов сближения экономик причерноморских стран. Геополитический фактор, который в Причерноморье всё с большей силой приобретает деструктивный характер, отодвигает на второй план фактор экономической целесообразности и выгоды стран от всестороннего сотрудничества и интеграции. В указанный комплекс дестабилизирующих процессов входят: наличие очагов «замороженных» и активных военно-политических внутрисостоятельных и межгосударственных конфликтов, территориальных и акваториальных споров между странами-соседями, незавершённость процесса делимитации и демаркации государственных границ, в том числе территориальных вод, отсутствие согласованного всеми странами

региона режима природопользования в акваториях Чёрного и Азовского морей, проблема внешней легитимации российского Крыма. В Причерноморье пересекаются и сгущаются множество геополитических и геокультурных границ, превращая его в рубежный узловый макрорегион [10]. Фактически в Причерноморье у России есть экономические партнёры, которые проводят многовекторную внешнюю политику, но нет влиятельных военно-стратегических и экономических союзников [8; 11].

Причерноморье традиционно рассматривается Россией одним из ключевых регионов морской стратегии страны, в частности в решении задач по географической диверсификации рынков сбыта и прокладке новых маршрутов экспорта углеводородов в Европу и Турцию. Реализация нефтегазовой экспортной стратегии России в Причерноморско-Каспийском секторе Евразии связана с партнёрскими и конкурентными отношениями с Азербайджаном, Грузией, Казахстаном, Туркменистаном, Турцией и Украиной, в которых российская сторона занимает лидерские позиции. Эти позиции укрепились в результате строительства газопроводов «Турецкий поток», «Голубой поток», ветки нефтепровода в обход Украины на Новороссийск «Суходольная – Родионовская» и некоторых других. К 2020 г. экспорт углеводородов черноморскими маршрутами стал сопоставим с аналогичными показателями балтийских маршрутов [12; 13]. В российском Причерноморье главным узлом в системе нефтегазового экспорта является Новороссийск, к которому сходятся ряд крупных нефте- и газопроводов, в том числе идущие из Каспийского региона. Крым, несмотря на его центральное положение в Азово-Черноморском регионе, близость к крупным газопроводам и наличие портов в регионе, не рассматривался ни советским, ни украинским руководством в роли территориального компонента системы экспорта углеводородов. В 2016 г. был построен магистральный газопровод «Кубань – Крым», но в российской стратегии экспорта газа Крым не рассматривается в качестве транзитного региона. Российской и иранской сторонами рассматривается возможность организации транспортного сообщения между Ираном и Крымом по маршруту «порты Крыма – Азовское море – Волго-Донской канал – р. Волга – Каспийское море – порты Ирана» [14; 15]. Данный маршрут будет выгоден Ирану в качестве альтернативы Суэцкому маршруту транспортировки нефти в Сирию и Турцию. В связи с внешними ограничениями дальше обсуждений этот проект пока не продвинулся.

В контексте тематики данной статьи важно сформулировать вывод о том, что Крым оказался в центре замкнутого приморского макрорегиона, представляющего собой не единое, а фрагментированное (геополитически стратифицированное и отчасти сепарированное [3]), асимметричное геоэкономическое пространство с наличием контактных и барьерных границ, буферных территорий с неразрешённой проблемой их правового статуса [16]. Геополитическое напряжение в макрорегионе для Крыма осложняется его внешнеполитическим статусом, что показало голосование стран Большого Причерноморья по Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 68/262 от 27.03.2014 [17] о государственной целостности Украины (о статусе Крыма). Кроме России «Против» резолюции проголосовала только Армения, не голосовали Босния и Герцеговина, Сербия, остальные проголосовали «За» эту резолюцию. Подобное геополитическое положение играет роль ограничителя развития морехозяйственной деятельности Крыма, которая могла быть ориентированной на международные рынки, и способствует замыканию отрасли на

внутрирегиональные и межрегиональные потребности внутри России, что, в свою очередь, негативно влияет на внешнеторговую деятельность Крыма в Причерноморье.

Внешнеторговая деятельность Крыма в Причерноморье: морехозяйственный акцент. В постсоветский период вплоть до 2011 г. крымская экономика демонстрировала положительный и восстановительный тренд экспортно-импортных операций, с десятикратным увеличением экспорта и двадцатикратным ростом импорта по сравнению с показателями 1999 г. [18]. К 2013 году темпы роста внешнеторговой деятельности крымской автономии замедлились, а кризис 2014 г., сопровождавшийся санкциями и блокадами в отношении российского Крыма, спровоцировал шоковую ситуацию для внешнеторговой деятельности региона — резкое падение объёмов экспорта и импорта до минимальных значений за весь постсоветский период [19].

Неоднозначная реакция стран мира на воссоединение Крыма с Российской Федерацией, трансформировала территориальную структуру внешнеторговых связей Республики Крым с различными группами стран. В 2016–2019 гг. внешняя торговля региона [19] на 97,5% была связана со странами Евразии, что на 17,4% больше, чем показатель в 2010–2013 гг. Страны СНГ в последнее пятилетие сохранили статус главных внешнеэкономических партнёров Крыма, на них в совокупности приходится более 50% внешнеторгового оборота региона. В 2016–2019 гг. на Украину приходилось 36,5% экспорта и 16,7% импорта Республики Крым, на Беларусь — 13,4% и 22,0%, на Казахстан — 6,3% и 2%, соответственно. Торговля республики с другими странами СНГ имела малые объёмы. С 2015 г. крымская экономика в своих внешних связях демонстрировала «поворот» в сторону азиатских стран, прежде всего за счёт наращивания экспорта со странами ЕАЭС и ШОС. Примечательно, что ШОС — единственный интеграционный союз, со странами-участницами которого у Крыма после 2014 г. сложился положительный торговый баланс (63% экспорта против 37% импорта). Важную роль во внешней торговле Крыма играют Китай (11,5% внешнего товарооборота) и Индия (8,5% экспорта). На фоне растущего азиатского вектора внешняя торговля Республики Крым со странами ЕС сократилась почти в 30 раз с 1,7 млрд долл. США в 2010–2013 гг. до 0,06 млрд долл. США в 2016–2019 гг.

Морехозяйственный сегмент внешней торговли Крыма включает международную перевозку грузов морским транспортом, торговлю товарами из товарных групп «Суда, лодки и плавучие конструкции» и «Рыба, ракообразные, моллюски и др.». Потоки иностранных туристов и круизная деятельность Крыма после 2014 года в виду санкций сократились до крайне низких показателей [20].

Деятельность портов Российского Причерноморья играет важную роль во внешней торговле России и концентрирует более 30% всего объёма грузоперевозок морским транспортом страны [21]. В 2019 г. совокупный объём грузов, обработанных морскими портами этого региона страны, составил 258,1 млн т [22], из них на международные перевозки приходится 69,5% или 179,3 млн т, что указывает на экспортоориентированность портового комплекса азово-черноморских портов России. На фоне Краснодарского края и Ростовской области (табл. 1) порты Крыма отличаются малыми объёмами и удельным весом международных грузовых перевозок. Только 4% грузовой работы крымских портов ориентировано на экспортные перевозки. Пять портов Республики Крым обрабатывают 0,19–0,28 млн тонн международных грузов (не более 0,2% совокупного показателя российского Причерноморья), портовые предприятия

Севастополя — 0,24–0,5 млн т (не более 0,3%). В территориальной системе морских перевозок России Крым занимает периферийное положение. После введённых санкций хинтерланды и форланды крымских портов пространственно сжались, в результате крымское портовое хозяйство не играет существенной роли в экспортно-импортных операциях России, реализуя свой потенциал лишь на 5–15% [24]. Хотя и до 2014 г. Крым не отличался большими объёмами работы портов, производственные мощности которых существенно деградировали в постсоветский период. В этот период портами Крыма обрабатывалось до 12,5 млн т грузов, в том числе металлов, зерна и прочей сельскохозяйственной продукции из южных, центральных и восточных регионов Украины в страны Европы, Азии и Африки через Черноморско-Средиземноморские морские пути [25; 26].

Таблица 1

Основные показатели внешнеэкономической морехозяйственной деятельности регионов российского Причерноморья, 2016–2019 гг.

Показатели		Год	Краснодарский край	Ростовская область	Республика Крым	г. Севастополь
Объем международных перевозок всех видов грузов морским транспортом, тыс. т	экспорт	2016	139 382,2	17 797,6	187,8	266,4
		2017	152 275,1	19 502,3	177,5	459,2
		2018	153 106,8	20 300,6	231,3	288,0
		2019	151 479,2	20 114,5	176,3	187,5
	импорт	2016	5 189,8	848,6	0,1	18,5
		2017	5 976,7	960,2	12,1	43,0
		2018	6 140,0	1 097,7	47,1	75,8
		2019	6 207,3	1 033,6	42,8	53,5
Внешняя торговля группой товаров «Суда, лодки и плавучие конструкции», тыс. долл. США	экспорт	2016	56 745,0	15 393,2	6,25	-
		2017	41,2	34 851,9	191,7	1,8
		2018	2 922,9	23 766,3	6 263,9	0
		2019	75 707,5	26 091,8	14,3	1926,8
	импорт	2016	142 073,4	34 003,7	2,7	-
		2017	123 510,1	16 902,7	8,2	152,6
		2018	28 464,9	91 860,7	2 989,8	61,8
		2019	82 908,9	44 955,0	541,3	58,8
Внешняя торговля группой товаров «Рыба, ракообразные, моллюски и др.», тыс. долл. США	экспорт	2016	2 604,3	10 442,3	400,9	-
		2017	6 411,8	14 611,5	225,61	-
		2018	7 951,0	24 664,1	112,65	693,5
		2019	4 564,5	30 687,1	20,3	31,8
	импорт	2016	6 023,8	6 020,2	88,2	-
		2017	10 673,2	9 233,5	92,4	-
		2018	9 915,2	13 721,9	63,41	10,8
		2019	13 691,9	14 570,7	30,8	41,8

Составлено авторами по данным [23].

Другие морехозяйственные отрасли Крыма аналогичным образом отличались низкой внешнеторговой активностью. Внешняя торговля Республикой Крым продукцией судостроения имела существенные объёмы лишь в 2018 г. (около 9 млн долл. США), в остальные годы с 2014 по 2019 г. характеризовалась низкими показателями.

Среднегодовой экспорт рыбы прочих морских организмов крымскими предприятиями составляет до 400 тыс. долл. США в год, а импорт — не менее 100 тыс. долл. США, что в 12–50 раз меньше аналогичных показателей Краснодарского края и Ростовской области, хотя доля Крыма в совокупном вылове рыбы и прочих морских биоресурсов приморских субъектов ЮФО составляла более 20% [27], а вывоз рыбы и переработанных рыбных продуктов в 2018 г. достигал отметки 12,9 тыс. т. То есть при благоприятных внешнеэкономических условиях Крым сможет переориентировать рыбную продукцию, вывозимую в другие регионы России, на экспорт.

Внешнеторговые связи Крыма со странами Большого Причерноморья (рис. 2) нельзя назвать устойчивыми и масштабными. На 12 государств ОЧЭС (с учётом частично признанной Абхазии, не входящей в эту организацию) в 2016–2019 гг. совокупно приходилось 38,5% товарооборота Республики Крым или 147 млн долл. США (без учёта Украины значительно меньше — 56,5 млн долл. США или 14,8% товарооборота республики). Изменение объёмов крымского экспорта и импорта в эти страны в указанный период происходило в сторону увеличения, но незначительными темпами. В 2016–2019 гг. главными внешнеторговыми партнёрами Крыма среди стран Большого Причерноморья являлись Украина (90,6 млн долл. США или 23,7% внешнеторгового оборота региона), Армения (22,2 млн долл. США — 5,8%) и Турция (20,5 млн долл. США — 5,4%). Объём торговли Крыма с остальными странами макрорегиона составлял не более 6 млн долл. США за 4 года, а торговля с Азербайджаном, Грузией и Румынией не превышала отметки 100 тыс. долл. США. В рассматриваемый четырёхлетний период нулевой экспорт товаров из Крыма был характерен для Албании, Болгарии, Греции и Сербии, нулевой импорт — для Албании и Румынии [19]. Внешние связи Республики Крым со странами Большого Причерноморья характеризуются отрицательным сальдо торгового баланса (-26,1 млн долл. США), импорт превышает экспорт на 18%. Положительное сальдо торгового баланса было характерно для торговли республики с Абхазией, Азербайджаном, Грузией, Румынией и Украиной. Из остальных стран ОЧЭС Крым больше импортировал, чем экспортировал.

Морехозяйственная составляющая экспорта Крыма со странами Большого Причерноморья в 2016–2019 гг. ограничивалась лишь торговлей рыбой и прочими морскими биоресурсами с Турцией (105 тыс. долл. США) и Украиной (360 тыс. долл. США), а также судостроительной продукцией с Абхазией (31 тыс. долл. США) и Турцией (6260 тыс. долл. США). Таким образом, в географической структуре внешней торговли товарами «морской экономики» Крыма ведущую позицию занимает Турция. На крымский сегмент российского экспорта рыбы и ракообразных, моллюсков и прочих водных беспозвоночных в Турецкую республику приходится 41,3%, а по товарной группе суда, лодки и плавучие конструкции — 3,1% [19].

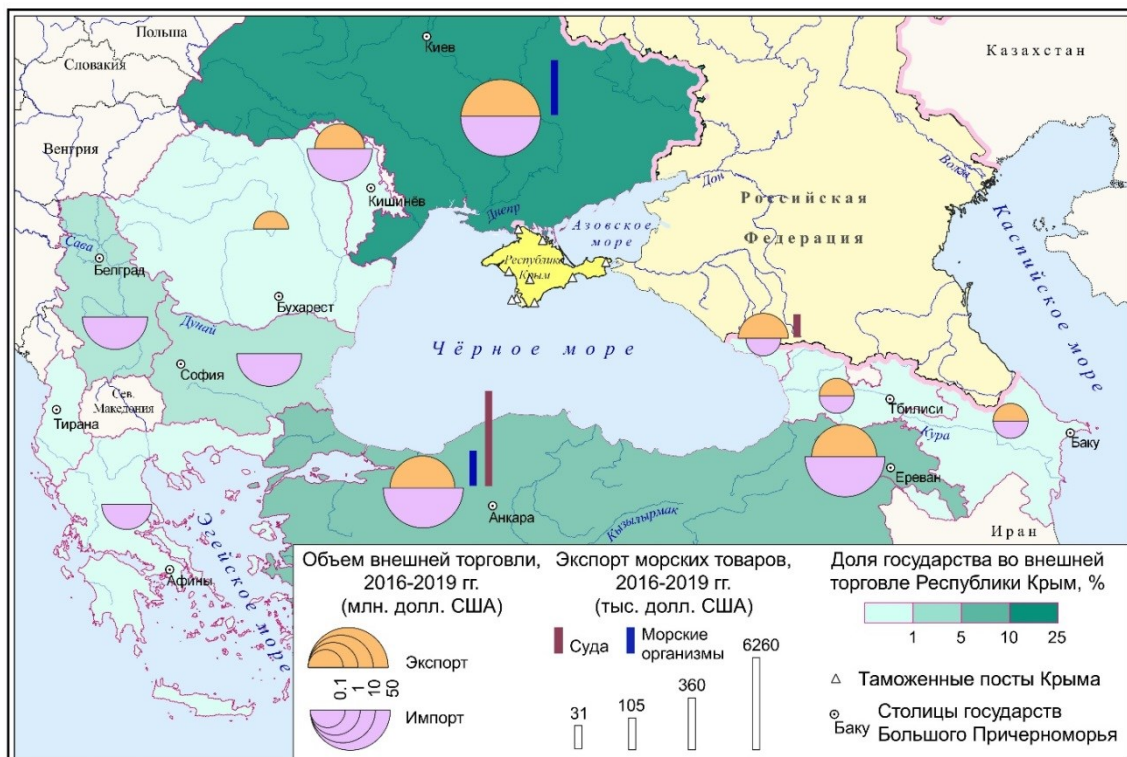


Рис. 2. Внешняя торговля Республики Крым со странами Большого Причерноморья, 2016–2019 гг.

Составлено автором по [19]

Позиции Крыма в структуре морехозяйственной деятельности стран Причерноморья. Совокупный объем грузовых морских перевозок стран Причерноморья в 2018 г. составил около 1,5 млрд т, при этом только портами на Чёрном и Азовском морях — порядка 550 млн т. [22; 25; 28; 29; 30; 31; 32; 33]. По данному показателю Причерноморье выглядит асимметрично (рис. 3): более 270 млн т грузов (около 50% от обработанных грузов всеми портами бассейна) приходится на азово-черноморские порты России, более 135 млн т обрабатывают порты Украины (около 25%). Портовые хозяйства остальных стран обрабатывают грузов в данном бассейне не более 50 млн т грузов в год каждое, с минимальными показателями в Грузии (около 15 млн т) и Молдове (около 1 млн т). Несмотря на то, что Турция по общим объемам работы грузового морского транспорта среди стран Причерноморья уступает только России, по протяженности береговой линии лидирует, сугубо черноморские порты страны отличаются малыми масштабами грузоперевозок. Крупнейшие порты этой страны расположены в акваториях Мраморного, Эгейского и Средиземного морей, на западе и юге страны. Аналогичная дифференциация стран по масштабам портовой деятельности прослеживается и в валовом тоннаже торгового флота (по флагу регистрации судна): лидируют Россия (7,9 млн т) и Турция (5,7 млн т). Далее с большим отставанием следуют Украина (более 370 тыс. т) и Молдова (382 тыс. т), последнюю Румыния использует как страну «удобного флага», а в своих портах концентрирует торговый флот валовым тоннажем не более 100 тыс. т. В Болгарии и Грузии данный показатель не превышает 150 млн т в каждой.

Система портов Азово-Черноморского бассейна полицентрична. В ней выделяются территориальные сочетания портов России в Краснодарском крае от порта «Кавказ» до Сочи с явным доминированием портовых мощностей Новороссийска (свыше 140 млн т грузов в год, крупнейший порт в стране и макрорегионе) и Ростовской области (Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог), портов Николаевской и Одесской области Украины (Николаев, Южный, Одесса, Черноморск и др.), румынского порта Констанца с его спутниками Мидия и Мангалия, турецких портов Карасу, Эрегли, Зонгулдак, Бартын и Амасра, портов Грузии (Батуми, Поти, Супса). Прочие порты — отдельно локализованные узлы: Варна и Бургас в Болгарии, турецкие порты Самсун (самый крупный порт на черноморском берегу Турции), Трабзон и ряд других портов, объём грузоперевозок которых не превышает 1–5 млн т в год.

Обобщение основных показателей морского хозяйства в интегральный индекс размера морского хозяйства (ИРМХ, см. методический раздел статьи) позволил выявить значимость стран в морском хозяйстве Причерноморья по данным 2018 г. Значения индекса могут изменять в пределах от 0 до 3. Близким к максимальному значению данный индекс оказался у Турции (2,26) и России (2,21). Значимость российского морского хозяйства несколько уступала показателю Турции из-за отставания по показателям рыболовства в Чёрном и Азовском морях. Для остальных стран макрорегиона ИРМХ был менее 1: Украина — 0,4; Румыния — 0,06; Болгария — 0,05; Грузия — 0,04; Молдова — 0,04.

На картосхеме и её врезке на рисунке 3 отчётливо видна устойчивая на протяжении многих десятилетий географическая картина в Причерноморье: доминирование субмеридианального (в сторону Босфора) морского сообщения. Главные морские пути двух морей веерообразно сходятся к Босфору и далее перераспределяются по Средиземноморью с последующим выходом в Атлантический океан либо через Суэцкий канал в Индийский океан и в обратном направлении. Государства макрорегиона характеризуются низкой интенсивностью межстрановой транспортной связности по морю. Учитывая эти особенности, в научной литературе определён транспортно-географический тип Азово-Черноморского бассейна как бассейна с преобладанием транзитных функций, а не функции межгосударственных грузовых и пассажирских коммуникаций [3]. Рост объёма транзитных грузов морским и трубопроводным транспортом через акваторию Азово-Черноморского бассейна усиливает его центральное положение.

Крымский полуостров занимает центральное географическое положение в Северном Причерноморье. Протяженность береговой линии полуострова более 2,5 тыс. км (с учётом извилистости берегов залива Сиваш) из 6,1 тыс. км общей протяженности берегов Чёрного и Азовского морей. Но его транспортно-географическое положение в структуре Причерноморья однозначно периферийное. В 2018 г. портовые организации Евпатории, Керчи, Севастополя, Феодосии и Ялты суммарно перевезли 8,7 млн т грузов, что составило 1,5% от общего объёма морских грузоперевозок в Азово-Черноморском бассейне или 3,2% от суммарного показателя причерноморских портов России. К 2019 г. показатель стал ещё меньше — 4,3 млн т [22], что было связано с открытием Крымского моста и ростом роли автомобильного и железнодорожного видов транспорта в перевозке грузов в регионе. Крымские порты, кроме Керчи, концентрирующей более 80% морских грузоперевозок региона, находятся в арьергарде рейтинга портов Причерноморья. Из сорока восьми анализируемых портов стран Причерноморья (рис. 3) по объёму

грузоперевозок крымские порты занимают следующие позиции: Керчь — на 16-м месте, Севастополь — 35-й, Феодосия — на 40-й позиции, Ялта — 45-я, Евпатория — 46-я, ниже Евпатории только украинские порты Скадовск и Очаков.

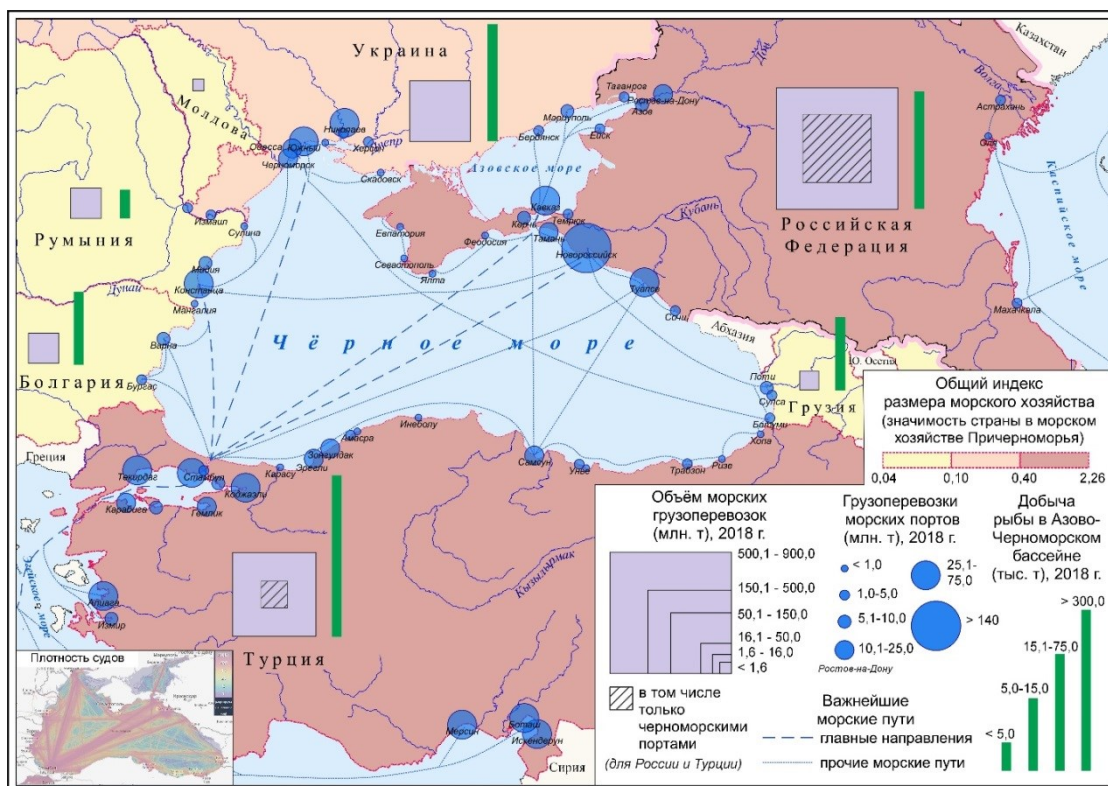


Рис. 3. Морехозяйственная активность в Азово-Черноморском бассейне, 2018 г. Составлено автором по [1; 33; 34]

Для Крыма характерно доминирование вдольберегового межпортового сообщения в пределах территориальных вод Республики Крым и г. Севастополя, а также коммуникация с портами Краснодарского края и Ростовской области (каботажные перевозки). Крупные морские грузовые потоки в Чёрном море буквально обгибают территориальные воды полуострова, не заходя в его порты и не вовлекая крымские грузы в циркумпонтийскую систему морских перевозок, что отчётливо видно на интерактивной онлайн-карте трафика судов [1].

Вес Крыма в отрасли рыболовства Причерноморья заметней, чем в сфере морского транспорта. На регион приходится 38,7% российских уловов рыбы и добычи других водных биоресурсов в Азовском и Чёрном морях и 5,8% суммарного показателя отрасли стран Причерноморья в бассейне двух морей.

Перспективным направлением является добыча углеводородов на шельфе. Ежегодно крымская компания «ГУП РК «Черноморнефтегаз» добывает 1,5–1,9 млрд куб. м газа преимущественно в северо-западном секторе шельфа в пределах Причерноморско-Крымской нефтегазоносной области, в меньшей степени в Индоло-Кубанской нефтегазоносной области в Азовском море. Роль Крыма в нефтегазовой отрасли Причерноморья может измениться в случае освоения перспективных месторождений глубоководных структур Субботина, Палласа, Северо-Черноморской, Ялтинской и Судакской, расположенных на шельфе Чёрного моря южнее Крымского полуострова [27].

Выводы

Несмотря на существующий потенциал и благоприятные природно-географические факторы развития морехозяйственной деятельности в Крыму, морская экономика региона занимает периферийное положение в Причерноморье. Санкционная политика третьих стран в отношении Крыма фактически выносит его за рамки причерноморской экономической интеграции. После событий 2014 года Крым стал территориальным элементом дезинтеграционных процессов в Причерноморье, местом возникновения новых барьерных границ. С другой стороны, развитие военного флота и береговой обороны на территории Севастополя и Республики Крым увеличивают силовое поле России в Большом Причерноморье и на Ближнем Востоке, которое было разрушено после распада СССР.

Крым является одним из региональных компонентов инкорпорирования России в пространство формирующейся «Большой Евразии» и, в зависимости от складывающихся обстоятельств, сможет иметь разные геополитические и геоэкономические статусы. Функции «региона-бастиона» (в терминологии А. Г. Дружинина [35]) Крым уже выполняет и будет в дальнейшем играть ключевую роль в обеспечении безопасности России и военного паритета стран Причерноморья. При этом Крым сохраняет потенциал стать «регионом-мостом» Причерноморского макрорегиона, но этот потенциал может стать реальным фактором развития только после снятия санкций, транспортной блокады и появления конкурентных преимуществ транспортно-логистической системы региона. Последнее находится в прямой зависимости от модернизации портового комплекса Крыма.

В условиях растущей геополитической напряжённости в Большом Причерноморье позиционирование Крыма в этом макрорегионе будет связано с его военно-стратегической функцией в контексте обеспечения безопасности России, которая будет доминировать над внешнеэкономическими и морехозяйственными функциями полуострова в Азово-Черноморском регионе. Однако, происходящие в настоящее время и запланированные на длительную перспективу модернизация портового и судостроительного комплексов, инвестирование в рыболовство и марикультуру, нефтегазодобывающую отрасль Крыма усиливает его позиции в российском сегменте Причерноморья и формирует его экспортный потенциал.

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

Литература

1. MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.marinetraffic.com> (дата обращения: 12.11.2020).
2. Багров Н. В. Региональная политика устойчивого развития: монография. К., 2002. 254 с.

3. Дружинин А. Г. Российское Причерноморье в современной Евразии: геополитические и морехозяйственные факторы региональной динамики // Научная мысль Кавказа. 2020. № 3 (103). С. 5–15.
4. Дружинин А. Г. Юг России: интеграционные приоритеты в пространстве Большого Причерноморья // Научная мысль Кавказа. 2008. № 3. С. 23–30.
5. Институт геополитики профессора Дергачева [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://dergachev.ru> (дата обращения: 08.11.2020)
6. Киселёв С. Н. Циклы геополитической истории Причерноморья и «Малая игра» // Крымское эхо [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://kr-echo.livejournal.com/369794.html> (дата обращения: 02.07.2020)
7. Мальгин А. В. Крымский узел: Очерки политической истории Крымского полуострова, 1989–1999. Симферополь: Новый Крым, 2000. 160 с.
8. Швец А. Б. Геополитическая стабильность и вызовы Причерноморья // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2018. Т. 4 (14). Вып. 2. С. 19–29.
9. Язькова А. А. Большой Черноморский регион: проблемы и перспективы развития / Большое Причерноморье: противоречия и стратегические решения для России. М., Ин-т Европы РАН, 2016. С. 7–19.
10. Воронин И. Н., Швец А. Б., Воронина А. Б. Рубежность социокультурного пространства и его трансформация на примере Причерноморья // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. География. Геология. 2017. Т. 3 (69). № 3–1. С. 23–32.
11. Большое Причерноморье: противоречия и стратегические решения для России / под ред. А. А. Язьковой. М.: Институт Европы РАН, 2016. 98 с.
12. Потоцкая Т. И. Геополитические аспекты формирования морских стратегий нефтяного экспорта России // Географический вестник. 2020. № 2 (53). С. 38–48.
13. Потоцкая Т. И. География «газопроводного противостояния» на постсоветском пространстве в контексте взаимодействия с Европой // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2020. № 1 (9). С. 18–24.
14. Russia offers Iran sanctions-free oil route to Turkey and Syria // The Times [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.thetimes.co.uk/article/russia-opens-new-route-for-iranian-oil-to-skirt-sanctions-k7xqlg386> (дата обращения 07.10.2020).
15. Из Севастополя — в Тегеран и Дамаск // Известия [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://iz.ru/778742/elnar-bainazarov/iz-sevastopolia-v-tegeran-i-damask> (дата обращения 07.10.2020).
16. Российское пограничье: вызовы соседства / под ред. В. А. Колосова. М., 2018. 562 с.
17. Резолюции 68-й сессии (2013–2014 год) ООН [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.un.org/ru/ga/68/docs/68res3.shtml> (дата обращения: 12.11.2020).
18. Внешняя торговля товарами и услугами Республики Крым за 2009–2013 гг.: Стат. сб./ Служба статистики Республики Крым. Симферополь, 2014. 46 с.
19. Внешняя торговля субъектов ЮФО. Южное таможенное управление [официальный сайт]. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://yutu.customs.gov.ru/folder/191673> (дата обращения: 02.08.2020).
20. Яковенко И. М., Страчкова Н. В. Туристско-рекреационный комплекс Республики Крым: пять лет в составе России // Вестник Московского

- государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2019. № 2. С. 101–114.
21. Социально-экономическое развитие приморских территорий европейской части России: факторы, тренды, модели / Под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Изд-во Южного федерального университета, 2016. 236 с.
 22. Динамика количественных показателей грузооборот и мощность морских портов России (2020) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.morport.com/rus/content/statistika> (дата обращения: 02.11.2020).
 23. Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.fedstat.ru> (дата обращения: 02.10.2020).
 24. Василенко В. Гавани Крыма: в поиске новых грузопотоков (2020) // Деловой Крым [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://business-crimea.com/2018/11/20/gavani-kryma-v-poiske-novykh-gruzopotokov> (дата обращения: 22.09.2020).
 25. Все о портах Украины. Справочник. 7-е изд. Одесса: ИАЦ «BST», 2013. 690 с.
 26. Хомякова Н. И. Морской грузовой транспорт Украины: структурно-динамический анализ и тенденции изменения // Современные научные исследования и инновации. 2015. № 4. Ч. 4 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://web.snauka.ru/issues/2015/04/51115> (дата обращения: 02.11.2020).
 27. Вольхин Д. А. Морехозяйственная активность в крымском регионе: факторы динамики и особенности локализации // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2020. № 1 (9). С. 70–85.
 28. Администрация морских портов Украины. Показатели работы [Электронный ресурс]. Режим доступа <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti> (дата обращения: 06.10.2020).
 29. Статистика Молдовы [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://statbank.statistica.md> (дата обращения: 02.11.2020).
 30. Denizcilik İstatistikleri. Liman başkanlıkları bazında limanlarımızda gerçekleştirilen toplam elleçleme istatistikleri-ton (2018 yıl sonu). URL: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx (дата обращения: 02.11.2020).
 31. Румынские порты подняли свой грузооборот [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/rumynskie_porty_podnyali_svoyu_gruzooborot.html(дата обращения: 02.11.2020).
 32. National Statistics Office of Georgia URL: <https://www.geostat.ge/en> (дата обращения: 12.11.2020).
 33. UNCTADstat URL: <https://unctadstat.unctad.org/EN> (дата обращения: 02.11.2020).
 34. FAO. 2018. The State of Mediterranean and Black Sea Fisheries. General Fisheries Commission for the Mediterranean. Rome. 172 pp.
 35. Дружинин А. Г. Трансформация пространства России в контексте формирования «Большой Евразии»: важнейшие факторы и векторы // Вопросы географии. 2019. № 148. С. 110–143.

D. A. Volkhin

Crimean marine economy in integration and disintegration processes in the Black Sea region

V. I. Vernadsky Crimean Federal University, Taurida Academy,
Simferopol, Republic of Crimea, Russian Federation
e-mail: lomden@mail.ru

Abstract. *The positions of the Crimean marine economy in the Black Sea region are studied. External and internal factors of the industry development are revealed. The effects of integration and disintegration, geopolitical and geoeconomic processes in the Black Sea region on the Crimean Maritime economy are studied. Conclusions are drawn that the Crimea, having the potential and favorable natural and geographical factors for the development of the marine economy, occupies a peripheral position in the structure of marine economic activities of the Black Sea countries. The problems and prospects of various segments of the Maritime economy of the Crimea are outlined, including in the context of its integration into the marine economic system of Russia and the Black Sea region.*

Despite the existing potential and favorable natural and geographical factors for the development of marine activities in the Crimea, the region's marine economy occupies a peripheral position in the Black Sea region. The sanctions policy of third countries in relation to Crimea actually takes it beyond the Black Sea economic integration. After the events of 2014, Crimea became a territorial element of the disintegration processes in the Black Sea region, the site of new barrier borders. On the other hand, the development of the Navy and coastal defense on the territory of Sevastopol and the Republic of Crimea increases Russia's power field in the Greater black sea region and the Middle East, which was destroyed after the collapse of the USSR.

Crimea is one of the regional components of Russia's incorporation into the emerging «Greater Eurasia» and, depending on the circumstances, may have different geopolitical and geoeconomic statuses. Crimea already performs the functions of a «Bastion region» and will continue to play a key role in ensuring the security of Russia and the military parity of the Black sea countries. At the same time, Crimea retains the potential to become a "bridge region" of the black sea macro-region, but this potential can become a real factor in development only after the lifting of sanctions, the transport blockade and the emergence of competitive advantages of the region's transport and logistics system. The latter is directly dependent on the modernization of the Crimean port complex.

In the context of growing geopolitical tensions in the Greater Black Sea region, the positioning of Crimea in this megaregion will be linked to its military-strategic function in the context of ensuring Russia's security, which will dominate the Peninsula's foreign economic and Maritime functions in the Azov-Black Sea region. However, the ongoing and long-term modernization of the port and shipbuilding complexes, investment in fishing and mariculture, and the oil and gas industry of Crimea strengthen its position in the Russian segment of the Black Sea region and form its export potential.

Keywords: *marine industry, sea transport, seaports, foreign trade, Crimea, Black Sea region.*

References

1. MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence URL: <https://www.marinetraffic.com>. (in English)
2. Bagrov N. V. Regional'naya politika ustojchivogo razvitiya: monografiya. K., 2002. 254 s. (in Russian)
3. Druzhinin A. G. Rossijskoe Prichernomor'e v sovremennoj Evrazii: geopoliticheskie i morekhozayajstvennyye faktory regional'noj dinamiki // Nauchnaya mysl' Kavkaza. 2020. № 3 (103). S. 5–15. (in Russian)
4. Druzhinin A. G. YUg Rossii: integracionnyye priority v prostranstve Bol'shogo Prichernomor'ya // Nauchnaya mysl' Kavkaza. 2008. № 3. S. 23–30. (in Russian)
5. Institut geopolitiki professora Dergacheva URL: <http://dergachev.ru>. (in Russian)
6. Kiselyov S. N. Cikly geopoliticheskoy istorii Prichernomor'ya i «Malaya igra» // Krymskoe ekho URL: <https://kr-eho.livejournal.com/369794.html>. (in Russian)
7. Mal'gin A. V. Krymskij uzел: Ocherki politicheskoy istorii Krymskogo poluostrova, 1989–1999. Simferopol': Novyj Krym, 2000. 160 s. (in Russian)
8. SHvec A. B. Geopoliticheskaya stabil'nost' i vyzovy Prichernomor'ya // Geopolitika i ekogeodinamika regionov. 2018. T. 4 (14). Vyp. 2. S. 19–29. (in Russian)
9. YAz'kova A. A. Bol'shoj CHernomorskij region: problemy i perspektivy razvitiya / Bol'shoe Prichernomor'e: protivorechiya i strategicheskie resheniya dlya Rossii. M., In-t Evropy RAN, 2016. S. 7–19. (in Russian)
10. Voronin I. N., SHvec A. B., Voronina A. B. Rubezhnost' sociokul'turnogo prostranstva i ego transformaciya na primere Prichernomor'ya // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I Vernadskogo. Geografiya. Geologiya. 2017. T. 3 (69). № 3–1. S. 23–32. (in Russian)
11. Bol'shoe Prichernomor'e: protivorechiya i strategicheskie resheniya dlya Rossii / pod red. A. A. YAz'kovej. M.: Institut Evropy RAN, 2016. 98 s. (in Russian)
12. Potockaya T. I. Geopoliticheskie aspekty formirovaniya morskikh strategij neftyanogo eksporta Rossii // Geograficheskij vestnik. 2020. № 2 (53). S. 38–48. (in Russian)
13. Potockaya T. I. Geografiya «gazoprovodnogo protivostoyaniya» na postsovetskom prostranstve v kontekste vzaimodejstviya s Evropoj // Social'no-ekonomicheskaya geografiya. Vestnik Associacii rossijskikh geografov-obshchestvovedov. 2020. № 1 (9). S. 18–24. (in Russian)
14. Russia offers Iran sanctions-free oil route to Turkey and Syria // The Times. URL: <https://www.thetimes.co.uk/article/russia-opens-new-route-for-iranian-oil-to-skirt-sanctions-k7xqlg386> (data obrashcheniya 07.10.2020). (in English)
15. Iz Sevastopolya — v Tegeran i Damask // Izvestiya. URL: <https://iz.ru/778742/elnar-bainazarov/iz-sevastopolia-v-tegeran-i-damask> (data obrashcheniya 07.10.2020). (in Russian)
16. Rossijskoe pogranich'e: vyzovy sosedstva / pod red. V.A. Kolosova. M., 2018. 562 s. (in Russian)
17. Rezolyucii 68-j sessii (2013–2014 god) OON. URL: <https://www.un.org/ru/ga/68/docs/68res3.shtml> (in Russian)
18. Vneshnyaya trgovlya tovarami i uslugami Respubliki Krym za 2009–2013 gg.: Stat. sb./ Sluzhba statistiki Respubliki Krym. Simferopol', 2014. 46 s. (in Russian)

19. Vneshnyaya torgovlya sub"ektov YUFO. YUzhnoe tamozhennoe upravlenie [ofic. sayt]. URL: <http://yutu.customs.gov.ru/folder/191673> (data obrashcheniya: 02.08.2020). (in Russian)
20. YAkovenko I. M., Strachkova N. V. Turistsko-rekreacionnyj kompleks Respubliki Krym: pyat' let v sostave Rossii // Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Estestvennye nauki. 2019. № 2. S. 101–114. (in Russian)
21. Social'no-ekonomicheskoe razvitie primorskih territorij evropejskoj chasti Rossii: faktory, trendy, modeli / Pod red. A.G. Druzhinina. Rostov-na-Donu: Izd-vo YUzhnogo federal'nogo universiteta, 2016. 236 s. (in Russian)
22. Dinamika kolichestvennyh pokazatelej gruzooborot i moshchnost' morskikh portov Rossii (2020). URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika>. (in Russian)
23. Edinaya mezhvedomstvennaya informacionno-statisticheskaya sistema (EMISS). URL: <https://www.fedstat.ru>. (in Russian)
24. Vasilenko V. Gavani Kryma: v poiske novyh gruzopotokov (2020) // Delovoj Krym URL: <http://business-crimea.com/2018/11/20/gavani-kryma-v-poiske-novyx-gruzopotokov>. (in Russian)
25. Vse o portah Ukrainy. Spravochnik. 7-e izd. Odessa: IAC «BST, 2013. 690 s. (in Russian)
26. Homyakova N. I. Morskoj gruzovoj transport Ukrainy: strukturno-dinamicheskij analiz i tendencii izmeneniya // Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovacii. 2015. № 4. CH. 4. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2015/04/51115> (data obrashcheniya: 02.08.2020). (in Russian) (in Russian)
27. Vol'hin D. A. Morekhozayajstvennaya aktivnost' v krymskom regione: faktory dinamiki i osobennosti lokalizacii // Social'no-ekonomicheskaya geografiya. Vestnik Associacii rossijskih geografov-obshchestvovedov. 2020. № 1 (9). S. 70–85. (in Russian)
28. Administraciya morskikh portov Ukrainy. Pokazateli raboty. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>. (in Russian)
29. Statistika Moldovy URL: <https://statbank.statistica.md>. (in Russian)
30. Denizcilic İstatistikleri. Liman başkanliklari bazinda limanlarimizda gerçekleştirilen toplam elleçleme istatistikleri-ton (2018 yıl sonu). URL: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx. (in English)
31. Rumynskie porty podnyali svoj gruzooborot. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/rumynskie_porty_podnyali_svoy_gruzooborot.html (in English)
32. National Statistics Office of Georgia. URL: <https://www.geostat.ge/en> (in Russian) (in English)
33. UNCTADstat. URL: <https://unctadstat.unctad.org/EN>. (in English)
34. FAO. 2018. The State of Mediterranean and Black Sea Fisheries. General Fisheries Commission for the Mediterranean. Rome. 172 pp. (in English)
35. Druzhinin A. G. Transformaciya prostranstva Rossii v kontekste formirovaniya «Bol'shoj Evrazii»: vazhnejshie faktory i vektory // Voprosy geografii. 2019. № 148. S. 110–143. (in Russian)

Поступила в редакцию 10.12.2020 г.