

DOI: <https://doi.org/10.31857/S0869-607115161-19>

РОССИЯ В МИРОВОМ ОКЕАНЕ: ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ, МАСШТАБ И ФОРМАТЫ «ПРИСУТСТВИЯ»

© А. Г. ДРУЖИНИН*,¹ С. С. ЛАЧИНСКИЙ**,²

* Южный федеральный университет, Ростов-на-Дону;
Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград

** Санкт-Петербургский государственный университет;
Институт проблем региональной экономики РАН, Санкт-Петербург

E-mail: ¹ alexdru9@mail.ru² lachininsky@gmail.com

Один из современных глобальных трендов — ускоренное формирование «голубой экономики», основывающейся на транспортно-логистических, ресурсно-сырьевых и иных возможностях морей и океанов, занимающих более 70 % поверхности Земли. В статье обоснован рост геоэкономической и геополитической значимости Мирового океана для России и реализации ее геополитических и геоэкономических интересов. На основании проведенного критического обзора исследований и взглядов отечественных и зарубежных ученых, посвященных реализации геоэкономической и геополитической стратегии мировых и некоторых ведущих региональных акторов, показаны интересы и возможности России и ее бизнес-структур в регионах Мирового океана. Рассмотрены геоэкономические и геополитические аспекты присутствия России с фокусировкой на деятельность национальных бизнес-структур и ВМФ. Определены приоритетные направления присутствия России в регионах Мирового океана.

Ключевые слова: Мировой океан, геоэкономика, геополитика, интересы, регионы, «голубая экономика», присутствие, корпорации, морехозяйственная деятельность.

Введение и постановка проблемы. Мировой океан и тесно сопряженные с ним приморские зоны исторически выступают ареной глобальной конкуренции, сотрудничества и создания новой стоимости. Еще в конце XIX столетия А. Т. Мэхен в знаменитой книге «Влияние морской силы на историю», 1660—1783, утверждал, что «обладание морем или контроль над ним и пользование им являются теперь и всегда были великим фактором в истории мира» (цит. по: [10]). Значение «прибрежных полос» средиземных морей как источника «державной мощи» подмечал один из основоположников российской геополитики В. П. Семёнов-Тян-Шанский [19]. Преимущества «океанической экономики» констатировал П. Н. Савицкий [18], а Ф. Бродель не без основания полагал, что море «неизменно означало богатство» [5].

В докладе Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) вклад «экономики Мирового океана» в 2010 г. оценивался в 1.5 трлн долл. США, или примерно 2.5 % ВВП, а занятость — в 31 млн рабочих мест.

К 2030 г. объем «экономики Мирового океана» возрастет до 3 трлн долл. США [40]. Человеческая деятельность в Мировом океане и прибрежных районах ныне расширяется в беспрецедентных масштабах, оценки которых были произведены в ряде исследований [24, 37].

Присущая началу XXI в. возрастающая геополитическая и геоэкономическая значимость Мирового океана определяется, на наш взгляд, следующими компонентами: 1) глобальные перевозки и логистические узлы (около 90 % международных грузовых перевозок осуществляется по морским коммуникациям); 2) колоссальный минерально-сырьевой потенциал, включая углеводородные ресурсы и наличие нефтегазодобывающей инфраструктуры (в мире эксплуатируется 6000 морских нефтегазовых платформ, обеспечивающих 25—30 % мирового энергопотребления); 3) увеличение военного присутствия ведущих мировых и региональных акторов; 4) концентрация прибрежных мировых городов как «фокусов мировой экономики» (из 55 глобальных «альфа-городов» 34 находятся в пределах приморской зоны); 5) рост геополитической неопределенности и турбулентности; вступление человечества в иницилируемую доминирующей политико-экономической системой новую стадию «передела» глобальных ресурсов и сфер влияния.

В научных исследованиях приоритетное внимание морским ресурсам и «голубой экономике» уделяется практически со второй половины XX в. [35, 42]. Качественный и количественный анализ «голубой экономики» был проведен в разных странах [28, 29, 33]. Кроме того, значительно возросло число исследований, связанных с анализом законодательства, политики и стратегий, в отношении морских и прибрежных зон в мире [13—16]. Особый интерес представляет ряд геополитических и геостратегических разработок, связанных с анализом национальных интересов ведущих мировых акторов в Мировом океане [9, 30, 31, 36, 38].

С рубежа 1960-х—1970-х гг. экономико-географические исследования Мирового океана активно развиваются и в СССР (в трудах С. С. Сальникова, С. Б. Слевича, С. Б. Лаврова, В. А. Дергачёва, А. П. Алхименко и др.). В 2010-е гг. в России наблюдается их ренессанс, сопровождающийся концентрацией соответствующей научной активности прежде всего в ведущих приморских городах: Владивостоке [1, 2, 23], Калининграде [20, 22], Ростове-на-Дону [11, 12, 26], Санкт-Петербурге [13—15]. Ее тональность и тематика отражают возрастающую «море-ориентированность» социально-экономического пространства современной России [26], пытающейся (как это зафиксировано в «Морской доктрине Российской Федерации») вновь обрести достойное место среди ведущих морских держав. Цель данной статьи — акцентировать морскую составляющую геоэкономических и геополитических интересов России, высветить масштаб и степень присутствия Российской Федерации (и ее ведущих хозяйствующих субъектов) в различных регионах Мирового океана.

«Море-ориентированность» современной России: важнейшие векторы. Берега России омываются водами двенадцати морей и одного моря-озера. Они принадлежат бассейнам трех океанов, а протяженность береговой линии российских морей составляет 60 985 км, в том числе побережья морей Северного Ледовитого океана — 39 940 км, Тихого океана — 17 740 км, Балтийского моря — 660 км, Азовского и Черного морей — 1185 км, Каспийского моря — 1460 км. Морское порубежье России выступает необходимой предпосылкой не только включенности страны в транснациональные рыночные обмены и воспроизводственные «цепочки», но и в мировую «голубую экономику».

Существенное повышение «море-ориентированности» постсоветской России обусловлено следующими факторами:

1) расширением сети и повышением загруженности морских портов, увеличением их грузооборота и расширением портово-логистической деятельности (за 1994—2018 гг. грузооборот морских портов России вырос в 7.8 раза, превысив 816 млн т);

2) строительством подводной инфраструктуры, включая — трубопроводы, энергетические кабели и оптико-волоконные линии;

3) укреплением Военно-морского флота и расширением его присутствия в Мировом океане;

4) увеличением объема производства морепродуктов и рыбы (суммарные уловы рыбы и морепродуктов в РФ в последние годы варьируют в диапазоне 5.5—6.5 млн т);

5) возрастающим интересом к минерально-сырьевому потенциалу морского шельфа (в первую очередь — сосредоточенным там запасам углеводородов);

6) императивами восстановления потенциала отечественного судостроения (в том числе в интересах реализации «морских» энергетических и иных проектов);

7) «сдвигом» населения в крупнейшие приморские города, включая Санкт-Петербургскую агломерацию, курортные зоны Причерноморья;

8) реиндустриализацией (как экспорто-ориентированной, так и нацеленной на импортозамещение) на основных приморских геоэкономических коридорах страны;

9) вовлеченностью России и ее приморских регионов в процессы аквально-территориальной трансграничной регионализации (на Балтике, в Причерноморье, на Каспии, в акватории Японского моря и др.) [26].

Сфокусируем внимание на некоторых наиболее значимых (в плане синергетических эффектов и перспективы) аспектах возрастающей «море-ориентированности».

Развитие морских портов. Современное морское портовое хозяйство России — это 67 морских портов суммарной мощностью около 1003.6 млн т/год с протяженностью причального фронта порядка 148 тыс. погонных метров [43, 44].

Согласно Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России в 2010—2020 гг.» [45] будут дополнительно введены современные высокотехнологичные механизированные перегрузочные комплексы мощностью 454 млн т, в том числе по перегрузке: *углеводородов* — на 286 млн т, в том числе на п-ве Ямал, в Мурманске (пос. Териберка), Усть-Луге (БТС-2), Тамани, Туапсе, порту Оля и др.; *сухогрузов* — на 168 млн т, а именно: угля (порты Мурманск, Высоцк, Тамань, Оля, Восточный, Ванино), зерна (порты Усть-Луга, Тамань, Оля, Владивосток, Ванино), а также контейнерные комплексы и универсальные причалы по переработке генеральных грузов (порты Архангельск, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Балтийск, Тамань, Туапсе, Сочи, Оля, Ванино, Сахалин, Петропавловск-Камчатский).

Значительное число мероприятий сфокусировано при этом на комплексное развитие транспортных узлов (уже сложившихся и успешно функционирующих на основных логистических маршрутах включения страны в глобальную экономику), где предусмотрено как строительство перегрузочных комплексов, так и железнодорожных и автомобильных подходов к портам (Мурманск, Калининград, Усть-Луга, Новороссийск, Тамань, Ростовский транспортный узел, Оля, Восточный, Ванино).

Геоэкономическая «многовекторность» развития портового хозяйства России сочетается с устойчивым реструктурированием грузооборота в пользу Причерноморья, Тихоокеанской России и портовых комплексов Арктической зоны.

Подводная инфраструктура. Интернет и связь. Важным направлением развития телекоммуникационного сектора, связи и Интернета в России стали подводные сетевые кабели, которые соединяют страну с другими мировыми телекоммуникационными центрами. За последнюю четверть века были реализованы следующие транс-акваториальные проекты:

— «*Российско-японская кабельная сеть*» (*RJCN*): г. Наоетсу (Япония) — г. Находка (Приморский край) — 1800 км;

— *Кабельная система «Хоккайдо — Сахалин»* (*HSCS*): г. Исикари (Япония) — г. Невельск (Сахалинская обл.) — 570 км;

— «*BCS North Phase-2*»: г. Котка (Финляндия) — п. Логи (Ленинградская область) — 280,4 км;

— «*Кавказская кабельная система*»: г. Балчик (Болгария) — г. Потти (Грузия) — г. Сочи — г. Новороссийск (Краснодарский край);

— *Кабельная система «Сахалин — Курильские острова»*: г. Южно-Сахалинск — г. Курильск — г. Южно-Курильск — п. Крабозаводское (Сахалинская обл.) — 940 км;

— «*Far East Submarine Cable System*»: г. Оха (Сахалинская обл.) — пос. Оля (Магаданская обл.) — с. Усть-Большерецк (Камчатский край) — 1855 км;

— «*Kerch Strait Cable*»: пос. Ильич (Краснодарский край) — г. Керчь — 46 км.

Энергетика. В начале 2000-х гг. Россия завершила крупный энергетический проект с ЕС «Балтийское энергокольцо». Электроэнергия с Ленинградской АЭС пошла по двум ветвям кабеля от п. Керново (близ г. Соснового Бора в Ленинградской обл.), до местечка Муссало рядом с городом Котка в Финляндии. Длина подводного кабеля составляет около 150 км. По высоковольтному подводному кабелю передается 8,7 млрд кВт·ч электроэнергии ежегодно. Проект оценивается в 300 млн евро, а срок его окупаемости при ежегодной прибыли порядка 117 млн евро не превышает 9 лет [17].

Значимым инфраструктурным проектом стал и сооруженный в 2015—2016 г. подводный энергомоет через Керченский пролив (мощность до 810 МВт), обеспечивший подключение энергосистемы Крыма к ЕЭС России.

В Тихоокеанской России выстраиваемые трансграничные взаимозависимости существенно укрепят проектируемое энергетическое кольцо между Россией, Китаем, КНДР, Южной Кореей и Японией. Предполагается протянуть три кабеля: 1) от порта Владивосток через КНДР до северной окраины провинции Кёнгидо, наиболее густонаселенной в Южной Корее; длина кабеля около 1 тыс. км; 2) по дну Желтого моря от китайского порта Вэйхай в южнокорейский порт Инчхон; 3) кабель, соединяющий Южную Корею с Японией.

Подводные трубопроводы. В 2000-е—2010-е гг. РАО «Газпром» (с участием иностранных партнеров) реализует масштабную программу сооружения международных газопроводов для экспорта российских углеводородов в страны Европейского Союза (Германия) и в Турцию общей стоимостью до 29 млрд долл. с объемом перекачки в 160 млрд м³ (табл. 1).

В случае полноформатного завершения проектов «Северный поток — 2» и «Турецкий поток», пропускная способность данных сооружений окажется эквивалентной 65 % от всего объема поставки в 2018 г. природного газа российским «Газпромом» на внешние рынки. Решения по строительству морских газотранспортных систем принимались в том числе в целях последовательного

Таблица 1
Подводные газопроводы России
Table 1. Underwater gas pipelines of Russia

Название	Расположение	Сроки реализации	Стоимость проекта	Длина (в том числе подводная), км	Объем перекачки, млрд м ³
«Голубой поток»	Кабельная система «Береговая» (Краснодарский край) — г. Самсун (Турция)	2001—2003	3.2 млрд долл.	1213 (396)	16
«Северный поток — 1»	Кабельная система «Портовая» (Ленинградская обл.) — г. Грайфсвальд (Германия)	2010—2012	7.4 млрд евро	1224	55
«Турецкий поток»	Кабельная система «Русская» (Краснодарский край) — г. Кыйыкей (Турция)	2017—2019	6—7 млрд долл.	1090 (910)	31.5
«Северный поток — 2»	Усть-Луга (Ленинградская обл.) — г. Грайфсвальд (Германия)	2019—2021	9.5 млрд евро	1224	55

снижения зависимости России от стран-транзитеров и купирования возможных геополитических рисков. При этом, уже с начала 2000-х гг. акцент все более смещается на «освоение» российскими компаниями рынка сжиженного природного газа (СПГ).

Добыча углеводородов на шельфе. Глобальная энергосырьевая специализация России (по данным Федеральной таможенной службы, почти 65 % объема российского экспорта в настоящее время приходится на топливно-энергетические товары) способствовала активизации интереса «Газпрома» и других профильных структур крупного бизнеса (компаний «Лукойл», «Новатэк», «Роснефть» и др.) к нефтяным и газовым месторождениям в приморских и шельфовых зонах страны.

С 1995 г. разведку и обустройство месторождений углеводородного сырья в северной части Каспийского моря осуществляет «Лукойл». С 1999 г. добыча энергоресурсов ведется (с 2007 г. под контролем «Газпрома») и на шельфе о. Сахалин. В 2006 г. здесь начато сооружение первого в России предприятия по производству сжиженного природного газа (СПГ); в 2018 г. его доля составила 4.8 % от общего спроса на СПГ в Азиатско-Тихоокеанском регионе и около 3.6 % от общемирового спроса на СПГ [6].

Центры «морской» газодобычи формируются «Газпромом» в Камчатском крае, а также в шельфовых зонах Охотского и Карского морей; этой же компанией начата добыча нефти на Приразломном месторождении в Печорском море, а также прорабатывается проект предприятия СПГ во Владивостоке. Проявляет морехозяйственную активность и «Роснефть», владеющая в настоящее время 55 лицензиями на участки в акваториях арктических, дальневосточных и южных морей России. Крупный «море-ориентированный» (базирующийся на технологиях СПГ) проект реализуется на севере п-ва Ямал компанией «Новатэк», приступающей также к созданию опорных баз своего бизнеса (терминалы по хранению и перевалке СПГ) в Мурманской области и на Камчат-

ке. В итоге существенно возросло транспортно-логистическое значение всего арктико-тихоокеанского морского порубежья страны, включая и Северный морской путь: перевозки грузов по данному маршруту в 1990 г. составляли 7 млн т, к 2000 г. они снизились до 1.5 млн т, вновь достигнув «советского» объема в 2016 г., а в 2018 составив 19.7 млн т).

«Многовекторность» присутствия России в Мировом океане. Присутствие России в Мировом океане определяется национальными интересами страны, сформулированными в Морской доктрине РФ [16]. Отметим, что со времен СССР это присутствие существенно сократилось и в большей степени ограничивается акваториями морей и океанов, непосредственно омывающих Россию. При этом на Балтике сконцентрированы погрузочные терминалы, обеспечивающие около 30 % грузооборота всех морских портов страны, два (из четырех) магистральных подводных газопровода и целый ряд сложившихся приморских производственных кластеров (автосборка, пищевая промышленность, химия, судостроение). Причерноморское направление морской активности обеспечивает треть грузооборота российских морских портов; здесь же локализованы трубопроводные системы «Голубой поток» и «Турецкий поток», сконцентрированы основные приморские курортные территории. К Тихоокеанской России приурочено почти 66 % общероссийских уловов рыбы и других биоресурсов и почти четверть всего российского грузооборота морских портов; на шельфе Сахалина реализуются крупные экспортноориентированные энергетические проекты. Каспийский сегмент морской активности значим нефте- и газодобычей (месторождения Ю. Корчагина, В. Филановского и др.). Арктическое направление выделяется военно-силовой составляющей (до 30 % от всего корабельного состава ВМС РФ), рыбохозяйственными кластерами (около 20 % национальной рыбодобычи), а также перспективами эксплуатации минерально-сырьевых ресурсов шельфа.

Будучи многовекторной, морская политика и присутствие России в Мировом океане фокусируется в следующих географических направлениях — Атлантическое, Арктическое, Тихоокеанское, Каспийское, Индоокеанское и Антарктическое (табл. 2).

С евразийскими приоритетами в морехозяйственной активности России корреспондирует рост ее присутствия в Индийском и Тихом океанах, а также в районах так называемых «душающих точек» (ключевые проливы). Симптоматично, что многие зарубежные исследователи указывают на особый потенциал и актуализировавшееся значение именно Индо-Тихоокеанского бассейна. Согласно прогнозам американского центра «Project for the Next American Century», «центр силы» мира переместится в Индо-Тихоокеанский регион, и конкуренция за влияние и ресурсы в этом регионе может перерасти в вооруженный конфликт. В частности, Т. П. М. Барнетт (цит. по: [32]) обосновывает внимание к Индийскому океану со стороны США тем, что это самый «ядерный» из океанов, где присутствуют суда всех ядерных держав, включая Великобританию, Францию, КНР, Россию, Индию, Пакистан и Израиль.

Для КНР геэкономическое значение Индийского океана определяется тем, что через него проходит более 80 % импортируемой страной нефти. Кроме этого, в «Морской стратегии Китая» [34] указывается, что важнейшим мотивом развития морской силы является резкий рост внешней торговли, осуществляемой по морским коммуникациям. В 2013 г. в КНР утвердили концепцию «Морской шелковый путь XXI века» в качестве стратегии развития, направленной на расширение связности инфраструктуры в Юго-Восточной Азии, Океании, Индийском океане и Восточной Африке.

Таблица 2

Приоритетные направления присутствия России в акваториях Мирового океана

Table 2. Priority areas of Russian presence in the world ocean

Географическое направление	Акватория	Геоэкономические и геополитические интересы
Атлантическое	Балтийское море	Развитие прибрежно-портовой инфраструктуры; строительство логистических комплексов и комплексов по переработке углеводородного сырья; преодоление эксклавности Калининградской области
	Черное море Азовское море	Обеспечение баланса геополитических сил, интеграция Крыма в социально-экономическую систему России, развитие газотранспортной системы; расширение мощностей портовых комплексов в соответствии с ростом экспорта энергоносителей; реализация транспортно-транзитного потенциала приморских территорий, развитие приморских курортов
	Средиземное море	Обеспечение устойчивости товарных потоков из России в страны региона (традиционные и новые рынки российского экспорта); военно-стратегическое сдерживание
Арктическое		Обеспечение суверенитета РФ над находящимися в ее юрисдикции акваториями и территориями Арктики, развитие Северного морского пути; освоение арктического континентального шельфа и наращивание инфраструктуры перерабатывающих предприятий на побережье; создание и внедрение адаптивных технологий морехозяйственной деятельности
Тихоокеанское	Японское море	Развитие морских портов в интересах наращивания возможностей геоэкономического «коридора» на востоке России и включения страны в евразийские инфраструктурные проекты; обеспечение экономической и инфраструктурной связности дальневосточных регионов РФ; формирование надежной ресурсной базы газоснабжения и организация перспективных экспортных поставок, включая сжиженный природный газ; развитие полного цикла переработки рыбы и морепродуктов; обеспечение военно-стратегической безопасности восточного порубежья России
	Охотское море Берингово море	
Каспийское		Развитие и модернизация морских портов; формирование современного нефтегазодобывающего комплекса на российском секторе Каспия; решение задач региональной безопасности
Индокоеанское		Расширение российского судоходства; реализация продукции российского судостроения (военные суда и системы вооружений)
Антарктическое		Использование водных биологических ресурсов; научные исследования гидросферы, атмосферы и криосферы

Основной целью стратегии Индии является предотвращение доминирующего положения КНР в Индийском океане, в том числе через препятствование появлению китайского проекта «Жемчужное ожерелье» (морские базы вдоль южного побережья Евразии) и «Один пояс — один путь» (сухопутные маршруты транспортировки грузов из КНР в Европу).

Для России в данном контексте стратегически важна не только «демонстрация флага» в южном и восточном морском порубежье Евразии, но и партнерство с ведущими региональными «центрами силы» в рамках реализуе-

мых ими морехозяйственных (в первую очередь транспортно-логистических) проектов.

В 1999 г. ряд транспортных фирм из Индии, Ирана и России подписали соглашение об экспортно-импортной транспортировке контейнеров по международному транспортному коридору Шри-Ланка—Индия—Иран—Каспийское море—Россия. В 2000 г. в ходе второй Евроазиатской конференции по транспорту подписано межправительственное соглашение о создании коридора «Север—Юг». Странами-участницами стали Россия, Иран и Индия. В 2002 г. принят Федеральный закон о ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север—Юг». Конечными пунктами назначения которого на российской территории должны стать порты Санкт-Петербурга и Усть-Луги, откуда грузы из государств Персидского залива, Индии и стран Юго-Восточной Азии могут направляться в страны Северной Европы. Таким образом, акватории Аравийского моря и Персидского залива также попадают в орбиту российского присутствия.

Факторы и направления наращивания присутствия России в Мировом океане. Военное присутствие. В эпоху СССР морские интересы страны имели глобальный масштаб. Их воплощением стала Морская стратегия ВМФ, разработанная в середине 1960-х гг., ее автором считают Главнокомандующего ВМФ СССР С. Г. Горшкова [43]. В соответствии с этой стратегией ВМФ должен быть способен совместно с другими видами вооруженных сил своими морскими стратегическими ядерными силами уничтожить наземные объекты противника, уничтожить или ослабить его аналогичные силы для предотвращения ядерного удара по территории своей страны. Современная Морская доктрина РФ [16] опирается на следующие механизмы и инструменты реализации:

- 1) защита национальных интересов с помощью ВМФ;
- 2) демонстрация флага и военной силы в Мировом океане;
- 3) охрана и защита государственной границы, территориального моря, континентального шельфа и исключительной экономической зоны;
- 4) развитие сил и системы базирования флотов.

В настоящее время Россия располагает более чем 50 пунктами военно-морского базирования, в том числе на морях Атлантического океана (Балтийск, Кронштадт, Севастополь, Новороссийск, Очамчира, морской порт Тартус в Сирии и др.); на морях Арктики (Гаджиево, Видяево, Гремиха, Западная Лица, Полярный, Оленья Губа и др.); в Тихом океане (Вилочинск, Владивосток, Советская Гавань, Фокино, Дунай) и на Каспийском море (Каспийск, Астрахань, Махачкала). Отметим, что присутствие России в Мировом океане снизилось в 1990—начале 2000-х гг. и в 2010-е гг. преимущественно ограничивается прибрежными водами, омывающими Евразию. Личный состав ВМФ РФ в 2019 г. составил 150 тыс. чел. и 213 кораблей, в том числе 69 подводных лодок (из них 46 атомных) [46]. По данным на 2019 г. для ВМФ РФ были открыты: 19 портов в морях и заливах Евразии (8 — в Средиземном море и 4 — в Аравийском море), 1 порт в Карибском море (Венесуэла), 1 порт в Тасмановом море (Австралия) и 1 порт в Гвинейском заливе (Камерун).

Несмотря на военную специфику и ограниченность данных, некоторые представления о сравнении боевых возможностей ВМФ РФ и США можно получить из специальных докладов и аналитических справок [47].

По сравнению с «провальным» 2017 г., когда ВМФ России получил всего два боевых корабля и ледокол, 2018 г. оказался вполне успешным. В част-

ности, Северный флот пополнился головным судном тылового обеспечения проекта 23120 «Эльбрус». Черноморский флот ввел в строй малый ракетный корабль «Вышний Волочек» проекта 21631. Кроме того, были спущены на воду: головной большой десантный корабль проекта 11711 «Иван Грен» и судно связи проекта 18280 «Иван Хурс». ВПК передал ВМФ головной многоцелевой фрегат проекта 22350 «Адмирал Горшков». В конце 2018 г. состав флота дополнили малый ракетный корабль проекта 21631 «Орехово-Зуево», головной модульный патрульный корабль проекта 22160 «Василий Быков», корвет проекта 20380 «Громкий» и головной малый ракетный корабль проекта 22800, получивший наименование «Мытищи».

В то же время в рейтинге боевых возможностей отставание российского ВМФ от американских ВМС не только не сократилось, но и возросло на 2 %. [45]. Если принять во внимание находящиеся в опытной эксплуатации корабли, корабли и катера ремонта и резерва, суда вспомогательного флота, можно говорить о практически равном списочном составе сторон; при этом ВМФ РФ продолжает уступать ВМС США по боевому потенциалу чуть менее чем на треть. Причина увеличения разрыва кроется в том, что большинство новинок ВМФ РФ относятся к классу малых ракетных кораблей и кораблей прибрежной зоны, весовой коэффициент которых — 1 ед. Между тем, судостроительная отрасль США ежегодно передает флоту 2—3 ракетных эсминца класса «Арли Бёрк» (коэффициент — 3 ед.) и по столько же многоцелевых атомных подлодок класса «Вирджиния» (коэффициент — 5) [47]. Важным сигналом в развитии отечественного подводного флота стал прогресс в строительстве серии АПЛ модернизированного проекта 885М «Ясень-М», первая из которых — «Казань» — летом 2019 г. возобновит испытания, а до конца года планируется ее передача ВМФ РФ.

Констатируя асимметрию в присутствии в Мировом океане морских сил России и США, отметим, что именно российский ВМФ стал главным бенефициаром «Государственной программы вооружения на 2011—2020 годы» (ГПВ-2020), поскольку на его долю пришлось 25 % всего объема запланированных расходов [7]. В оставшееся до завершения ГПВ-2020 время можно ожидать передачу флоту еще не более 7 подводных лодок (3 атомных ракетных проекта 09552, 3 атомных многоцелевых проекта 08551, 1 торпедо-ракетной дизель-электрической проекта 06770) и 19 боевых надводных кораблей (2 фрегатов проекта 22350, 4 корветов проекта 20380, 2 корветов проекта 20385, 4 патрульных кораблей проекта 22160, 5 малых ракетных кораблей проекта 21631, 2 больших десантных кораблей проекта 11711) [48]. Но и при этом процент исполнения мероприятий программы составит: по подводным лодкам — 75 %, по боевым надводным кораблям — 70 % [48].

Важно подчеркнуть, что в отношении подводной составляющей ВМФ дисбаланс между ВМФ РФ и ВМФ США практически нивелируется: по атомным подводным лодкам с баллистическими ракетами соотношение 10:14 в пользу США, по торпедным подводным лодкам и подводным лодкам с противокорабельными и крылатыми ракетами соответственно 48:53.

Что касается Китая, то в «Белой книге» Правительства КНР 2015 г. подчеркивается необходимость перехода от защиты исключительно прибрежных территорий к комплексному обеспечению безопасности как в прибрежных районах, так и в открытом море. Современная военная стратегия КНР выделяет морское направление развития вооруженных сил как одно из четырех ключевых (наряду с космосом, киберпространством и ядерной сферой).

Таблица 3

**Динамика объемов перевалки российских грузов через морские порты
России и сопредельных государств, млн т ^[50, 51]**

**Table 3. Dynamics of volumes of transshipment of Russian cargo through seaports
of Russia and neighboring countries, m tons ^[50, 51]**

Виды перевозок / государственная принадлежность портов	Год			
	2011 (2009)	2013	2015	2016 (2017)
Всего грузов	639.5	674.5	739.2	769.1
Через порты России, всего	535.6	589.8	676.8	721.9
	(496)			(787)
В том числе каботажные	32.1	36.0	56.1	71.9
В том числе внешнеторговые	503.5	553.8	620.7	650.0
Через порты сопредельных стран, всего	103.9	84.8	62.4	47.2
В том числе Балтии	69.6	65.7	53.3	42.5
В том числе Украины	34.2	19.1	9.1	4.7
Всего внешнеторговых грузов России	607.4	638.6	683.1	697.2
Доля портов сопредельных стран в объеме перевалки внешнеторговых грузов РФ, %	17.1	13.3	9.1	6.8

Согласно данным Международного института стратегических исследований, в 2018 г. КНР обладала 62 подводными лодками ^[49]. Активно наращивает свой военно-морской потенциал и Индия, располагающая более 180 кораблями и 200 самолетами морской авиации ^[50].

Военно-стратегическая конкуренция ведущих морских держав отражает геостратегическую роль Мирового океана, его возрастающую значимость в системе современной экономики.

Морские грузоперевозки и развитие судостроения. Важнейшей задачей в 2000-е гг. стало переключение части внешнеторговых грузопотоков Российской Федерации с портов стран Балтии, Украины и Финляндии на порты РФ, что было отражено в 2012 г. в «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года». В соответствии с данным документом к 2030 г. перевалку российских грузов через порты сопредельных стран в общем объеме перевалки российских внешнеторговых грузов планируется снизить до 4 %.

В табл. 3 показано, что с 2011 по 2016 г.¹ перевалка российских грузов через порты Украины снизилась на 86 %, а через порты стран Балтии на 39 %. Прирост грузооборота портов за данный период составил 35 %, а за 2009—2017 г. — 59 %. Доля портов сопредельных стран в объеме перевалки внешнеторговых грузов, снизилась с 17.1 % в 2011 г. до 6.8 % в 2016 г. и далее продолжает сокращаться.

Активизация внешнеторговой деятельности в последние годы происходит за счет форсированного экспорта сырьевых товаров. При этом основные экс-

¹ Период, на который пришелся экономический кризис 2013—2017 гг., а также взаимное «санкционное» противостояние России и стран ЕС и США. В 2014 г. произошли события на Украине, которые привели к разрыву экономических и внешнеторговых отношений.

Таблица 4

**Объем перевалки важнейших сырьевых экспортных грузов РФ
морем в 2016 и 2018 гг., млн т ^[53, 54]**

**Table 4. The volume of transshipment of the most important commodity export cargo of Russia
by sea in 2016 and 2018, million tons ^[53, 54]**

Основные экспортные товары	2016 г.		2018 г.	
	Объем, млн т	Доля экспорта морем, %	Объем, млн т	Доля экспорта морем, %
Уголь	166.1	82.0	199.5	80.9
Минеральные удобрения	31.5	51.4	34.0	52.3
Нефть	254.8	89.5	260.2	98.1
Нефтепродукты	156.0	90.2	150.0	96.7
Газ природный	198.7	—	220.6	—
Руда и черные металлы	36.9	76.4	37.3	81.5
Сжиженный природный газ	24.2	56.2	36.7	63.2

портные грузы преимущественно отправляются морем (более 90 % — нефть и нефтепродукты; более 75 % — уголь, руда и черные металлы; более 50 % — минеральные удобрения, СПГ) (табл. 4).

Морские экспортно-импортные операции России обеспечиваются в основном благодаря фрахту зарубежных судов. Доля российских грузоперевозчиков устойчиво невелика и в настоящее время составляет не более 2 % ^[55]. Крупнейшей национальной судоходной компанией России по морской перевалке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа является ПАО «Современный коммерческий флот» (Совкомфлот), располагающее флотом из 146 судов общим дедвейтом 12.8 млн т ^[56]. «Совкомфлот» располагает судами в сегментах, наиболее востребованных ведущими российскими и международными нефтяными и газовыми компаниями. Компания участвует в обслуживании крупных энергетических проектов в России за ее пределами: «Ямал СПГ», «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Приразломное», «Новый порт», «Варандей», «Тангу».

Деятельность национальных энергетических корпораций. Значимым фактором присутствия России в акваториях Мирового океана выступают интересы ее крупнейших корпораций, прежде всего — нефтегазовых. Активность ПАО «НК „Роснефть“», ПАО «Газпром» и ОАО «Лукойл» наиболее заметна в Казахстане, Норвегии, Венесуэле, Египте, Вьетнаме и ряде других стран.

В частности, «Роснефть» участвует в разработке лицензионных участков на шельфе Норвежского сектора Баренцева моря. В рамках стратегического сотрудничества «Роснефти» с компанией «Экссон-Мобил» (США) сформирован консорциум для совместного участия в детальном геологическом изучении и уточнении ресурсного потенциала блоков на глубоководных участках шельфа Мозамбика. Доля «Роснефти» в консорциуме составляет 20 %.

Стратегический проект компании в Юго-Восточной Азии — строительство нефтеперерабатывающего и нефтехимического комплекса в г. Тубан (провинция Восточная Ява, Индонезия) с мощностью первичной переработки нефти до 15 млн т/год, который знаменует переход к повышению добавленной стоимости. В 2017 г. власти Венесуэлы выдали ПАО «НК „Роснефть“» лицензии на разработку шельфовых месторождений Мехильонес и Патао сроком на 30 лет.

Геологические запасы газа двух месторождений составляют 180 млрд м³. Компания является оператором разработки месторождений и сможет весь объем добываемой продукции направлять на экспорт, в том числе в виде СПГ.

«Ближневосточный вектор» связан с активизацией российских компаний в Египте, Ираке и Сирии. В 2017 г. «Роснефть» закрыла сделку по приобретению 30 % доли в концессионном соглашении по разработке газового месторождения Зохран (Египет). Реализация данного проекта расширяет компетенции компании в совместном освоении шельфовых месторождений газа, позволяет существенно нарастить добычу газа за рубежом и выйти на газовый рынок Египта с перспективой дальнейшего развития деятельности в стране и регионе в целом.

ПАО «Газпром» создает три крупных подводных газопровода, связывающих Россию с Германией и Турцией. Кроме этого, в порту Росток (Германия) «Газпром» и компания «Gasunie» реализуют проект строительства СПГ-терминала малой тоннажности для приема, хранения и отгрузки сжиженного природного газа для бункеровки судов, автономной газификации, использования в качестве газомоторного топлива. Загрузка терминала в Росток будет обеспечена сжиженным природным газом с планируемых мощностей «Газпрома» по производству СПГ на Северо-Западе России.

Нефтяная компания ОАО «Лукойл» участвует в разработке нефтегазоконденсатного месторождения «Центральное», находящегося в совместном пользовании России и Казахстана. Оно расположено в северной части акватории Каспийского моря в 150 км от Махачкалы. Для реализации проекта с российской стороны назначена уполномоченная организация ООО «Центр-Каспнефтегаз», созданная на паритетных условиях ОАО «Лукойл» и ПАО «Газпром» с долей участия 50 %, с казахстанской стороны — АО «Национальная компания „КазМунайГаз“». Важным проектом компании на Каспии является и разработка газоконденсатного месторождения «Шах-Дениз» площадью 860 км², расположенного в азербайджанском секторе Каспийского моря в 100 км юго-восточнее Баку на глубинах до 700 м. Соглашение о разделе продукции по проекту сроком на 40 лет и возможной пролонгацией на 12 лет вступило в силу в 1996 г., промышленная добыча начата в 2006 г.

С 2017 г. «Лукойл» участвует в разработке ряда нефтяных месторождений на шельфе Мексиканского залива (Мексика). Блок «12» расположен в южной части Мексиканского залива, в 50 км от берега (г. Торно Ларго); его площадь 521 км². В 2018 г. компания совместно с итальянской «Eni» выиграла право на заключение контракта в отношении Блока «28». Доля российского участника в консорциуме составит 25 %. С 1998 г. «Лукойл» реализует совместный добывающий проект WEEM («West Esh El-Mallaha») в Египте (район г. Хургада). В рамках проекта построено несколько важных инфраструктурных объектов, в том числе резервуарный парк общим объемом 9 тыс. м³ и экспортный нефтепровод протяженностью 100 км, который связал месторождения блока с нефтеналивными терминалами на западном побережье Красного моря — Рас Эль-Бихар и Гебель Аз-Зейт. В 2014 г. «Лукойл» вошел в глубоководный проект на участке Этинде (шельф Гвинейского залива), принадлежащем Камеруну.

Глобализация активности ведущих российских бизнес-структур создает предпосылки для расширения сферы геоэкономических и геополитических интересов России в пределах Мирового океана.

Заключение. На фоне катастрофического спада в экономике и ухода России из «глобальной игры» в 1990-е гг., в начале XXI в. наблюдается возвращение России в Мировой океан как арену конкуренции ведущих мировых и региональных акторов. Через демонстрацию флага, участие в освоении углеводородного сырья в ряде стран мира, сооружении важнейших подводных трубопроводов Россия и ее корпоративные бизнес-структуры демонстрируют впечатляющие успехи.

В последние два десятилетия, все плотнее и активнее вовлекаясь в транснациональные хозяйственные взаимозависимости и пытаясь обрести многовекторность в своей внешней политике, Россия одновременно устойчиво «разворачивается к Мировому океану». Это проявляется, прежде всего, в возрастающей морехозяйственной активности (развитие морских портов и портово-индустриальных комплексов, приморские и «шельфовые» энергетические проекты, возрождение отечественных судостроительных производств, реализация подводных газотранспортных проектов и др.), усилении геостратегического (в том числе и военно-силового) присутствия Российской Федерации как в прилегающих, так и в более отдаленных акваториях Мирового океана. Эти процессы четче высвечивают и делимитируют морские пространства (в первую очередь порубежные) как сферу приоритетных геоэкономических и геополитических интересов нашей страны. Последние имеют свои четкие пространственные контуры и форматы. Их практическая реализация зависит от ресурсной и инфраструктурной обеспеченности, специфики соседства и границ, масштаба и направленности трансграничной регионализации, изменяющейся архитектуры и пропорций российского и евразийского пространства, метаморфоз глобальной рыночной конъюнктуры и конфигурации геополитических «центров силы».

Место России в Мировом океане будущего (2020—2030-е гг.) будет определяться национальными интересами, детерминированными следующими положениями: 1) функционирование жизненно важных морских коммуникаций, включая прокладывание подводных кабелей и трубопроводов (расширение подводной инфраструктуры в Японском и Балтийском море); 2) комплексное использование ресурсов и пространств Мирового океана в целях устойчивого экономического и социального развития страны, ее приморских регионов (формирование динамичных приморских городов-миллионеров в Большом Калининграде, Большом Сочи, Большом Владивостоке и береговых урбанизированных зон в Калининградской и Ростовской областях, Приморском и Краснодарском краях); 3) освоения использования Арктической зоны РФ в интересах обороны и безопасности страны с участием военной составляющей ее морского потенциала.

Представляется, что важнейшей геополитической и геоэкономической задачей позиционирования России в Мировом океане к середине XXI в. должно быть преодоление того, что П.Н. Савицкий определил как «транспортную обездоленность внутриматериковой России (в смысле возможностей активного участия ее в мировом хозяйственном обмене)» [56]. Прежде всего, речь идет о формировании и выходе национальных цепочек добавленной стоимости на перспективные рынки («Ямал СПГ» — интегрированный проект по добыче, сжижению и поставкам природного газа; «Арктик СПГ-2» — проект компании «Новатэк» по добыче природного газа и по производству сжиженного природного газа (СПГ) на Гыданском полуострове; подключение Единой системы газоснабжения России к европейским газовым сетям через

проект «Северный поток — 2» и «Турецкий поток»; создание современной портовой инфраструктуры в регионах Японского, Охотского и Берингова морей).

Все это позволяет рассматривать позиционирование России в Мировом океане как фундаментальную, имманентную общественной географии проблематику.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 19-18-00005).

Список литературы

- [1] *Бакланов П. Я.* Морское пространственное планирование: теоретические аспекты // Балтийский регион. 2018. Т. 10. № 2. С. 76—85.
- [2] *Бакланов П. Я., Мошков А. В.* Пространственная дифференциация структуры экономики регионов арктической зоны России // Экономика региона. 2015. № 1 (41). С. 53—63.
- [3] *Безруков Л. А.* Геоэкономические основы геополитики (на примере концепции континентально-океанической дихотомии). Ч. 1 // Известия Иркутского государственного университета. Сер. Политология. Религиоведение. 2012. № 2(9). С. 34—40.
- [4] Большая российская энциклопедия [электронный ресурс]. URL://bigenc.ru/text/3250593 (дата обращения: 01.09.2019).
- [5] *Бродель Ф.* Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV—XVIII вв. Т. 1. Структуры повседневности. М.: Весь мир, 2007. 551 с.
- [6] Годовой отчет ПАО «Газпром» за 2018 год. М. 2019. 233 с. [Электронный ресурс] <https://www.gazprom.ru/f/posts/01/851439/gazprom-annual-report-2018-ru.pdf> (дата обращения: 10.07.2019).
- [7] Государственные программы вооружения Российской Федерации: проблемы исполнения и потенциал оптимизации. Аналитический доклад // Центр анализа стратегий и технологий, Москва, 2015. С. 23. Режим доступа: http://www.cast.ru/files/Report_CAST.pdf (дата обращения: 01.09.2019).
- [8] *Горшков С. Г.* Морская мощь государства. М.: Воениздат, 1976.
- [9] *Гудев П. А.* Политика США в Мировом океане // Международные процессы. 2016. Т. 14. № 1. С. 106—120.
- [10] *Дергачев В. А.* Геополитическая теория Больших многомерных пространств. Монография. (Электронное издание на CD + Интернет-гиперссылки) — Издательский проект профессора Дергачева, 2011. URL://dergachev.ru/great_hour_of_the_oceans/06.html#XShywuszaUk (дата обращения: 01.09.2019).
- [11] *Дружинин А. Г.* «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Серия географическая. 2016. № 6. С. 7—16.
- [12] *Дружинин А. Г.* Талассоаттрактивность населения в современной России: общественно-географическая экспликация // Балтийский регион. 2017. Т. 9 № 2. С. 28—43.
- [13] *Лачининский С. С., Лачининский А. С., Семенова И. В.* Геоэкономический фактор в формировании пространственной структуры Санкт-Петербургского приморского региона // Изв. РГО. 2016. Т. 148, вып. 2. С. 52—67.
- [14] *Лачининский С. С., Михайлов А. С., Самусенко Д. Н., Михайлова А. А., Сорокин И. С.* Роль приморских агломераций и городов в инновационном пространстве Европейской части России // Изв. РГО. 2019. Т. 151, вып. 3. С. 1—17.

- [15] Лачининский С. С., Семенова И. В. Санкт-Петербургский приморский регион. Геоэкономическая трансформация территории. СПб.: «Лема», 2015. 191 с.
- [16] Морская доктрина Российской Федерации. <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/uAFi5nvux2twaqjftS5yrlZUVTJan77L.pdf>
- [17] Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010—2021 годы)».
- [18] Савицкий П. Н. Континент Евразия. М.: Аграф, 1997. 464 с.
- [19] Семенов-Тянь-Шанский В. П. О могущественном территориальном владении применительно к России. Петроград: Типогр. М. М. Стасюлевича, 1915. 78 с.
- [20] Федоров Г. М., Кузнецова Т. Ю. Территориальные особенности развития прибрежных микрорайонов Балтийского региона // Экономика региона. 2019. Т. 15. № 1. С. 137—150.
- [21] Федоров Г. М., Кузнецова Т. Ю., Разумовский В. М. Влияние близости моря на развитие экономики и расселения Калининградской области // Изв. РГО. 2017. Т. 149, вып. 3. С. 15—31.
- [22] Федоров Г. М., Разумовский В. М., Кузнецова Т. Ю., Гуменюк Л. Г. Размещение и динамика численности населения приморских городов на Балтике // Изв. РГО. 2017. Т. 149, вып. 6. С. 14—24.
- [23] Baklanov P. Ya., Ermoshin V. V., Karakin V. P., Zharikov V. V., Van Cu N., Cham D. D. Coastal-marine nature management in Pacific Russia and Northern Vietnam: notions, structural features, and types // Geography and Natural Resources. 2017. V. 38. No. 4. P. 333—340.
- [24] Böhnke-Henrichs A, Baulcomb C, Koss R., et al. Typology and indicators of ecosystem services for marine spatial planning and management // Journal of Environmental Management, 2013. 130. P. 135—145. doi: 10.1016/j.jenvman.2013.08.027.
- [25] Clarke A. C. Towards a future maritime policy for the Union: a European vision for the oceans and seas. Brussels: European Commission. 2006.
- [26] Druzhinin A. The sea factor in the spatial and socio-economic dynamics of today's Russia // Quaestiones Geographicae. 2019. 38 (2). Boducki Wydawnictwo Naukowe, Poznań. P. 91—100.
- [27] Fernández-Macho J., González P, Virto J. An index to assess maritime importance in the European Atlantic economy // Marine Policy. 2016. 64. P. 72—81. doi: 10.1016/j.marpol.2015.11.011
- [28] Foley N. S., Corless R, Escapa M., et al. Developing a comparative marine socio-economic framework for the European Atlantic area // Journal of Ocean and Coastal Economics. 2014. 1(3). P. 1—25.
- [29] Kildow J. T., McIlgorm A. The importance of estimating the contribution of the oceans to national economies // Marine Policy. 2010. 34(3). P. 367—374. doi: 10.1016/j.marpol.2009.08.006.
- [30] Kurečić P. The New Great Game: Rivalry of Geostrategies and Geoeconomics in Central Asia // Hrvatski geografski glasnik. 2010. 72/1. P. 21—48.
- [31] Lee S. O., Wainwright J., Glassman J. Geopolitical Economy and the Production of Territory: The Case of US—China Geopolitical-Economic Competition in Asia // Environment and Planning A (2017). doi:10.1177/0308518X17701727.
- [32] Murphy A. Gerard Dussouy's Systemic Geopolitics // Geopolitics. 2010. 15 (1). P. 151.
- [33] Park K. S., Kildow J. T. The estimation of the ocean economy and coastal economy in south Korea. Monterey, USA: Center for the Blue Economy in Monterey Institute of International Studies. 2014.
- [34] Payette A., Guorui Tom Sun. China's two ocean strategy: Controlling waterways and the New Silk Road // Asia focus. 2017. 31. P. 1—23.

- [35] *Song W. L., He G. S., McIlgorm A.* From behind the Great Wall: the development of statistics on the marine economy in China // *Marine Policy*. 2013. 39. P. 120—127. doi: 10.1016/j.marpol.2012.09.006.
- [36] *Sparke M.* Geoeconomics, Globalisation and the Limits of Economic Strategy in Statecraft: A Response to Vihma // *Geopolitics*. 2018. (23) 1. P. 30—37. <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1326482>.
- [37] *Stojanovic T. A., Farmer C. J.* The development of world oceans & coasts and concepts of sustainability // *Marine Policy*. 2013. 42. P. 157—165. doi: 10.1016/j.marpol.2013.02.005.
- [38] *Suárez-de Vivero Juan L., Rodríguez M. J. C.* Forecasting geopolitical risks: Oceans as source of instability // *Marine Policy*. 2017. 75. P. 19—28.
- [39] *Suris-Regueiro J. L., Garza-Gil M. D., Varela-Lafuente M. M.* Marine economy: a proposal for its definition in the European Union // *Marine Policy*. 2013. 42. P. 111—124. doi: 10.1016/j.marpol.2013.02.010.
- [40] *The Ocean Economy in 2030.* OECD Publishing, Paris. 2016. URL://dx.doi.org/10.1787/9789264251724-en.
- [41] *Vivero J. L., Mateos J. C.* The Spanish approach to marine spatial planning. Marine Strategy Framework Directive vs. EU integrated maritime policy // *Marine Policy*. 2012. 36(1). P. 18—27. doi: 10.1016/j.marpol.2011.03.002.
- [42] *Zhang Yaoguang, Wang Guoli, Liu Kai, et al.* A study on the characteristics of regional differentiation in China's marine economy and demarcation of marine economic areas // *Economic Geography*. 2015. 35(9). P. 87—95.
- [43] URL://portnews.ru/news/254361/ (дата обращения: 01.09.2019).
- [44] URL://rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf (дата обращения: 01.09.2019).
- [45] URL://centerproekt.ru/news/publicationfull-10.html (дата обращения: 01.09.2019).
- [46] URL://tass.ru/info/6708280 (дата обращения: 01.09.2019).
- [47] URL://flot.com/nowadays/structure/techreadiness/2018/ (дата обращения: 01.09.2019).
- [48] URL://cast.ru/products/articles/predvaritelnye-itogi-gpv-2020-v-chasti-voennogokorablestroeniya.html (дата обращения: 01.09.2019).
- [49] URL://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6367033 (дата обращения: 01.09.2019).
- [50] URL://topwar.ru/87710—vooruzhennye-sily-indii.html (дата обращения: 01.09.2019).
- [51] URL://morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=67534 (дата обращения: 01.09.2019).
- [52] URL://morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=67534 (дата обращения: 01.09.2019).
- [53] URL://www.morport.com/sites/default/files/inline/nomenklatura.pdf (дата обращения: 01.09.2019).
- [54] URL://morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=67534 (дата обращения: 01.09.2019).
- [55] URL://ru.investinrussia.com/transp-industry (дата обращения: 01.09.2019).
- [56] URL://scf-group.ru/fleet/fleetlist/ (дата обращения: 01.09.2019).
-

Russia at the World Ocean: geoeconomic and geopolitical interests, scale and formats of «presence»

© A. G. Druzhinin, *¹ S. S. Lachininskii**²

* Southern Federal University, Rostov-on-don; Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad

** St. Petersburg State University; Institute of Regional Economics of RAS, Saint-Petersburg

E-mail: ¹ alexdru9@gmail.com

² lachininsky@gmail.com

One of the modern global trends is the accelerated formation of a “blue economy” based on transport and logistics, resource-raw materials and other capabilities of the seas and oceans, which occupy more than 70% of the Earth’s surface. The article substantiates the growth of the geo-economic and geopolitical significance of the World Ocean for Russia and the realization of its geopolitical and geo-economic interests. Based on a critical review of research and the views of domestic and foreign scientists concerned the implementation of the geo-economic and geopolitical strategies of world and some leading regional actors, the interests and opportunities of Russia and its business structures in the regions of the World Ocean are shown. The geo-economic and geopolitical aspects of the presence of Russia are examined with a focus on the activities of national business structures, the Navy as well. The priority areas of Russia's presence in the regions of the World Ocean are determined.

Key words: oceans, geo-economics, geopolitics, interests, regions, «blue economy», presence, corporations, maritime activities.

References

- [1] *Baklanov P. Ya.* Morskoe prostranstvennoe planirovanie: teoreticheskie aspekty // Baltijskij Region. 2018. T. 10. No. 2. S. 76—85.
- [2] *Baklanov P. Ya., Moshkov A. V.* Prostranstvennaya differenciaciya struktury e’konomiki regionov arkticheskoy zony Rossii // E’konomika regiona. 2015. No. 1 (41). S. 53—63.
- [3] *Bezrukov L. A.* Geoe’konomicheskie osnovy geopolitiki (na primere koncepcii kontinental’no-okeanicheskoy dixotomii). Ch. 1 // Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Politologiya. Religiovedenie. 2012. No. 2(9). S. 34—40.
- [4] Bol’shaya rossijskaya e’nciklopediya [e’lektronnyj resurs]. URL://bigenc.ru/text/3250593 (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [5] *Brodell’ F.* Material’naya civilizaciya, e’konomika i kapitalizm, XV—XVIII vv. T. 1. Struktury povsednevnosti. M.: Ves’ mir, 2007. 551 s.
- [6] Godovoj otchyot PAO «Gazprom» za 2018 god. M. 2019. 233 s. [E’lektronnyj resurs] <https://www.gazprom.ru/f/posts/01/851439/gazprom-annual-report-2018-ru.pdf> (data obrashheniya: 10.07.2019).
- [7] Gosudarstvennye programmy vooruzheniya Rossijskoj Federacii: problemy ispolneniya i potencial optimizacii. Analiticheskij doklad // Centr analiza strategij i tehnologij, Moskva, 2015. S. 23. Rezhim dostupa: http://www.cast.ru/files/Report_CAST.pdf (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [8] *Gorshkov S. G.* Morskaya moshh’ gosudarstva. M.: Voenizdat, 1976.
- [9] *Gudev P. A.* Politika SShA v Mirovom okeane // Mezhdunarodnye processy. 2016. T. 14. No. 1. S. 106—120.
- [10] *Dergachev V. A.* Geopoliticheskaya teoriya Bol’shix mnogomernyx prostranstv. Monografiya. (E’lektronnoe izdanie na CD + Internet-giperssyliki) — Izdatel’skij proekt professora Dergacheva, 2011. URL://dergachev.ru/great_hour_of_the_oceans/06.html#.XShywuszaUk (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [11] *Druzhinin A. G.* «Morskaya sostavlyayushhaya» rossijskoj obshhestvennoj geografii: tradicii i novicii // Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya. 2016. No. 6. S. 7—16.
- [12] *Druzhinin A. G.* Talassoatraktivnost’ naseleniya v sovremennoj Rossii: obshhestvenno-geograficheskaya e’ksplikaciya // Baltijskij region. 2017. T. 9 No. 2. S. 28—43.
- [13] *Lachininskij S. S., Lachininskij A. S., Semenova I. V.* Geoe’konomicheskij faktor v formirovanii prostranstvennoj struktury Sankt-Peterburgskogo primorskogo Regio-

na // *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshhestva*. 2016. T. 148, vyp. 2. S. 52—67.

- [14] *Lachininskij S. S., Mixajlov A. S., Samusenko D. N., Mixajlova A. A., Sorokin I.S.* Rol' primorskikh aglomeracij i gorodov v innovacionnom prostranstve Evropejskoj chasti Rossii // *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshhestva*. 2019. T. 151, vyp. 3. S. 1—17.
- [15] *Lachininskij S. S., Semenova I. V.* Sankt-Peterburgskij primorskij region. Geoe'konomicheskaya transformacija territorii. SPb., Izdatel'stvo «Lema», 2015. 191 s.
- [16] Morskaya doktrina Rossijskoj Federacii. <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/uAFi5nvux2twaqjftS5yrlZUVTJan77L.pdf>.
- [17] Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 5 dekabrya 2001 g. № 848 «O federal'noj celevoj programme "Razvitie transportnoj sistemy Rossii (2010—2021 gody)».
- [18] *Savickij P. N.* Kontinent Evraziya. M.: Agraf, 1997. 464 s.
- [19] *Semenov-Tyan-Shanskij V. P.* O mogushhestvennom territorial'nom vladenii primenitel'no k Rossii. Petrograd: Tipogr. M. M. Stasyulevicha, 1915. 78 s.
- [20] *Fedorov G. M., Kuznecova T. Yu.* Territorial'nye osobennosti razvitiya pribrezhnyx mikrorajonov Baltijskogo regiona // *E'konomika regiona*. 2019. T. 15. No. 1. S. 137—150.
- [21] *Fedorov G. M., Kuznecova T. Yu., Razumovskij V. M.* Vliyanie blizosti morya na razvitie e'konomiki i rasseleniya Kaliningradskoj oblasti // *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshhestva*. 2017. T. 149, vyp. 3. S. 15—31.
- [22] *Fedorov G. M., Razumovskij V.M., Kuznecova T. Yu., Gumenyuk L. G.* Razmeshhenie i dinamika chislennosti naseleniya primorskikh gorodov na Baltike // *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshhestva*. 2017. T. 149, vyp 6. S. 14—24.
- [23] *Baklanov P. Ya., Ermoshin V. V., Karakin V. P., Zharikov V. V., Van Cu N., Cham D. D.* Soastal-marine nature management in Pacific Russia and Northern Vietnam: notions, structural features, and types // *Geography and Natural Resources*. 2017. V. 38. No. 4. P. 333—340.
- [24] *Böhnke-Henrichs A, Baulcomb C, Koss R., et al.* Typology and indicators of ecosystem services for marine spatial planning and management // *Journal of Environmental Management*, 2013. 130. P. 135—145. doi: 10.1016/j.jenvman.2013.08.027.
- [25] *Clarke A. C.* Towards a future maritime policy for the Union: a European vision for the oceans and seas. Brussels: European Commission. 2006.
- [26] *Druzhinin A.* The sea factor in the spatial and socio-economic dynamics of today's Russia // *Quaestiones Geographicae*. 2019. 38 (2). Boducki Wydawnictwo Naukowe, Poznań. P. 91—100.
- [27] *Fernández-Macho J., González P, Virto J.* An index to assess maritime importance in the European Atlantic economy // *Marine Policy*. 2016. 64. P. 72—81. doi: 10.1016/j.marpol.2015.11.011.
- [28] *Foley N. S., Corless R, Escapa M., et al.* Developing a comparative marine socio-economic framework for the European Atlantic area // *Journal of Ocean and Coastal Economics*. 2014. 1(3). P. 1—25.
- [29] *Kildow J. T., McIlgorm A.* The importance of estimating the contribution of the oceans to national economies // *Marine Policy*. 2010. 34(3). P. 367—374. doi: 10.1016/j.marpol.2009.08.006.
- [30] *Kurečić P.* The New Great Game: Rivalry of Geostrategies and Geoeconomies in Central Asia // *Hrvatski geografski glasnik*. 2010. 72/1. P. 21—48.
- [31] *Lee S. O., Wainwright J., Glassman J.* Geopolitical Economy and the Production of Territory: The Case of US—China Geopolitical-Economic Competition in Asia // *Environment and Planning A* (2017). doi:10.1177/0308518X17701727.
- [32] *Murphy A.* Gerard Dussouy's Systemic Geopolitics // *Geopolitics*. 2010. 15 (1). P. 151.

- [33] *Park K. S., Kildow J. T.* The estimation of the ocean economy and coastal economy in south Korea. Monterey, USA: Center for the Blue Economy in Monterey Institute of International Studies. 2014.
- [34] *Payette A., Guorui Tom Sun.* China's two ocean strategy: Controlling waterways and the New Silk Road // *Asia focus*. 2017. 31. P. 1—23.
- [35] *Song W. L., He G. S., McIlgorm A.* From behind the Great Wall: the development of statistics on the marine economy in China // *Marine Policy*. 2013. 39. P. 120—127. doi: 10.1016/j.marpol.2012.09.006.
- [36] *Sparke M.* Geoeconomics, Globalisation and the Limits of Economic Strategy in Statecraft: A Response to Vihma // *Geopolitics*. 2018. (23) 1. P. 30—37. <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1326482>.
- [37] *Stojanovic T. A., Farmer C. J.* The development of world oceans & coasts and concepts of sustainability // *Marine Policy*. 2013. 42. P. 157—165. doi: 10.1016/j.marpol.2013.02.005.
- [38] *Suárez-de Vivero Juan L., Rodríguez M. J. C.* Forecasting geopolitical risks: Oceans as source of instability // *Marine Policy*. 2017. 75. P. 19—28.
- [39] *Surís-Regueiro J. L., Garza-Gil M. D., Varela-Lafuente M. M.* Marine economy: a proposal for its definition in the European Union // *Marine Policy*. 2013. 42. P. 111—124. doi: 10.1016/j.marpol.2013.02.010.
- [40] *The Ocean Economy in 2030.* OECD Publishing, Paris. 2016. URL://dx.doi.org/10.1787/9789264251724-en
- [41] *Vivero J. L., Mateos J. C.* The Spanish approach to marine spatial planning. Marine Strategy Framework Directive vs. EU integrated maritime policy // *Marine Policy*. 2012. 36(1). P. 18—27. doi: 10.1016/j.marpol.2011.03.002.
- [42] *Zhang Yaoguang, Wang Guoli, Liu Kai, et al.* A study on the characteristics of regional differentiation in China's marine economy and demarcation of marine economic areas // *Economic Geography*. 2015. 35(9). P. 87—95.
- [43] URL://portnews.ru/news/254361/ (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [44] URL://rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [45] URL://centerproekt.ru/news/publicationfull-10.html (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [46] URL://tass.ru/info/6708280 (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [47] URL://flot.com/nowadays/structure/techreadiness/2018/ (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [48] URL://cast.ru/products/articles/predvaritelnye-itogi-gpv-2020-v-chasti-voenno-go-korablestroeniya.html (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [49] URL://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6367033 (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [50] URL://topwar.ru/87710-vooruzhennye-sily-indii.html (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [51] URL://morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=67534 (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [52] URL://morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=67534 (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [53] URL://www.morport.com/sites/default/files/inline/nomenklatura.pdf (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [54] URL://morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=67534 (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [55] URL://ru.investinrussia.com/transp-industry (data obrashheniya: 01.09.2019).
- [56] URL://scf-group.ru/fleet/fleetlist/ (data obrashheniya: 01.09.2019).

Поступила в редакцию 25.09.2019 г.

После доработки 21.11.2019 г.

Принята к публикации 29.11.2019 г.