

УДК 911.3

ПРИМОРСКИЕ ТЕРРИТОРИИ
В УСЛОВИЯХ СМЕНЫ ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКОГО ВЕКТОРА РОССИИ:
ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Дружинин А. Г.

Северо-Кавказский НИИ экономических и социальных проблем Южного федерального университета, г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация
E-mail: alexdru9@mail.ru

Охарактеризованы современные геоэкономические и геополитические тренды, оценено их воздействие на приморские территории России и важнейшие отрасли «морской экономики». Показано, что возросшие риски «сухопутного» транзита инициируют «разворот к морю» газотранспортной сети и в целом международной товарно-сырьевой логистики. Выявлен процесс «стягивания» портового грузооборота непосредственно в российские порты, получающие все новые и новые импульсы к своему развитию. Обозначены процессы роста военно-стратегической значимости приморских городов, возрождения индустриальной составляющей в их экономике, возрождения Россией своих традиционных морских курортов.

Ключевые слова: приморские территории, Россия, геоэкономика, геополитика, общественная география.

ВВЕДЕНИЕ

Общественно-географический контекст функционирования и развития приморских зон в последние годы интенсивно видоизменяется [1, 2, 3, 4, 5], в том числе и применительно к России [6]. Существенные геоэкономические и геополитические подвижки происходят, прежде всего, в глобальном масштабе: на фоне разновекторных интеграционно-дезинтеграционных процессов и все новых и новых ипостасей «глобализации» [7] наблюдается постепенное смещение хозяйственной активности на восток, юго-восток и юг Евразии [8], растет демографо-экономический потенциал Индии, Пакистана и, особенно, Китая. По совокупному объему ВВП (по ППС) КНР в 2014 году превзошла США, а в 2015 – и Европейский союз. В 2015 г. прирост ВВП в Китайской Народной Республике составил 717 млрд долл. США, в то время как в Евросоюзе – 309 млрд, США – 430 млрд долл; в итоге КНР в настоящее время концентрирует 32 % глобального экономического прироста (США – 18 %, ЕС – 14 %). Фактически происходит установление новой глобальной «размытой» (и все еще неравновесной, нестабильной) биполярности, когда лидерство сверхдержав, утрачивая свой абсолют, дополняется ростом потенциала (и числа) региональных центров силы. Растущая геополитическая и геоэкономическая конкуренция в ситуации углубляющейся взаимозависимости территорий проявляется в резко обострившейся борьбе за сферы влияния и преимущества «центрального позиционирования» как на глобальном, так и на метарегиональном уровнях. Состояние хозяйственной сферы и стабильность системы расселения отдельных стран и их регионов при этом все в большей мере зависит от геоэкономики, а политико-экономические проблемы и противоречия (включая и внутривосточные) все активнее решаются

геополитическими (в том числе и военно-силовыми) методами. Явственно просматриваемый в этом контексте очередной «виток» борьбы за передел мира (его ресурсного и рыночного потенциала) проявляется как во фрагментации ранее единых (социально, экономически, культурно, политически) пространств, в более рельефной «прорисовке» былых и возникновении новых линий размежевания, ареалов военно-политической нестабильности и противостояния, так и в «перенастройке» интеграционных векторов, активизации соответствующих транснациональных, трансграничных, трансакваториальных взаимосвязей. Приморские зоны (в том числе и Российской Федерации) занимают в этих процессах ключевое место.

ГЛОБАЛЬНЫЕ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ И ИХ ПРОЕКЦИЯ НА ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ ПРИМОРСКИХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ

Современная Россия – один из ведущих субъектов и, одновременно, масштабный объект общепланетарных геополитических и геоэкономических изменений. Последние «наслаиваются» на внутривосточные реалии:

– кризис (начиная с 2008 года) сложившейся в стране сырьевой, компрадорской, олигархической политико-экономической модели (включая и ее пространственную проекцию); попытки (лишь отчасти удачные) совмещения пролонгации этой модели с решением модернизационных задач и обеспечением социально-политической стабильности российского социума;

– продолжающуюся трансформацию территориальной организации российского общества (включая «подвижки» в межрегиональных пропорциях, трансграничную регионализацию, все более активную ориентацию тех или иных субъектов Федерации на сопредельные с Россией «центры силы») на фоне постепенных, часто латентных этнодемографических и этнокультурных изменений, «сжатия» экономического пространства страны, ее относительной (в мировом и евразийском масштабах) депопуляции;

– новую (обозначившуюся в августе 2008 г. и полномасштабно проявившуюся с января 2014 г.) «волну» геостратегической экспансии Запада на постсоветском пространстве и в сопряженных регионах Евразии, равно как и ответную реакцию Российской Федерации, что в совокупности повлекло за собой частичное переформатирование (в том числе и свертывание) транснациональных, трансграничных связей и одновременное обретение рядом западных и юго-западных приграничных, приморских регионов страны черт «барьерных», «прифронтовых».

Складывающийся контекст оказывает многоаспектное, противоречивое воздействие на экономику приморских территорий, на все основные компоненты приморской системы расселения.

С одной стороны, резко возрастает геостратегическое (в том числе и геоэкономическое) значение приморских зон страны. Возросшие риски «сухопутного» транзита инициируют «разворот к морю» газотранспортной сети и в целом международной товарно-сырьевой логистики. Рост напряженности в

ПРИМОРСКИЕ ТЕРРИТОРИИ В УСЛОВИЯХ СМЕНЫ ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКОГО
ВЕКТОРА РОССИИ: ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

отношениях между Россией и странами Балтии, а также с Украиной благоприятствует активизации весьма продолжительного (обозначившегося еще с момента распада СССР) процесса «стягивания» портового грузооборота непосредственно в российские порты, получающие в итоге все новые и новые импульсы к своему развитию. Характерно при этом, что и в условиях введения режимов санкций и контрсанкций, а также выраженной волатильности цен на сырьевых рынках, экспорт из нашей страны (в натуральном выражении, т. е. в тоннах, кубических метрах) устойчиво растет [9], придавая дополнительный стимул функционированию отечественных портовых комплексов, сохраняя их привлекательность для инвестиций. Если в 2013 г. морские порты РФ перегрузили 101,1 млн тонн угля, то в 2015 г. – 123,2 млн тонн (рост на 22 %); соответствующие показатели по зерну составляют 18,3 и 34,4 млн тонн (рост на 88 %), черным металлам – 22 и 26,2 млн тонн (рост на 19 %), минеральным удобрениям – 12,9 и 16,0 млн тонн (рост на 24 %). На фоне стабилизации (и даже некоторого сокращения) отгрузки сырой нефти стабильно прирастает экспорт нефтепродуктов (только за 2015 г. на 12 %). Воплощаясь в поступательной динамике работы морских портов (сохраняющих свое значение «точек роста» экономики приморских зон), сырьевой профиль страны в итоге устойчиво воспроизводится, демонстрирует свою инерцию. Тем не менее общая ситуация – нестатична: стабильность роста грузооборота предопределяется меняющейся его структурой, в том числе геоэкономически мотивированным, неспешным и пока не очень уверенным «перемещением» потока грузов из балтийского в азово-черноморский и дальневосточный бассейны (Табл. 1).

Иллюстрируемая статистикой по морским портам ситуация корреспондирует со структурными изменениями в географии внешней торговли России: начиная с 2014 г. удельный вес основных «западных» держав (за исключением США и, отчасти, Франции) во внешнеторговом обороте нашей страны сокращается (Табл. 2), в то время как «восточный» вектор российской геоэкономики прирастает укрепляющимися позициями КНР (в 2013 г. доля этой страны во внешней торговле РФ составляла 10,5 %, а по итогам января – сентября 2016 г. – уже 14,1 %).

Таблица 1.
Распределение грузооборота портов России по морским бассейнам*

Бассейны	2013 г.		2014 г.		2015 г.		2016 г.**	
	Млн тонн	%	Млн тонн	%	Млн тонн	%	Млн тонн	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Балтийский, в т. ч.	215,8	36,7	223,4	35,8	230,7	34,1	195,6	33,0
Арктический	46,2	7,8	35,0	5,6	35,4	5,2	40,0	6,7

Продолжение таблицы 1.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Азово-Черноморский	174,4	29,6	194,5	31,2	232,9	34,4	199,7	33,6
Каспийский	7,8	1,3	7,9	1,3	6,7	1,0	4,9	0,8
Дальневосточный	144,8	24,6	162,5	26,1	171,0	25,3	153,9	25,9
Россия всего	589,0	100,0	623,4	100,0	676,7	100,0	594,2	100,0

* Составлено по данным Ассоциации морских торговых портов России.

** За январь – октябрь 2016 г.

Таблица 2.

Суммарная доля во внешнеторговом обороте России ее ведущих геоэкономических партнеров, сгруппированных по их принадлежности к основным геостратегическим векторам позиционирования РФ, %*

Векторы глобального позиционирования России	2013 г.	2014 г.	2015 г.**	2016 г.**
«западный» или «балтийско-атлантический» вектор (Великобритания, Германия, Нидерланды, Польша, США, Финляндия, Франция)	32,2	31,6	30,3	29,7
«юго-западный» или черноморско-средиземноморский вектор (Болгария, Греция, Египет, Израиль, Испания, Италия, Румыния, Турция)	13,8	13,7	14,4	8,8
«южный» или при- и транскаспийский вектор (Азербайджан, Казахстан, Иран, Индия)	4,6	4,6	5,1	5,2
«восточный» или тихоокеанский вектор (КНР, Вьетнам, Республика Корея, Сингапур, Япония)	18,2	20,0	20,7	22,0

* Составлено по данным Федеральной таможенной службы.

** По данным за январь – сентябрь соответствующего года.

Характерная для последних трех-четырех лет некоторая стагнация (а точнее, более замедленная динамика) российских портов на Балтике (сокративших свою долю в общероссийском грузообороте морских портов на 3,7 процентных пункта) порождена, разумеется, не только глобальными изменениями, но и изначально сложившейся специализацией портовых комплексов, включая повышенную долю в их грузообороте импорта (по итогам 2015 г. – 8,3 %, в то время как для российских

ПРИМОРСКИЕ ТЕРРИТОРИИ В УСЛОВИЯХ СМЕНЫ ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКОГО
ВЕКТОРА РОССИИ: ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

портов Азово-Черноморского бассейна аналогичный показатель – 3,1 %, Дальневосточного – 3,2 %). Начиная же с 2014 г. объем перегружаемых морскими портами импортных грузов сократился почти на треть (симптоматично, что только за 2015 год все основные российские порты на Балтике снизили перегрузку импорта на 15–25 %), и это контрастировало как с поступательной динамикой экспортных товарно-сырьевых потоков (в Причерноморье, помимо всего прочего, «подпитываемых» расширяющимся экспортом зерновых), так и стремительным, во многом порожденным геополитическими изменениями ростом каботажных (между российскими портами) грузоперевозок (Табл. 3).

Таблица 3.

Динамика грузооборота
морских портов России, в % к предыдущему году*

	2014 г.	2015 г.	2016 г.**
Весь грузооборот, в том числе:	+ 5,8	+ 5,7	+ 5,7
Экспорт	+ 6,7	+ 7,7	+ 4,8
Импорт	- 5,7	- 23,3	- 6,1
Каботаж	+ 13,2	+ 15,6	+ 22,6
Транзит	+ 1,4	+ 1,2	+ 4,2

* Составлено по данным Ассоциации морских торговых портов России.

** За январь – октябрь 2016 г.

Каботаж – чуткий индикатор прежде всего «внутренних» для страны («замкнутых» на ведущих приморских городах-метрополиях и оказывающих основополагающее влияние на подавляющую часть приморских зон) акваториально-территориальных комплексов. Последние традиционно значимы для российского Севера (13 % грузооборота в Арктическом бассейне – каботаж, с ним связано функционирование таких портов, как Нарьян-Мар, Дудинка, Певек, Анадырь), а также для Дальнего Востока страны (каботаж превалирует в грузообороте Советской Гавани, Николаевска-на-Амуре, Охотска, Петропавловска-Камчатского и большинства других портов макрорегиона). Тем не менее и это очень показательно, каботажные перевозки в последние годы прирастали «точно» и преимущественно в связи с изменившимися геополитическими обстоятельствами. Характерно, что за 2015 год перевалка каботажных грузов на 16,3 % увеличилась в Калининграде (и, соответственно, на 56 % – в Высоцке, на 25 % – в Усть-Луге). Наивысшую же поступательную динамику каботажные перевозки продемонстрировали в Азово-Черноморском бассейне: за 2015 г. рост на 50 % (за счет «фактора Крыма» и, соответственно, активизации работы портов Керчь, Кавказ и др.). В итоге если в 2014 г. объем каботажа в грузообороте российских морских портов достигал 40,8 млн тонн (6,5 % всего грузооборота), то только за 10 месяцев 2016 г. данный показатель составил 58,5 млн тонн (9,8 %). Фиксируя данную тенденцию и констатируя ее позитив, важно тем не менее осознавать, что эффекты роста каботажа (в его современном виде) локальны и краткосрочны, а столь

необходимое развитие акваториально-территориальных комплексов Арктики и Дальнего Востока ограничено не только бюджетными возможностями РФ, но и потенциалом вовлечения ресурсов северных и восточных морей страны в систему глобальных рынков (грузового фрахта, углеводородного сырья, биоресурсов и др.).

«Локально-рассредоточенное» влияние на ситуацию в приморских зонах оказывает и укрепление военно-силового периметра России. Повышается военно-стратегическая значимость приморских городов (как мест базирования военно-морского флота, снабжения военных баз и гарнизонов в российском секторе Арктики, на тихоокеанском побережье и др.), вновь (селективно, фрагментами) возрождается индустриальная составляющая в их экономике (в частности, в последние годы полномасштабно загружены военными заказами судостроительные предприятия в Санкт-Петербурге, Североморске, Калининграде; восстанавливается судостроение в Большом Камне и Севастополе). Уже сейчас, в связи с экономическим кризисом и режимом санкций-контрсанкций, налицо и общая трансформация «приморской» промышленности. Ряд локализованных в приморских городах (прежде всего, в Санкт-Петербурге) ориентированных на российский рынок производств (сборка автомобилей, бытовая химия) испытывает деградацию либо вообще закрывается [10]. Одновременно разрабатываются проекты по частичной переработке массово экспортируемого из России сырья, в первую очередь по сжижению природного газа (в порту Усть-Луга, Ленинградская область) [11].

В условиях глобальной политической и экономической турбулентности Россия возрождает свои традиционные морские курорты, что придает новый импульс социально-экономическому развитию приморских агломераций Краснодарского края, Крыма, Калининградской области. По итогам 2015 г. только на территориях Краснодарского края и Крыма зафиксировано около 20 млн туристов (общая по России цифра внутреннего турпотока достигает 42 млн) [12]. Вхождение в состав РФ Крымского полуострова не только существенно нарастило возможности «приморской» рекреации нашей страны, но и предопределило значение российского Причерноморья как второго (после Санкт-Петербургского приморского региона) «полюса» приморского расселения и морехозяйственной активности. Кризисный тренд тем не менее еще явственнее обнажил присущую российскому Причерноморью (как и другим приморским зонам, обладающим совокупностью факторов для развития туристско-рекреационной сферы) диспропорцию между необходимостью и практическими возможностями дальнейшего развития рекреации; основным лимитирующим фактором при этом выступает платежеспособный спрос: для устойчивого социально-экономического развития приморских территорий (в формате их преимущественно туристско-рекреационной специализации) в настоящее время он недостаточен; лишь существенный рост жизненного уровня основной массы граждан нашей страны (при одновременной модернизации курортно-рекреационной сферы российского Причерноморья, курортов российского сектора Балтики, а также создания многоканальных механизмов поддержки отечественного турпродукта) придаст и рекреации, и в целом социально-экономической ситуации на приморских территориях должную позитивную динамику и устойчивость.

**ФАКТОР ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ В
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДИНАМИКЕ ПРИМОРСКИХ РЕГИОНОВ
ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ**

Приморские регионы России, разумеется, разномасштабны, существенно отличаются по своему экономико-географическому положению, темпам и факторам социально-экономической и демографической динамики. Тем не менее все они весьма зависимы от присущей стране геостратегических «подвижек» и, испытывая на себе разнообразные последствия кризисных процессов, потенциально подвержены влиянию всей совокупности детерминант меняющейся геополитической и геоэкономической ситуации (Рис. 1).

Как свидетельствует аналитика по европейской части России, кризис (в тех или иных своих проявлениях) затронул все без исключения «галассоцентрированные» приморские регионы (Табл. 4). Тем не менее промышленные их комплексы продемонстрировали большую жизнеспособность (в 2015 г. из 12 субъектов Федерации в 7 наблюдался рост производства, а еще в 2 – индекс промышленного производства превышал средний по стране) и потенциал восстановления (по итогам первой половины 2016 г. повсеместно по 12 регионам статистика зафиксировала промышленный рост с наибольшей динамикой в Дагестане, Севастополе и Республике Крым).

В приморских регионах в то же время более серьезно (в сопоставлении со «среднестатистической» Россией) «просели» доходы населения, что напрямую повлияло на состояние важнейшей для регионов и их населения третичной сферы. Показательна в этом отношении динамика оборота розничной торговли, повсеместно ушедшая в «минус»; характерно, что и в 2016 г. снижение жизненного уровня населения и его потребительских возможностей имело место в большинстве приморских территорий (за исключением Севастополя, Дагестана и Краснодарского края).

Вне всякого сомнения – процесс адаптации приморских регионов (как и в целом территориальной организации российского общества) к новым глобальным реалиям уже фактически начался; учитывая масштаб наблюдаемых трансформаций, он будет продолжительным по времени, затратным, связанным с многочисленными издержками и проблемными ситуациями. Смена геостратегического вектора инициирует, в частности, обострение позиционного, ресурсного, рыночного соперничества регионов, ведущих городских агломераций, углубление «разновекторности» (в том числе геоэкономической, геокультурной) их развития.



Рис. 1. Смена доминантного геостратегического вектора страны в условиях становления многополюсного мира и ее некоторые возможные негативные последствия для регионов России.

На этом фоне еще более возрастет регионоформирующая, консолидирующая (в том числе и экономические процессы, включая кластеризацию) роль ведущих приморских городов-метрополий (Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Махачкалы, Сочи, Севастополя и др.), активизируется (и актуализируется) выстраивание ими эффективных сетей и альянсов. В ситуации некоторой вероятной (в долгосрочной перспективе) территориально-хозяйственной «перецентровки» России в пользу ее юго-востока параллельно практически неизбежен предопределяемый многими обстоятельствами (за счет ширящейся практики приобретения второго жилья на курортных территориях крымского, черноморского и калининградского побережья, экономической притягательности приморских агломераций Краснодарского края и Ростовской области, устойчивого демографического и социально-экономического роста Махачкалинской агломерации и др.) «сдвиг» населения на юго-запад и запад страны в сложившиеся в Причерноморье, на Балтике и Каспии приморские зоны.

Таблица 4.

Социально-экономическое положение «талассоцентрированных»
приморских регионов Европейской части России

Примечание [S1]: с

Приморские регионы	ВРП на душу населения, 2013 г. (СПб – 100)	Денежные доходы на душу населения (на конец 2015 г; СПб – 100)	Объем промышлен ного производ ства в 2015 г. (в % к 2014 году)	Оборот розничной торговли в 2015 г. (в % к 2014 году)	Реальные денежные доходы населения в 2015 г. (в % к 2014 г.)
г. Санкт-Петербург (СПб)	100	100	100,5	87,8	93,9
Ленинградская область	80	62	103,6	93,2	100,5
Калининградская область	59	64	98,2	93,8	94,8
Мурманская область	81	93	93,8	86,2	90,2
Архангельская область	60	74	82,8	91,1	93,4
Ненецкий АО	81	171	109,9	90,4	94,1
Краснодарский край	61	77	97,1	93,0	96,1
Ростовская область	44	72	108,4	93,5	97,9
Республика Крым	...	41	135,5	94,7	...
г. Севастополь	...	42	131,9	77,0	...
Астраханская область	54	61	92,7	89,9	94,0
Республика Дагестан	30	67	132,4	95,5	97,0
Россия в целом	77	79	96,6	90,0	95,0

* Составлено по данным Росстата.

Неизбежно и дальнейшее «расслоение» (в зависимости от геополитического, а в еще большей мере – геоэкономического, транспортно-логистического контекста) приморских приграничных регионов по основным экономическим и экистическим параметрам и характеристикам; существенное влияние на динамику приморских зон

при этом будут оказывать глобальный спрос на сырье, развертывание военно-силового «блока», а также степень реализации крупных транспортно-логистических проектов общеевразийского масштаба и встроенная в их контекст трансграничная кластеризация. Поддержание активности на традиционно развитых в социально-экономическом отношении участках приморской зоны, равно как и появление новых (инициированных сменой геостратегического вектора) «точек роста», станет одновременно сопровождаться множественными эффектами социально-экономического «опустынивания» для подавляющей части побережья.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Фиксируя внимание на «смене геостратегического вектора» и сопутствующих пространственных экономических и селитебных эффектах, важно подчеркнуть, что это – не моментный, ситуативный акт, рефлексия на обстоятельства, а пролонгированный многоэтапный, противоречивый (с возможными попятными движениями), разноскоростной (для тех или иных регионов и сегментов приморской зоны) объективный процесс. И если геополитические его проявления уже в настоящее время достаточно зримы и масштабны, то в более инерционной геоэкономической сфере проявления «смены вектора» до сих пор все еще слабо различимы и преимущественно локальны, конъюнктурны, не прошли, как видится, свою «точку невозврата».

Важно также осознавать, что завершенность и позитивная (для России) результативность «смены вектора» определяется не степенью переориентации с преимущественного взаимодействия с «Западом» на, к примеру, Китай (либо иной «центр силы») и даже не только достижением многовекторного геостратегического баланса (что, учитывая позиционирование нашей страны, само по себе – важно и должно осуществляться с неизменной «поправкой» на специфику того или иного региона), но и в целом «национализацией» российской геополитики и геоэкономики, повышением ее самодостаточности, статуса в глобальной иерархии, предотвращением деградации и депопуляции обширнейших российских территорий, наращиванием межрегиональных связей, снижением чрезмерных, разрушительных для страны градиент в ее центрo-периферийных системах [8]. Роль приморских зон (и в целом «морского фактора») в решении перечисленных задач является одной из базовых, основополагающих. Более того, несмотря на сохраняющиеся социально-экономические и экологические риски (стагнации ряда приморских территорий, их дальнейшего «расслоения» по бюджетным, инвестиционным, инфраструктурным, демографическим и иным возможностям, роста экологических и социальных деструкций), приморские зоны в своей массе в силу многих обстоятельств практически «обречены» сохранить привилегированное, ключевое положение в меняющейся, обретающей видоизмененную конфигурацию селитебной и хозяйственной системе России.

ПРИМОРСКИЕ ТЕРРИТОРИИ В УСЛОВИЯХ СМЕНЫ ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКОГО
ВЕКТОРА РОССИИ: ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Исследование выполнено при поддержке РФФ (проект 15–18–10000 «Трансграничное кластерообразование в динамике экономических и селитебных систем приморских территорий европейской России»).

Список литературы

1. Famoso N. Sicily: a dialectic between coastal and inland areas // Urban change and the environment. The case of North-western Mediterranean. Milano: Guerini, 1995. pp. 269–294.
2. Pak A., Majd F. Integrated coastal management plan in free trade zones, a case study // Ocean and Coastal Management. 2011. no. 54. pp. 129–136.
3. Salvati L. Looking at the future of the mediterranean urban regions: demographic trends and socioeconomic implications // Romanian journal of regional science. 2014. Vol. 8. № 2. P. 74–83.
4. Vallega A. Agenda 21 of ocean geography // Geography, oceans and coasts towards sustainable development. Milano: Angeli, 1998. pp. 17–116.
5. Махновский Д. Е. Приморские регионы Европы: развитие экономики на рубеже XX и XXI веков // Балтийский регион. 2014. № 4. С. 59–78.
6. Дружинин А. Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Серия географическая. 2016. № 6. С. 7–16.
7. Хелд Д., Гольдблатт Д., Макгрю Э., Перратон Д. Глобальные трансформации: политика, экономика и культура / Пер. с англ. В. В. Сапова и др. М.: Праксис, 2004. 345 с.
8. Дружинин А. Г. Россия в многополюсной Евразии: взгляд географа-обществоведа: монография. Ростов-на-Дону: Изд-во Южного федерального университета, 2016. 228 с.
9. Дружинин А. Г. Евразийские векторы геостратегии России в «зеркале» внешнеторговой статистики // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2015. № 4. С. 74–85.
10. Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2016. 236 с.
11. Дружинин А. Г., Лачининский С. С. «Приморский фактор» в социально-экономическом развитии территории (на материалах Кингисеппского района Ленинградской области) // Янтарный мост. Журнал региональных исследований. 2015. № 3 (6). С. 22–41.
12. Дружинин А. Г. Туристско-рекреационная составляющая «морского сегмента» экономики России: параметры, локализация, проблемы развития // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. География. Геология. 2016. Том 2 (68). № 3. С. 46–58.

**COASTAL AREAS IN THE CONDITIONS OF CHANGING GEO-STRATEGIC
VECTOR OF RUSSIA: SOCIO-GEOGRAPHICAL ASPECT**

Druzhinin A. G.

*North-Caucasus Research Institute of Economic and Social Problems, Southern Federal University,
Rostov-on-Don, Russia
E-mail: alexdru9@mail.ru*

The article describes the contemporary geo-economic and geopolitical trends, assessing their impact on the coastal territory of Russia and the most important sectors of the “maritime economy”. It is shown, in particular, that the risks of “land” transit have increased, initiating the “turn to sea” for the gas transport network and international commodity logistics in general. The growth of tension in the relations between Russia and the Baltic States, as well as between Russia and Ukraine – favors the activation of very long process of “tightening” of port cargo turnover directly to Russian ports which receive the new impulses to development. This process has appeared since the

collapse of the Soviet Union and intensifies nowadays. The military strategic importance of coastal cities is increasing, as they being the basing places for the Navy, supply of military bases and garrisons in the Russian sector of the Arctic, the Pacific coast, etc. The industrial component of the economy is reviving again selectively. In particular, in recent years the shipbuilding companies in St. Petersburg, Severomorsk, Kaliningrad are full-loaded with military orders; also the shipbuilding sector is restoring in Bolshoi Kamen and Sevastopol. In the context of global political and economic turbulence, Russia is reviving its traditional seaside resorts, which gives new impetus to socio-economic development of the coastal agglomerations in the Krasnodar region, the Crimea and the Kaliningrad region. In this situation, the coastal areas are more resistant in the terms of socio-economic crisis. The change of geo-strategic vector of Russia initiates the intensification of position, resource and market rivalry of regions and leading urban agglomerations. Also it causes the deepening of the “multi-vector” character of their development (including geo-economic and geo-cultural one). Against this background, there takes place the further increase of the region-forming consolidating role of the leading coastal metropolitan cities (St. Petersburg, Rostov-on-Don, Makhachkala, Sochi, Sevastopol, etc.), including such processes as economic clustering. The alignment of their effective networks and alliances is actualizing and activating.

Keywords: coastal territories, Russia, geo-economics, geopolitics, Human geography

References

1. Famoso N. Sicily: a dialectic between coastal and inland areas // Urban change and the environment. The case of North-western Mediterranean. Milano: Guerini, 1995. pp. 269–294. (in English).
2. Pak A., Majd F. Integrated coastal management plan in free trade zones, a case study // Ocean and Coastal Management, 2011, no.54, pp. 129–136 (in English).
3. Salvati L. Looking at the future of the mediterranean urban regions: demographic trends and socioeconomic implications // Romanian journal of regional science. 2014. Vol. 8. no 2. pp. 74–83. (in English).
4. Vallega A. Agenda 21 of ocean geography // Geography, oceans and coasts towards sustainable development. Milano: Angeli, 1998. pp. 17–116. (in English).
5. Mahnovskij D. E. Primorskie regiony Evropy: razvitie jekonomiki na rubezhe XX i XXI vekov (The Maritime regions of Europe: the development of the economy at the turn of XX and XXI centuries). Baltijskij region. 2014, no 4, pp. 59–78 (in Russian).
6. Druzhinin A. G. «Morskaja sostavljajushhaja» rossijskoj obshhestvennoj geografii: tradicii i novacii («The Maritime component» of the Russian social geography: traditions and innovations). Izvestija RAN. Serija geograficheskaja, 2016, no 6, pp. 10–19 (in Russian).
7. Held D., Gol'dblatt D., Makgrju Je., Perraton D. Global'nye transformacii: politika, ekonomika i kul'tura (Global transformations: politics, Economics and culture). M.: Praxis (Publ.), 2004, 345 p. (in Russian).
8. Druzhinin A. G. Rossija v mnogopoljusnoj Evrazii: vzgljad geografa-obshhestvedoveda: monografija (Russia in a multipolar Eurasia: a view of the geographer-scientist: monograph), Rostov-na-Donu: Izdatel'stvo Juzhnogo federal'nogo universiteta (Publ.), 2016, 228 p. (in Russian).
9. Druzhinin A. G. Evrazijskie vektory geostrategii Rossii v «zerkale» vneshnetorgovoj statistiki (Eurasian vectors of geo-strategy of Russia in the «mirror» foreign trade statistics). Social'no-jekonomicheskaja geografija. Vestnik Associacii rossijskih geografov-obshhestvedovedov, 2015, no 4. pp. 74–85. (in Russian).
10. Social'no-jekonomicheskoe razvitie primorskih territorij Evropejskoj chasti Rossii: faktory, trendy, modeli (Socio-economic development of coastal territories of European part of Russia: factors, trends, models). Rostov-na-Donu: Izd-vo JuFU (Publ.), 2016, 236 p. (in Russian).

ПРИМОРСКИЕ ТЕРРИТОРИИ В УСЛОВИЯХ СМЕНЫ ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКОГО
ВЕКТОРА РОССИИ: ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

11. Druzhinin A. G., Lachininskij S.S.»Primorskij faktor» v social'no-jekonomicheskom razvitii territorii (na materialah Kingiseppskogo rajona Leningradskoj oblasti) («Seacost factor» in the socio-economic development of the territory (on materials of the Kingisepp district, Leningrad region)). Jantarnyj most. Zhurnal regional'nyh issledovanij, 2015, 3 (6), pp.22–41. (in Russian).
12. Druzhinin A. G. Turistsko-rekreacionnaja sostavljajushhaja «morskogo segmenta» jekonomiki Rossii: parametry, lokalizacija, problemy razvitija (The tourist and recreational component of the «sea» segment of the Russian economy: parameters, localization, development). Uchjonye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Geografija. Geologija, 2016, Tom 2 (68), no.3, pp. 46–58. (in Russian).

Поступила в редакцию 13.09.2017