

УДК 911.3

А. Г. Дружинин¹

Геополитические детерминанты и приоритеты «мореориентированности» современной России: общественно-географический анализ

¹ ФГАОУ ВО Южный федеральный университет,
г. Ростов-на-Дону

² ФГБУН Институт географии РАН, г. Москва
e-mail: alexdru9@mail.ru

Аннотация. Статья посвящена оценке воздействия актуальных геополитических процессов на позиции, возможности и приоритеты России в Мировом океане, на присущие нашей стране состояние и структурные трансформации морской деятельности, а также её проекцию на пространственное развитие российского общества. Показано, что резко проявившийся с февраля 2022 года конфликт в системе «Россия – Запад» инициирует реструктурирование ведущих отраслей морского хозяйства; существенное влияние «фактора моря» на пространственное развитие страны, при этом, в целом (в том числе на средне- и долгосрочную перспективу) сохраняется. Акцентированы стратегические задачи «морской повестки» Российской Федерации. Обоснованы важнейшие, связанные с текущими геополитическими процессами направления «мореориентированного» общественно-географического анализа.

Ключевые слова: геополитические изменения, Россия, Мировой океан, морское хозяйство, пространственное развитие, аква-территориальные структуры, центрo-периферийные отношения, общественная география

Введение

Резко активизировавшаяся (и чётко проявившаяся) с начала 2022 года борьба основных планетарных «центров силы» за миропорядок (и за благоприятное место, лидерство в нём) в ещё более существенной мере, чем ранее, высвечивает геостратегическую значимость ресурсно-коммуникационного и военно-стратегического потенциала Мирового океана, активизирует передел сложившихся в его пределах «сфер влияния». В эпицентре текущих геополитических (в том числе и напрямую связанных со СВО на Украине) изменений оказывается и сама Российская Федерация (некоторые аналитики не без основания акцентируют неизбежность её некоего «переиздания» [19], т.е. вступления страны в качественно иную стадию своего бытия), с конца 1990-х испытывающая существенный, предопределяемый интернационализацией экономики, а также в целом благоприятной глобальной рыночной конъюнктурой «поворот» к морю, к его побережьям [3, 11, 23]. Пролонгация «морского вектора» развития России (в логике и русле недавно утверждённой новой редакции Морской доктрины Российской Федерации [20]) сопряжена со структурными (в том числе пространственными) изменениями, требующими своего осмысления и обсуждения специалистами в области социально-экономической географии Мирового океана. Цель статьи – оценка воздействия актуальных геополитических

процессов на позиции, возможности и приоритеты России в Мировом океане, на состояние и структурные трансформации морской деятельности в нашей стране, а также их проекцию на приоритеты общественно-географического анализа.

Материалы и методы

Общеметодологически статья базируется как на укоренённом (начиная с работ А. Мэхэна и Х. Маккиндера) понимании существенности «фактора моря» в геополитике, так и на активно тиражируемых (в том числе в современной России [8, 13, 18, 22]) представлениях о фундаментальных и универсальных процессах «притяжения к морю» производства, инфраструктуры и населения. Концептуальной рамкой анализа современных российских «морских» реалий выступает также осмысление феномена континентально-океанической дихотомии, рассматриваемого не только как некая стратификация, обособление «морского» и «внутриконтинентального» [6], но и сложная, многоаспектная, противоречивая их сопряжённость, взаимообусловленность, включая генерирование интегрированных «континентально-морских» образований [16]. Теоретически значимыми для осмысления факторов, векторов и пространственных форматов морской активности в современной России являются также представления об «аква-территориальных структурах» [4], «приморских зонах» [7, 12] и «морских регионах» [2, 5, 9]. Объектом исследования служит морская активность Российской Федерации, её актуальные ключевые компоненты, а также ареалы локализации.

Результаты и обсуждение

Современная морская активность Российской Федерации вмещает противоречивое сочетание инерционно-продолженных (акцентированных автором ранее [14, 15]) и новых, проявившихся под воздействием текущих геополитических факторов тенденций. К последним, в частности, следует отнести:

- резкое (в 3,3 раза) сокращение потенциала морской газотранспортной системы (со 157,5 млрд м³ в год, до 47,5 млрд.) из-за диверсии на подводных трубопроводах «Северного потока»;
- спад объёма импортируемых через морские порты России грузов (на 9,2 % по итогам 8 месяцев 2022 года) как следствие общего свёртывания «европейского вектора» в российской логистике;
- обусловленную режимом санкций сложность с фрахтом зарубежных судов (две трети морского грузооборота страны ранее обеспечивалась именно зарубежными судами [15]), а также с допуском торгового флота под российским флагом (в первую очередь – нефтеналивных судов) в иностранные морские порты и судоходные коммуникации;
- введённый с 5 декабря 2022 г. запрет на импорт и транспортировку российской нефти, приобретённой выше установленного Западом «потолка цены» (по итогам 2021 года на сырую нефть и нефтепродукты приходилось 46 % всего грузооборота морских портов России).
- практическое «выдавливание» Российской Федерации из различного рода форматов трансграничной макрорегиональной активности на Балтике и в Причерноморье (межпарламентских структур, совместных проектов и т.п.);

- необходимость создания устойчивого морского коммуникационного коридора в Калининградскую область, столкнувшуюся с элементами транспортной блокады со стороны сопредельных государств Евросоюза;

- превращение Северного Причерноморья в фактический театр военных (в том числе морских) действий, что, одновременно, свело на нет, добычу энергоносителей на платформах «Черноморнефтегаза» и оказалось лимитирующим обстоятельством туристско-рекреационной активности в пределах Крымского полуострова;

- растущим военно-политическим противостоянием с НАТО (и в целом с коллективным Западом) по всему контуру морского порубежья России, инициирующим дальнейшее усиление «силового контура» (включая наращивание военно-морской группировки) и сопутствующие конфронтационные и эколого-экономические риски;

- включением в состав РФ четырёх новых субъектов (три из них, ДНР, Запорожская и Херсонская области – имеют непосредственный выход к азовскому и черноморскому побережьям), в том числе 7 приморских городов (общая площадь новых фактически и потенциально инкорпорируемых в российское пространство приморских зон может быть оценено в величину порядка 50 тыс. км²); значительная часть соответствующих территорий остро нуждается в ускоренной поствоенной реабилитации и реконструкции своего инфраструктурного и хозяйственного потенциала;

- необходимостью «доразвития» (в условиях деглобализации и регионализации) отечественной приморской рекреации, а также кризисных маршрутов;

- превращением акватории Азовского моря в де факто «внутренние воды» Российской Федерации с соответствующими условиями для судоходства, новыми возможностями для рыбодобычи и рыбозаводства, организации яхтинга и др.

Перечисленные обстоятельства, в своей подавляющей части объективно усложняя условия российской морехозяйственной активности и потенциально продуцируя проявления кризиса, стагнации и деструкции в отдельных её секторах и сегментах, включая важнейший, системно значимый для Российской Федерации портово-логистический (в 2021 г. через отечественные морские порты было перегружено более 50 % всей добытого в РФ угля, 73 % нефти, включая нефтепродукты, 79 % минеральных удобрений, 100 % сжиженного природного газа, 32 % произведённого на территории страны зерна), одновременно порождают необходимость «компенсаторных» действий со стороны как уполномоченных государственных структур, так и крупнейших «мореориентированных» компаний. Испытывая закономерные сложности своего переформатирования, морское хозяйство России, в итоге, обретает ещё большую стратегическую значимость, становится для страны первостепенной «точкой роста». *Пролонгация «поворота к морю»* (практически – сохранения потенциала и статуса Российской Федерации как в том числе «великой морской державы» [20], а, соответственно, и её воспроизводства в новой глобальной политико-экономической реальности в статусе относительно самостоятельного геополитического и геоэкономического актора, одной из ведущих держав Евразии), *будучи не только целесообразной, но и обязательной, базальтернативной, выступает многокомпонентной национальной мегазадачей,*

чья реализация, как видится, должна одновременно осуществляться по шести взаимосвязанным направлениям.

Во-первых, от былой, устоявшейся, инфраструктурно и институционально оформленной морской «привязки» к Западу наша страна должна перейти (на основе структурных, технологических и иных изменений) к партнёрской, устойчивой и относительно автономной коммуникации с так называемым «Мировым большинством» [19], в первую очередь – Китаем, Индией, ведущими арабскими экономиками, Индонезией, Бразилией, а также ЮАР, другими африканскими государствами. Для России данный тренд будет, в первую очередь, сопряжён с некоторым смещением портово-логистической активности с балтийского направления на черноморское, тихоокеанское и каспийское. Пока подобная тенденция (по итогам восьми месяцев 2022 г.) прослеживается лишь применительно к деятельности Большого порта Санкт-Петербург (более чем на треть уменьшившим свой грузооборот в сопоставлении с предшествующим годом). В целом же бизнес-процессы демонстрируют свою резистентность и инерционность, а крупные российские экспортёры (лишь нарастившие в 2022 г. вывоз морем сырой нефти на 11,2 %, минеральных удобрений – на 22,1 %, руды – на 25,2 %, сжиженного газа – на 12,9 %) – приверженность устоявшимся, ранее отлаженным логистическим маршрутам поставок. Отмечу также, что география российской портовой активности и морской логистики по-прежнему сохраняет значимость ключевого индикатора геоэкономических процессов, одной из детерминант пространственной организации общества и приоритета отечественной социально-экономической географии Мирового океана.

Вторая мегазадача в морской повестке заключается в более полном и эффективном задействовании в интересах Российской Федерации потенциала морского ресурсопользования и, на этой основе, а также в этой связи – отстаивании (и позиционировании) российских геополитических и геоэкономических интересов в Мировом океане и на его побережьях. Современной России предстоит фактически в существенной мере заново «осваивать» как в целом Мировой океан, так и собственно акватории российского морского порубежья, переосмысливая и перенастраивая «морской фактор» своего развития. При этом, по многим общественно-географическим причинам (в том числе и непосредственно геополитическим) именно «фактор побережий» становится особо значимым в процессе реосвоения Россией морских акваторий.

Ситуация безвозвратного геополитического «покидания гавани» инициирует также поиск нового баланса между интернационализацией морского хозяйства России (со смещением вектора на «дружественные государства») и формированием его мощного национального, относительно автономного, вписанного в пространственную организацию российского общества контура. В конкретных поддерживаемых на федеральном и региональном уровнях «морских» проектах всё более существенной становится также «цена», причём не только собственно финансовая (наряду с ней должны в обязательном порядке учитываться и различные экстерналии, включая экологию и геополитику). Не менее важна селекция эффективных и работающих «на опережение» (на конструирование российского пространства предпочтительного будущего, принимающего во внимание, при этом, как внешние, так и внутренние ограничения) хозяйственных (инвестиционно-локализационных) инициатив. Сам «поворот к морю» должен рассматриваться, при этом, не в качестве некоей абсолютной сверхзадачи, а лишь средства, значимого

условия в ряду системных факторов обеспечения геостратегических интересов страны, развития экономики, повышения уровня и качества жизни населения. Ключевым объектом интегрированного общественно-географического анализа в контексте имплементации данной мегазадачи следует рассматривать, прежде всего, социально-экономическую «мозаику» приморских зон, их неравновесную, асимметричную селитебную и хозяйственную (в том числе морехозяйственную) структуры, инкорпорированность в международные, трансграничные связи, сопряжённость с ведущими экономическими ареалами и урбанистическими центрами как самой России, так и сопредельных (в том числе «по морю») стран. Одновременно актуализируется и потенциально широкое по своей тематике морское общественно-географическое ресурсоведение (проблемное, конструктивное, комплексное и междисциплинарное, базирующееся на пространственных подходах).

Третья мегазадача состоит не только в развитии (и в нынешней ситуации это практически безальтернативно) военно-силовой составляющей морской активности, но и в превращении последней в один из реальных «драйверов» технико-технологического и инфраструктурного реосвоения Российской Федерацией Мирового океана. Что касается собственно общественно-географических исследований, то в их диверсифицированной структуре должна быть воссоздана (учитывающая предшествующие наработки [1]) «военная тематика», концентрирующая внимание на комплексном проблемно-сфокусированном анализе пространственных факторов, особенностей и последствий как собственно военных действий в пределах Мирового океана, так и подготовки к ведению военно-морских операций, включая различные аспекты воспроизводства (наращивания) страной, либо группой государств, своего военно-силового (оборонного) потенциала. Этот интегрированный предмет современной военной географии призван, полагаю, объединять исследования: 1) общественно-географических (в т.ч. геополитических, геоэкономических) детерминант военных действий в акваториально-территориальном формате; 2) их геоусловий (ситуационный контекст в увязке с общей территориально-акваториальной организацией социума); 3) ресурсных предпосылок военно-морской активности (включая локализацию военных предприятий, профильных исследовательских структур, систему подготовки кадров, меру укоренённости в территориальных общностях «культуры морской войны» и др.); 4) морских и океанических театров военных действий (актуальных, бывших, вероятностных); 5) последствий вооружённого противостояния (включая видоизменённую им архитектуру пространственной организации общества, а также различного рода лимитирующие обстоятельства для использования ресурсного потенциала морских акваторий); 6) потенциала конверсии в интересах морехозяйственной активности.

Четвёртая мегазадача видится связанной с реальным импортозамещением и научно-технологическими «прорывами» в ключевых сферах морского хозяйства в интересах повышения его устойчивости и эффективности. Её решение сопряжено с дальнейшей практической имплементацией (с акцентом на научные разработки, технологические инновации, «переток знаний») концепции портово-промышленного (индустриально-портового) комплекса, зародившейся ещё в 1970-е годы [10, 17]. Прототипы, стартовые элементы подобного рода комплексов изначально (и неизбежно) формируются как своеобразный итог любого рода пространственно сфокусированной портово-логистической активности. Стимулирующим фактором комплексобразования (а, в равной мере, и диверсифицирующим структуру

выстраиваемых «вокруг» морского порта производств) фактором выступает и судостроение, само по себе являющее сложное сочетание основных и вспомогательных суботраслей. Характерно, что благодаря синергии территориально-хозяйственно-технологического взаимодействия даже в современной «турбулентной» ситуации индустрия приморских регионов демонстрирует свою в ощутимой мере повышенную шокоустойчивость. Так, согласно Росстату, за январь-сентябрь 2022 г. из 17 ведущих приморских регионов лишь в шести промышленная динамика (в сопоставлении с аналогичным периодом прошлого года) уступала среднему по стране показателю; Сахалин, Севастополь и Дагестан явили на этом фоне наиболее динамичный промышленный рост. Позитивная перспектива видится в переходе от внутрикорпоративного комплексообразования (усечённого, частичного) к межсубъектным (кросскорпоративным) комплексам. Сообразуясь с устойчиво возрастающими все последние годы объёмами каботажных (внутрироссийских) морских перевозок (в сопоставлении с периодом 2008-2013 гг. возросших ныне практически вдвое), портово-промышленное комплексообразование неизбежно будет наращивать и свой межпортовый (сетевой) характер, обретая (в главным образом благодаря Северному морскому пути) контуры межбассейновой структуры.

Пятая мегазадача состоит в эффективной и полномасштабной конвергенции «морского» и «внутриконтинентального» в структуре российского пространства. Базовыми компонентами подобного рода конвергенции призваны стать, в первую очередь, трансконтинентальные («от моря до моря») транспортно-логистические коридоры, вписанные в исторически сложившуюся сеть ведущих урбанистических центров. Наиболее масштабный в их ряду - «Русская Балтика – Московская агломерация – Нижний Новгород – Казань – Урал - восточные провинции КНР». Из более компактных, локальных, но весьма актуализированных (требующих незамедлительной имплементации по завершении СВО) – скоростная автомагистраль «Ростов-на-Дону – Донецк», расширяющая стратегически значимую азово-причерноморский зону, позволяющая сформировать третью в России по числу жителей (более 4 млн. чел.) бицентричную агломерацию, способную стать безусловной доминантой в структуре российского Юга. Представляется, что в данном русле в отечественной общественной географии по-новому должна быть осмыслена «морехозяйственная» роль внутриконтинентальных магистральных транспортных узлов и путей, а также приморско-континентальный характер функционала и развития подавляющей части тяготеющих к морским побережьям городов и их агломераций.

Шестая мегазадача состоит в преодолении негатива воздействия «геополитического фактора» на ключевые компоненты морского порубежья (побережья) России. Принятая в 2019 г. «Стратегия пространственного развития Российской Федерации до 2025 года» уже ввела в научный и управленческий дискурсы родовую (для идентификации геополитической значимости и специфики) категорию «геостратегическая территория». Ныне актуализирована целесообразность её «муниципализации», равно как и «маринизации» на основе концептуального обоснования и идентификации особого рода «геостратегических приморских территорий». В их очевидном ряду в приоритетной поддержке по-прежнему нуждается Крым, а также все «новые» приморские субъекты страны, чьи портовые терминалы (Мариуполь, Бердянск и др.) должны быть увязаны каботажными перевозками с ведущими портами Юга России (Новороссийск, Тамань,

Ростов-на-Дону и др.) в единую межрегиональную аква-территориальную коммуникационно-логистическую систему. Критически важно также обеспечить необходимую экономическую ревитализацию российской Балтики в формате индустриально-промышленно-научно-образовательных комплексов на кросскорпоративной и межрегиональной основе (прежде всего с опорой на фактически уже складывающуюся асимметричную трансакваториальную конурбацию «Санкт-Петербург – Калининград»).

Выводы

Траектория, структура и потенциал морской активности России неразрывно связаны со всей пространственно-временной динамикой нашей страны, с её меняющимися позициями в системе международных хозяйственных и политических отношений. Современный нам период (характеризуемый ростом межцивилизационной, межблоковой конфронтации с неизбежным в этих условиях приматом геополитики над экономикой) порождает для ключевых отраслей морского хозяйства существенные дополнительные риски, параллельно иницируя дополнительные усилия по сохранению (и повышению) общей «мореориентированности» Российской Федерации. Актуализируются в данном контексте и общественно-географические исследования проблематики Мирового океана с фокусировкой внимания на: геополитической детерминанте морской активности страны; морском ресурсоведении (и ресурсопользовании); новых условиях и форматах морской трансграничной регионализации; структурах военно-морской географии; пространственных форматах континентально-океанической дихотомии; научно-технологической составляющей индустриально-портового комплексобразования; общественно-географическом обосновании «национализации» (и регионализации) позитивных эффектов «присутствия» России, её корпораций в акваториях Мирового океана; географических аспектах воспроизводства «морской культуры» (в том числе военно-морской, научно-исследовательской); социально-экологических и эколого-экономических аспектах морской тематики.

Исследование выполнено в рамках гранта РНФ 22-28-00022 «Геоэкономические и геополитические детерминанты трансформации центрально-периферийных структур в трансграничных «морских» регионах: концептуализация, мониторинг и моделирование в интересах государственного управления (на материалах Балтики, Каспия и Причерноморья)» в Южном федеральном университете.

Литература

1. Алхименко А. П. Военно-морская география. Л. 1991. 152 с.
2. Алхименко А. П., Цветков В. Ю. Балтийское море: Международный природно-хозяйственный регион. Спб.: РГО. 2002. 45 с.
3. Бакланов П. Я. Морское пространственное планирование: теоретические аспекты // Балтийский регион. 2018. Т. 10, № 2. С. 76-85.
4. Бакланов П. Я., Мошков А. В., Романов М. Т. Особенности комплексобразования в приморских аква-территориальных зонах Дальнего

- Востока // Географические проблемы Мирового океана. Л.: Наука, 1985. С. 94-99.
5. Бакланов П. Я. Тихоокеанская Россия: географические и геополитические факторы развития // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2015, № 5. С. 8-19.
 6. Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Академ. изд-во «Гео», 2008. 369 с.
 7. Бондаренко В. С. Экономико-географическое изучение приморских зон // Вестник МГУ. География. 1981. № 1. С. 36-41.
 8. Вольхин Д. А. "Приморский фактор» социально-экономической и демографической динамики Крыма // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов 2016. № 5. С. 154-169.
 9. Гогоберидзе Г. Г. Комплексное районирование приморских территорий Мирового океана. СПб. Изд-во РГГМУ. 2007. 396 с.
 10. Дергачёв В. А. Перспективы формирования портово-промышленных комплексов СССР // Известия Всесоюзного географического общества. 1985. № 6. С. 497-503.
 11. Дружинин А. Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Серия географическая. 2016. С. 10-19.
 12. Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 2. С. 85-100.
 13. Дружинин А. Г. Евразийские векторы морехозяйственной активности России (общественно-географические проекции) // География и природные ресурсы. 2020. № 2. С.5-14.
 14. Дружинин А. Г. «Морская составляющая» общественной географии современной России: базовые подходы и концепты // Географический вестник. 2020, № 2 (53). С. 24-37.
 15. Дружинин А. Г., Кузнецова О. В. Учет «фактора моря» в федеральном регулировании пространственного развития России: постсоветский опыт и современные приоритеты // Балтийский регион. 2022. Т. 14, № 4. С. 4-19
 16. Дружинин А. Г. Талассоаттрактивность населения в современной России: общественно-географическая экспликация // Балтийский регион. 2017. Т. 9. №2. С. 28-43.
 17. Лавров С. Б. Размещение материального производства и непроемкой сферы на берегах океана // Экономическая география Мирового океана. Л.: Наука. 1979. С. 85-92.
 18. Михайлов А. С. Приморские агломерации в трансформации национального инновационного пространства // Балтийский регион. 2019. № . С. 29-42.
 19. Тренин Д. В. «Переиздание» Российской Федерации // Россия в глобальной политике. 2022. Т. 20. №. 2. С. 27-33.
 20. Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. N 512 "Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации" [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/405077499/>.
 21. Федоров Г. М., Корнеев В. С. Социально-экономическая типологизация приморских регионов России // Балтийский регион. 2015. № 4 (26). С. 121-134.

22. Федоров Г. М., Кузнецова Т. Ю., Разумовский В. М. Влияние близости моря на развитие экономики и расселения Калининградской области // Известия Русского географического общества. 2017. Т. 149. № 3. С. 15-31.
23. Druzhinin A. G., Lachininskii S. S. Russia in the World Ocean: Interests and Lines of Presence // Regional Research of Russia, 2021, Vol. 11, No. 3, pp. 336–348.

A. G. Druzhinin

Geopolitical determinants and priorities of "sea orientation" of Modern Russia: human-geographical analysis

¹ Southern Federal University, Rostov-on-Don,

² Institute of Geography of the RAS, Moscow

e-mail: alexdru9@mail.ru

Abstract. *The article is devoted to assessing the impact of current geopolitical processes on Russia's positions, capabilities and priorities in the World Ocean, on the state and structural transformations of maritime activity in our country, as well as its projection on the spatial development of Russian society. It is shown that the conflict in the Russia–West system, which has sharply manifested itself since February 2022, initiates the restructuring of the leading sectors of the marine economy; the significant influence of the "Sea factor" on the spatial development of the country, at the same time, as a whole (including in the medium and long term) saved. The strategic objectives of the "maritime agenda" of the Russian Federation are emphasized. The most important directions of "sea-oriented" human-geographical analysis related to the current geopolitical processes are substantiated.*

Keywords: *geopolitical changes, Russia, World Ocean, marine economy, spatial development, aqua-territorial structures, central-peripheral relations, Human Geography.*

References

1. Alkhimenko A. P. Voenno-morskaya geografiya. L. 1991. 152 s. (in Russian)
2. Alkhimenko A. P., Tsvetkov V. Yu. Baltiyskoe more: Mezhdunarodnyy prirodno-khozyaystvennyy region. Spb.: RGO. 2002. 45 s. (in Russian)
3. Baklanov P. Ya. Morskoe prostranstvennoe planirovanie: teoreticheskie aspekty // Baltiyskiy region. 2018. T. 10, № 2. S. 76-85. (in Russian)
4. Baklanov P. Ya., Moshkov A. V., Romanov M. T. Osobennosti kompleksoobrazovaniya v primorskikh zonakh Dal'nego Vostoka // Geograficheskie problemy Mirovogo okeana. L.: Nauka, 1985. S. 94-99. (in Russian)
5. Baklanov P. Ya. Tikhookeanskaya Rossiya: geograficheskie i geopoliticheskie faktory razvitiya // Izvestiya Rossiyskoy akademii nauk. Seriya geograficheskaya. 2015, № 5. S. 8-19. (in Russian)
6. Bezrukov L. A. Kontinental'no-okeanicheskaya dikhotomiya v mezhdunarodnom i regional'nom razvitii. Novosibirsk: Akademicheskoe izd-vo «Geo», 2008. 369 s.
7. Bondarenko V. S. Ekonomiko-geograficheskoe izuchenie primorskikh zon // Vestnik MGU. Geografiya. 1981. № 1. S. 36-41. (in Russian)

8. Vol'khin D. A. "Primorskiy faktor» sotsial'no-ekonomicheskoy i demograficheskoy dinamiki Kryma // Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya. Vestnik Assotsiatsii rossiyskikh geografov-obshchestvovedov. 2016. № 5. S. 154-169. (in Russian)
9. Gogoberidze G. G. Kompleksnoe rayonirovanie primorskikh territoriy Mirovogo okeana. SPb. Izd-vo RGGMU. 2007. 396 s. (in Russian)
10. Dergachev V. A. Perspektivy formirovaniya portovo-promyshlennykh kompleksov SSSR // Izvestiya Vsesoyuznogo obshchestva. 1985. № 6. S. 497-503. (in Russian)
11. Druzhinin A. G. «Morskaya sostavlyayushchaya» rossiyskoy obshchestvennoy geografii: traditsii i novatsii // Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya. 2016. S. 10-19. (in Russian)
12. Druzhinin A. G. Primorskaya zona Rossii kak obshchestvenno-geograficheskiy fenomen: podkhody k kontseptualizatsii i delimitatsii // Baltiyskiy region. 2016. T. 8, № 2. S. 85-100. (in Russian)
13. Druzhinin A. G. Evraziyskie vektory morekhozyaystvennoy aktivnosti Rossii (obshchestvenno-geograficheskie proektsii) // Geografiya i prirodnye resursy. 2020. № 2. S. 5-14. (in Russian)
14. Druzhinin A. G. «Morskaya sostavlyayushchaya» obshchestvennoy geografii sovremennoy Rossii: bazovye podkhody i kontsepty // Geograficheskiy vestnik. 2020, № 2 (53). S. 24-37. (in Russian)
15. Druzhinin A. G., Kuznetsova O. V. Uchet «faktora morya» v federal'nom regulirovanii prostranstvennogo razvitiya Rossii: postsovetskiy opyt i sovremennyye priority // Baltiyskiy region. 2022. T. 14, № 4. S. 4-19. (in Russian)
16. Druzhinin A. G. Talassoatraktivnost' naseleniya v sovremennoy Rossii: obshchestvenno-geograficheskaya eksplikatsiya // Baltiyskiy region. 2017. T. 9. № 2. S. 28-43. (in Russian)
17. Lavrov S. B. Razmeshchenie material'nogo proizvodstva i neproizvodstvennoy sfery na beregakh okeana // Ekonomicheskaya geografiya Mirovogo okeana. L.: Nauka. 1979. S. 85-92. (in Russian)
18. Mikhaylov A. S. Primorskie aglomeratsii v transformatsii natsional'nogo innovatsionnogo prostranstva // Baltiyskiy region. 2019. № . S. 29-42. (in Russian)
19. Trenin D. V. «Pereizdanie» Rossiyskoy Federatsii // Rossiya v global'noy politike. 2022. T. 20. No. 2. S. 27-33. (in Russian)
20. Ukaz Prezidenta RF ot 31 iyulya 2022 g. N 512 "Ob utverzhdenii Morskoy doktriny Rossiyskoy Federatsii" URL://base.garant.ru/405077499/. (in Russian)
21. Fedorov G. M., Korneevets V. S. Sotsial'no-ekonomicheskaya tipologizatsiya primorskikh regionov Rossii // Baltiyskiy region. 2015. № 4 (26). S. 121-134. (in Russian)
22. Fedorov G. M., Kuznetsova T. Yu., Razumovskiy V. M. Vliyanie blizosti morya na razvitie ekonomiki i rasseleniya Kaliningradskoy oblasti // Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshchestva. 2017. T. 149. № 3. S. 15-31. (in Russian)
23. Druzhinin A. G., and Lachininskii S. S. Russia in the World Ocean: Interests and Lines of Presence // Regional Research of Russia, 2021, Vol. 11, No. 3, pp. 336-348. (in English)

Поступила в редакцию 10.02.2023 г.