

РАЗДЕЛ 1.
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ, СОЦИАЛЬНАЯ, ПОЛИТИЧЕСКАЯ И
РЕКРЕАЦИОННАЯ ГЕОГРАФИЯ

УДК 911.375 (477.75)

«МОРСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ» ИНКОРПОРИРОВАНИЯ КРЫМА
В СИСТЕМУ «ГОРИЗОНТАЛЬНЫХ» СВЯЗЕЙ
ПОРУБЕЖНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ

Вольхин Д. А.¹, Швец А. Б.²

*^{1,2}Таврическая академия ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского», Симферополь, Российская Федерация
E-mail: ¹lomden@mail.ru., ²fusion10@mail.ru*

Определена роль и масштабы «морской составляющей» межрегиональных контактов Крыма с приграничными регионами России. Показано место Крыма в «морской экономике» российского государства и регионов Западного российского пограничья. Рассмотрены современные проблемы и факторы развития морских портов Крыма, рыбодобывающих и рыбоперерабатывающих предприятий региона, судостроительной отрасли и приморской рекреации. Определены институциональные особенности установления межрегиональных связей Крыма с регионами России в сфере морехозяйственной деятельности. Выявлены реализующиеся модели межрегиональных связей Крыма и российских регионов. Проанализированы факторы, лимитирующие установление эффективных межрегиональных связей Крыма с российскими регионами в сфере «морской экономики».

Ключевые слова: морская экономика, межрегиональные связи, приграничные регионы, Россия, Крым.

ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях геополитической и геоэкономической турбулентности, трансформации внешнеэкономических связей России со странами Европы и другими глобальными экономическими центрами (США, КНР, Индией, Японией и др.), в том числе в контексте формирующейся «Большой Евразии» [1], особую важность приобретают «горизонтальные» связи между регионами России. К перечисленным вызовам внешней политики России следует добавить негативные последствия пандемии COVID-19, проявляющиеся в снижении масштабов внешних экономических связей между странами мира.

Указанные выше процессы в наибольшей степени отражаются на социально-экономическом развитии приграничных субъектов Российской Федерации [2; 3; 4]. Именно приграничные, в особенности приморские, территории запада, юга и востока России выступают контактными зонами, «регионами–мостами», транспортно-логистическими коридорами, связывающими внутриконтинентальную часть страны с другими макрорегионами мира. С другой стороны, эти же регионы первыми и наиболее чувствительно ощущают изменения во внешнеэкономической конъюнктуре страны. В связи с этим интенсификация «горизонтальных» связей между регионами порубежья России за счёт выгодного использования эффектов

приграничного положения, географического разделения труда и региональных конкурентных преимуществ является одним из ключевых факторов социально-экономического развития этих территорий, а также важным условием повышения эффективности политики импортозамещения в российской национальной экономической системе [5; 6]. Формирование прочной связности национальной экономики является стратегически важной задачей в противостоянии глобальной конкуренции.

Отечественными географами [2; 3; 7] выявлена высокая степень неоднородности российских приграничных регионов с позиций их социально-экономического развития, соседского положения, интенсивности приграничного сотрудничества. В связи с этим важной географической задачей является конкретизация территориально-отраслевых особенностей выстраивания межрегиональных связей каждого приграничного региона России. Наименее изучен этот вопрос для новых территорий российского приграничья — Республики Крым и города федерального значения Севастополя, формирующих единый крымский приграничный регион. Крым среди всех российских приграничных субъектов выделяется такими особенностями социально-экономического развития, которые указывают на острую необходимость инкорпорирования региона в систему «горизонтальных» связей порубежных регионов России для эффективного функционирования его экономики:

- начиная с 2014 г. Республика Крым и г. Севастополь находятся в состоянии догоняющего экономического развития и встраивания в социально-экономическое пространство России [8];

- фактор внешнеэкономических санкций и транспортной блокады полуострова значительно сократил роль иностранного капитала и внешней торговли в экономике Крыма, существенно снизив доступность внешних источников товаров и сырья, т.е. стал причиной относительной изолированности его экономического развития, по отношению к международным экономическим связям;

- Крым превратился в экспериментальное поле России, на котором различные субъекты производства и непроеизводственной сферы вынужденно отрабатывают методики функционирования в условиях игнорирования санкционных ограничений;

- Крым имеет периферийное, а до строительства Крымского моста полуэксклавное, географическое положение и находится в непосредственной близости от экономических центров южных приграничных регионов страны, которые могут выступать локомотивами его экономического развития;

- Крым находится в процессе активного поиска собственной ниши во внутрироссийском разделении труда и после строительства Крымского моста приобрёл дополнительные возможности для организации межрегионального сотрудничества, в т. ч. за счёт интермодальных перевозок;

- многие ведущие предприятия машиностроения и химической промышленности Крыма традиционно являлись экспортно ориентированными и уже в настоящее время вовлечены в кооперационные связи с предприятиями других регионов страны;

– масштабы крымского производства несопоставимы с быстро растущей ёмкостью местного потребительского рынка;

– потребность растущей крымской экономики во всё больших объёмах топлива, сырья, оборудования, высококвалифицированных кадров, новых технологий не коррелирует с местными ресурсными возможностями.

Территориальная организация населения и хозяйства Крыма неразрывно связаны с морехозяйственным комплексом. Поскольку для «морского сектора» экономики характерны открытость во внешнее экономическое пространство, высокая степень вовлечённости в географическое разделение труда и трансграничное трансактационное взаимодействие. Именно эти характеристики морехозяйственной системы Крыма формируют в её производствах наибольший потенциал инкорпорирования в межрегиональные вертикальные и горизонтальные проекты, по сравнению с иными сферами деятельности.

Данная работа нацелена на выявление роли «морской составляющей» в межрегиональных контактах Крыма с приграничными регионами России для выяснения пространственной специфики моделей этих связей.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

Место Крыма в «морской экономике» России. Крым относится к староосвоенным регионам с многоотраслевой «морской экономикой», поскольку в процессе хозяйственного освоения территории полуострова получили развитие практически все виды морехозяйственной активности: добыча и переработка морских биологических и минеральных ресурсов, портово-логистическая деятельность, судостроение и судоремонт, приморская рекреация и туризм, оборонно-стратегический комплекс (военный флот и береговая оборона), мореориентированные научно-исследовательская и образовательная виды деятельности.

Позиционно крымский приграничный регион относят к Западному порубежью России, куда, кроме крымских субъектов, входят ещё 15 регионов страны [7; 9]. Для выяснения роли «морской составляющей» в межрегиональных контактах Крыма с приграничными регионами России необходимо оценить масштабы морехозяйственной деятельности в Крыму и его место в данном сегменте экономики России. Результаты этой оценки приведены в таблице 1.

В настоящее время Крым отличается малыми объёмами грузоперевозок через *морские порты*. Портовые предприятия пяти городов Крыма в 2015–2018 гг. обрабатывали 8,8–11,4 млн т грузов, что составляет около 1% всех морских грузов России. Заметим, что и в период украинской административной принадлежности Крыма его порты также не выделялись суммарным грузопотоком. В 2013 году грузопоток пяти крымских портов составлял примерно 8% всей морской перевалки Украины (11,3 млн т из 148,1 млн т, обрабатываемых всеми украинскими портами) [10; 11]. По величине грузопотока Крым находится на восьмом месте среди девяти приморских регионов Западного порубежья страны, опережая лишь Ненецкий АО.

Таблица 1.

Место Крыма в основных отраслях морехозяйственной деятельности
России и регионов её Западного порубежья, 2018 г.

Грузоперевозки морских портов	млн т	8,8
	доля, %*	1,1 / 1,5
	место среди 9-ти приморских регионов Западного порубежья	8
Улов рыбы и добыча других водных биоресурсов	млн т	28,5
	доля, %*	0,6 / 2,1
	место среди 16-ти регионов Западного порубежья	6
Вывоз рыбы и продуктов рыбных переработанных, т	тыс. т	12,9
	доля, %*	1,0 / 3,8
	место среди 16-ти регионов Западного порубежья	6
Вывоз рыбных консервов и пресервов	тыс. условных банок	48948,1
	доля, %*	10,3 / 21,5
	место среди 16-ти регионов Западного порубежья	2
Экспорт судов, лодок и плавучих конструкций	тыс. \$США	6263,9
	доля, %*	0,3 / 0,4
	место среди 16-ти приморских регионов Западного порубежья	5
Число коллективных средств размещения (КСР)	ед.	1433
	доля, %*	5,1 / 12,9
	место среди 16-ти регионов Западного порубежья	2
Число размещенных лиц в КСР	тыс. чел.	2251
	доля, %*	3,1 / 10,1
	место среди 16-ти регионов Западного порубежья	3
Площадь территории	доля, %*	0,16 / 1,8
Численность населения	доля, %*	1,5 / 7,7

* первое значение — доля в совокупном значении показателя РФ / второе значение — доля в совокупном значении показателя регионов Западного порубежья РФ.

Источник: составлено по [12; 13; 14].

Для сравнения порты Краснодарского края, соседа Крыма по Азово-Черноморскому бассейну, в 2018 г. обработали более 233 млн т грузов или 28,5% всех морских грузов страны [12].

По информации руководства ГУП РК «Крымские морские порты» загруженность портов Республики Крым составляла в 2018 году 5–15%, а износ основных фондов портовых предприятий — более 80% [15].

В территориальной системе морских перевозок России Крым занимает периферийное положение, поскольку после принятия Украиной в апреле 2014 года закона об оккупированных территориях любые варианты въезда и выезда в Крым, как и ведение там бизнеса, без разрешения украинских властей приравниваются к уголовному преступлению. Эта законодательная база сформировала основание для введения Украиной морской блокады Крыма, поддержанной международными морскими организациями. В результате этих действий сжалось пространство хинтерландов и форландов портов Крыма. Кардинально поменялась структура грузооборота портов региона. До 2014 года основные грузы крымских портов были экспортно-импортными, в настоящее время это грузы внутренней перевозки (каботажные грузы), обеспечивающие потребности региона в товарах, оборудовании и сырье.

Морские порты Крыма не играют в настоящее время существенной роли в международной торговле России. Немногочисленными зарубежными направлениями, которые удалось запустить из крымских портов, являются Сирийская Арабская Республика, Республика Египет, Ливанская Республика [16]. В эти страны Крым экспортирует в основном зерно, а в обратном направлении через порты Феодосии и Севастополя получает оливковое масло и цитрусовые. Предполагается использование в экспортных связях Крыма и Сирии продукции Керченского стрелочного завода. Она будет направлена на восстановление разрушенных в результате войны сирийских железных дорог. Планируется экспорт высокотехнологичного оборудования для нефтедобывающей и горноперерабатывающей промышленности Сирии. Эта страна готова поставлять в Крым фосфаты — необходимое сырьё для производства удобрений на химическом комбинате ООО «Титановые Инвестиции» (бывший «Крымский титан»), который в секторе производства этой продукции пока не функционирует. Остальные грузоперевозки морским транспортом в Средиземноморском и Азово–Черноморском бассейнах остаются для Крыма эпизодическими (с Турцией, Абхазией и др.) или возникают в виде посреднических схем морских перевозок с двойной перерегистрацией грузов. Абхазия, к примеру, эпизодически поставляла в Крым щебень для строительства автомагистрали «Таврида».

В 2019 г. грузооборот крымских портов сократился на 50%, по сравнению с 2018 г., до 4,3 млн т, что было связано с завершением строительства крупных инфраструктурных объектов и открытием железнодорожной части Крымского моста в конце года [17]. Начало функционирования Крымского моста, в свою очередь, послужило причиной изменения структуры грузоперевозок на полуостров различными видами транспорта. Выросла роль автомобильных и железнодорожных перевозок. По мнению экспертов, растущие перевозки грузов наземным транспортом из портов Краснодарского края создают предпосылки нерентабельности морским перевозкам в Крым. В стоимость морских грузоперевозок, в сравнении с сухопутными, входит более широкий спектр расходов

на ремонт и обслуживание судов на стоянке в портах. Кроме того, у морского транспорта на Черноморском побережье Кавказа и Крыма ярко выражен сезонный характер перевозок, а также конкуренция в распределении грузопотоков между портами Черноморского побережья Кавказа.

Таким образом, внешнеэкономический портово-логистический потенциал Крыма остаётся нереализованным и слабоинтегрированным в систему горизонтальных связей портов Азово-Черноморского бассейна в современных условиях санкционного функционирования экономики региона. Каботажные перевозки между портами Азово-Черноморского бассейна, очевидно, потребуют пропорциональной грузовой загрузки, распределяемой между всеми действующими портами Кавказского и Крымского побережий России. В ближайшие годы конкурентная среда функционирования портов Азово-Черноморского бассейна, по нашему мнению, сохранится и существенно не изменит ситуацию с недогрузкой крымских портов. Перегруженность отдельных портов кавказского побережья России не может измениться по указанию «сверху». Конкурентная среда на кавказском побережье расширяется вместе с новым портом «Тамань». Крыму необходимо самостоятельно формировать каботажные потоки грузов. Но это, как говорится, совсем иная история, связанная с ростом крымского производственного сектора и его инвестиционной привлекательности.

Среди вариантов роста собственного каботажа могут быть использованы возможности создания на территории Крыма предприятий, перерабатывающих или производящих готовую продукцию с последующим вывозом её через порты Крымского полуострова в другие регионы материковой части России. Такие предприятия создаются на основе межрегиональных инвестиционных проектов, способны создавать производственные кластеры продукции импортозамещающего характера.

В 2018 году Министерством экономического развития Республики Крым был создан Центр кластерного развития Крыма, который начал разработку агропромышленного биотехнологического кластера. Одной из стратегий работы этого кластера намечена глубокая переработка зерновых культур. Она предполагает извлечение химических компонентов зерна, которые могут использоваться как самостоятельный продукт или подвергаться дальнейшей обработке для производства продукции с новыми потребительскими свойствами в пищевой, фармакологической и химической промышленности. Перечень основных продуктов глубокой переработки включает в себя: модифицированные крахмалы, глюкозу, глюкозно-фруктозные сиропы, органические и аминокислоты, жидкое биотопливо, дрожжевые экстракты, кормовые ферменты и еще многое другое. В настоящее время в России уже построены предприятия по глубокой переработке зерна в Южном, Поволжском, Уральском и Центральном федеральных округах. В 2019 году Республика Крым подписала Соглашение с Ульяновской областью о создании в Феодосийском порту зернового терминала и центра по глубокой переработке пшеницы. Этот проект натолкнулся на гражданское сопротивление жителей Феодосии, озабоченных снижением привлекательности курортной составляющей территории города, в котором порт, куда планируется привоз зерна, расположен в

пределах курортной зоны. Однако с повестки экономического развития морехозяйственной отрасли Крыма феодосийский проект не снят, поскольку зарубежный спрос на продукты переработки зерновых растёт, а крымские порты заинтересованы в развитии не только каботажного, но и международного сектора перевозок.

Традиционными для Крыма являются *рыболовство и рыбоводство* и связанные с ними перерабатывающие производства. Несмотря на ограничения по выходу в открытые воды в связи с санкциями, крымские рыбодобывающие предприятия поставляют около 2% всех водных биоресурсов западных приграничных регионов России (около 28 млн т), занимая 6-е место в этом макрорегионе. Хотя в общем объёме добычи водных биоресурсов всеми приморскими регионами страны на крымские предприятия приходится менее 1%.

Предприятия рыболовства и рыбоводства, эксплуатирующие территориальные воды Республики Крым и г. Севастополя, последние 6 лет демонстрировали позитивную динамику производственных показателей. В период с 2014 по 2019 г. удалось нарастить объёмы производства с 6,4 до 10,2 тыс. т. [18]. Весомое место в рамках страны Крым занимает в воспроизводстве морских моллюсков (устриц и мидий). По объёмам разведения морских устриц и мидий (до 1,3 тыс. т в год) Крым в числе лидеров среди приморских регионов России. По оценке Федерального агентства по рыболовству крымские фермы марикультуры способны заместить российский импорт устриц [19].

На базе местных морских биоресурсов в городах Керчь, Севастополь, Феодосия, Симферополь и Ялта сформировались центры рыбопереработки разной величины. В 2018 г. предприятия этих центров вывезли рыбы и переработанных рыбных продуктов в объёме 12,9 тыс. тонн. По этому показателю Крым располагается на шестом месте в рейтинге регионов Западного порубежья. Ещё больший вес крымские производители демонстрируют по вывозу рыбных консервов и пресервов: более 10% общероссийского показателя и более 20% совокупного показателя западных приграничных субъектов страны. По данному направлению в структуре регионов Западного порубежья России Крым занимает второе место, уступая лишь Калининградской области. В этой связи стоит указать, что объёмы продукции рыбоперерабатывающих заводов Крыма превышают объёмы местной добычи морских биоресурсов, т.е. регион активно использует привозное сырьё.

После воссоединения Крыма с Российской Федерацией новый импульс к развитию получили *судостроение и судоремонт*, которые многие десятилетия советского периода являлись одной из ведущих отраслей промышленной специализации региона. Многопрофильное крымское судостроение включено в программу по модернизации основных фондов региона и встроено в систему государственных заказов, выполняя в них функцию обновления гражданского и военного флотов России. Экспортный потенциал отрасли в настоящее время слабо реализован. Так в 2018 г. крымским судостроительным предприятиям удалось экспортировать судов и лодок на сумму 6,2 млн долл. США (это максимум за последние 6 лет), что составило всего лишь 0,3% общероссийского экспорта данного вида продукции. Растущие объёмы производства судостроительных заводов

и предприятий по производству судового оборудования Крыма в условиях санкционной политики имеют шансы реализации только на внутреннем российском рынке. Вместе с тем, судостроение Крыма — это отрасль, где реализуется вертикальный вариант кооперационных связей, имеющий институциональное оформление в федеральном центре.

Перспективы крымского судостроения связаны с кластерной стратегией Объединённой судостроительной корпорации (г. Москва). Она создаёт судостроительный кластер в Крыму с учетом степени модернизированности его судостроительных предприятий, возможности объединения их инвестиционных ресурсов и координации условий ведения бизнеса. В настоящее время судостроительные предприятия Крыма, формирующие основу одноименного кластера, проходят стадию акционирования и определения номенклатуры выпускаемой продукции. Объединённая судостроительная корпорация предполагает кластерное кооперирование нескольких предприятий и научно-исследовательских центров Крыма: Севастопольского морского завода (филиал Центра судостроения «Звёздочка»), 13-го Судоремонтного завода Черноморского флота в Севастополе, конструкторских бюро «Коралл» в Севастополе и «Судокомполит» в Феодосии (филиал Средне-Невского судостроительного завода из Санкт-Петербурга), а также Севастопольского государственного университета.

Наиболее масштабно морехозяйственная специализация Крыма проявилась в *приморской рекреации*. Несмотря на значительный туристско-рекреационный потенциал внутренних территорий полуострова, более 80% всей туристско-рекреационной деятельности Крыма локализуется в его приморских муниципалитетах [17; 20]. По основным показателям этой отрасли Крым входит в число регионов-лидеров России. В Республике Крым и г. Севастополе в 2018 г. совокупно было зарегистрировано более 1,4 тыс. коллективных средств размещения (КСР), что соответствует 5,1% КСР всей России и почти 13% КСР регионов Западного порубежья. По количеству КСР крымский туристско-рекреационный регион среди западных приграничных регионов уступает лишь Краснодарскому краю, а по количеству размещённых лиц в КСР занимает третье место после Санкт-Петербурга и Краснодарского края. Занимая площадь около 27 тыс. км² (0,16% площади страны), Крым концентрирует более 2,7 млн м² оборудованных пляжей и потенциал пляжных ресурсов полуострова не освоен полностью. Площадь пляжных ресурсов Крыма (речь идёт о наиболее ценных и активно эксплуатируемых ресурсах) сопоставимы с общей площадью пляжей Краснодарского края, Калининградской и Ростовской областей.

Подводя итог в оценке места Крыма в морехозяйственном комплексе России, отметим, что несмотря на периферийное положение крымского приграничного приморского региона все отрасли его «морской экономики» обладают потенциалом инкорпорирования в «горизонтальные» связи регионов России. Среди рассмотренных мореориентированных отраслей Крыма приморская рекреация, марикультура, рыбопереработка и судостроение в большей степени сориентированы на удовлетворение потребностей других регионов страны. На их фоне крымский портово-логистический сектор испытывает значительные трудности в процессе

инкорпорирования в систему межрайонных связей в Азово-Черноморском бассейне.

Основные направления и модели межрегионального взаимодействия Крыма с приграничными регионами России: морехозяйственный акцент. Важным условием развития межрегиональных связей является создание эффективной *институциональной среды*. После вхождения Республики Крым и г. Севастополя в состав России новые субъекты страны начали активную деятельность по формированию институциональной среды внешнего экономического взаимодействия. Законодательными органами крымских субъектов приняты законы и нормативные акты, регулирующие правоотношения, связанные с осуществлением межрегионального сотрудничества. Инкорпорирование крымской экономики в систему горизонтальных связей российских регионов ускорилось несколькими институциональными катализаторами: подписанием соглашений об осуществлении межрегионального сотрудничества, внедрением практики закрепления регионов-кураторов за городами и районами Крыма, включением крымского региона в межправительственные наднациональные организации и др.

К 2019 г. Республика Крым заключила соглашения о межрегиональном сотрудничестве с 59 субъектами Российской Федерации, а г. Севастополь — с 25, что в совокупности представило в экономике Крыма 63 региона страны [21], из которых 34 являются приграничными. В целом, приграничные регионы России проявили бóльшую активность в этом процессе, чем внутренние: правительства 83% приграничных субъектов РФ подписали соглашения с крымскими субъектами, а для внутренних регионов этот показатель составляет 66%. Только 6 приграничных субъектов на данный момент не подписали соглашения о сотрудничестве с Республикой Крым и г. Севастополем.

По перечисленным выше компонентам институциональной среды межрегиональных связей с Крымом (наличие соглашений, региональное кураторство, членство в наднациональных организациях) российское пограничье пространственно дифференцировалось (рис. 1). За прошедшие шесть лет среди приграничных регионов страны Крыму удалось установить наиболее тесные контакты с Краснодарским краем, Белгородской, Ленинградской, Ростовской, Самарской, Тюменской областями и г. Санкт-Петербургом. Перечисленные субъекты являются регионами-кураторами Крыма и подписали с ним соглашения о межрегиональном сотрудничестве. Кураторство распределилось следующим образом: Санкт-Петербург курирует столичный г. Симферополь, Ленинградская область — Симферопольский район, Краснодарский край — соседствующие с ним г. Керчь и Ленинский район, Белгородская область — Кировский район, Ростовская область — Красноперкопский район, Самарская область — Сакский район, Тюменская область — Черноморский район — главный газодобывающий регион Республики Крым, Москва взяла шефство над г. Севастополем [22].

После вхождения Крыма в состав Южного федерального округа его контакты с Югом России стали укрепляться в рамках «Ассоциации экономического взаимодействия субъектов России ЮФО «Юг» [23].

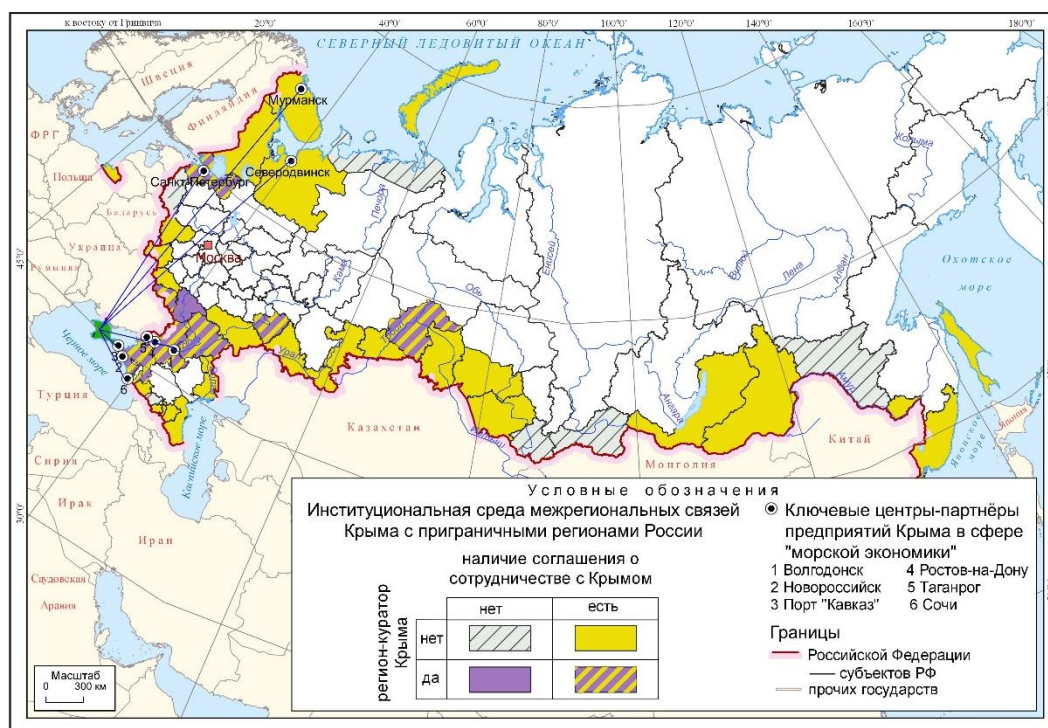


Рис. 1. Институциональная среда инкорпорирования Крыма в систему «горизонтальных» связей порубежных регионов России.

Источник: составлено авторами по [21; 22].

Обращает на себя внимание, что в числе перечисленных регионов — ключевые приморские территории России. Это формирует позитивные предпосылки выстраивания межрегионального сотрудничества в сфере «морской экономики».

Обширную группу формируют 27 приграничных регионов России, подписавшие с крымскими субъектами соглашения о межрегиональном сотрудничестве (рис. 1). В их числе важные приморские регионы России: Архангельская, Астраханская, Калининградская, Мурманская области, Республика Карелия и Приморский край.

Отдельную группу сформировала Воронежская область, которая является куратором Джанкойского района Республики Крым, но не подписала к текущему моменту соглашение о сотрудничестве ни с Республикой Крым, ни с г. Севастополем.

Сформировалась группа субъектов РФ, обладающих наименьшей институциональной связностью межрегионального сотрудничества с Крымом: Амурская и Псковская области, республики Алтай, Тыва, Кабардино-Балкария и Ненецкий АО. Региональным властям этих субъектов ещё предстоит создать эффективную институциональную среду взаимодействия с крымскими субъектами.

Институциональный фактор, а также процессы ассиметричного социально-экономического развития российских регионов, их рынков товаров, услуг,

инноваций, усиление поляризации российского социально-экономического пространства, внешние глобальные вызовы, разный опыт регионов в установлении постсоветских межрегиональных связей явились предпосылками к формированию различных *моделей инкорпорирования* Крыма в «горизонтальные» связи приграничных регионов России с участием их «морской экономики». По характеру мотивационного стимула в межрегиональном взаимодействии (согласно разработкам Горочной В. В. [5]) можно выделить следующие модели пространственного сотрудничества, применимые к условиям крымской экономической специфики.

1. Транспортная и торговая комплементарность регионов.

Периферийное географическое положение, существенные ограничения внешнеэкономической деятельности и транспортная блокада полуострова формируют предпосылки усиления зависимости территории Крыма от торговых и транспортных связей с сопредельными регионами страны.

Фактически через территорию Кубани проходит единственный сухопутный путь из Крыма в другие регионы страны. После открытия движения по Крымскому мосту произошла интенсификация транспортного сообщения между соседними регионами. По данным Росавтодора [24] за два с половиной года эксплуатации моста общий поток автомобилей различного класса в обе стороны составил 11,5 млн машин. По нашим подсчётам временная доступность Керчи по отношению к другим городам Юга России после запуска движения по мосту сократилась на 3–4 часа. Количество рейсов и направлений регулярных автобусных маршрутов из Крыма в города России также возросло. Город Симферополь связан автобусным сообщением практически со всеми регионами Юга России. Количество автобусных рейсов в неделю увеличилось до 130 рейсов в направлении до г. Краснодара, 80 рейсов — до Темрюка, 60 рейсов — до Ростова-на-Дону, Анапы и Новороссийска, в остальные крупные города рейсы отправляются 1–20 раз в неделю [25]. С 2014 г. значительно возросла роль авиатранспорта в пассажироперевозках в Крыму — свыше 5 млн пассажиров в год [26]. На этом фоне существенно сократилась морская составляющая транспортной связности Крыма с другими регионами страны. Керченская паромная переправа ныне имеет лишь вспомогательную функцию для перевозки крупногабаритных и опасных грузов. В 2019 г. существенно сократился объём грузоперевозок морскими портами Крыма (на 49% по сравнению с 2018 г.). Таким образом, транспортная комплементарность Крыма с другими территориями страны в большей степени реализуется в направлении сухопутных и воздушных перевозок и остаётся слабо реализованной в сфере морских перевозок. В этой связи следует упомянуть перспективное направление по реализации портово-логистических функций Крыма. Юг России может выступить важным коридором, соединяющим порты Крыма с Каспийским морем. Российская и иранская стороны обсуждают организацию транспортного сообщения из Крыма в Иран и в обратном направлении по маршруту: порты Крыма – Азовское море – р. Дон – Волго-Донской канал – р. Волга – Каспийское море — порты Ирана [27; 28]. После продления «нефтяных» санкций США в отношении Ирана эта страна продолжила поиски альтернатив Суэцкому маршруту транспортировки нефти в Сирию и Турцию. В качестве такой

альтернативы может выступить крымский маршрут с последующей перевалкой нефти и нефтепродуктов через терминалы Феодосийского порта или других вновь созданных терминалов. В реализации этого проекта множество проблемных точек, в том числе реакция и влияние третьих стран на сближение России и Ирана, сложные торговые отношения Турции с Ираном, неоднозначное отношение Турции к российскому Крыму и ряд других обстоятельств. Поэтому дальше обсуждений этот проект пока не продвинулся. Тем не менее, установление транспортной связности крымского портового комплекса с Каспийским регионом является важной и перспективной задачей по включению Крыма в формирующуюся евразийскую сеть транспортных коридоров Нового шёлкового пути и его ответвлений в Кавказский, Каспийский, Среднеазиатский регионы. При условии снятия транспортной блокады крымские и краснодарские порты в перспективе могут совместно выполнять функции ключевых узлов включения Причерноморского региона в систему транспортных потоков по Новому шёлковому пути.

Общность отраслевых структур хозяйства Крымского региона и субъектов Юга России [8], кроме эффектов конкурентных отношений, способствует увеличению интенсивности потоков товаров, услуг, рабочей силы с целью использования региональных преимуществ и организации сетевых форм ведения бизнеса. Другим катализатором межрегиональных связей выступает потребность территории в товарах, которые производятся с избытком в других, чаще соседних, регионах. В целом в Крыму внутрирегиональными усилиями продовольственная безопасность не обеспечивается. Коэффициент самообеспеченности потребления в Республике Крым с 2014 г. сократился до 70%, в г. Севастополе он намного ниже — на уровне 4–9% [2]. В результате Крым стал новым крупным регионом-потребителем готовых продовольственных товаров регионов России. Ключевая роль российских регионов в обеспечении продовольственной безопасности Крыма связана также с поставкой сырья и полуфабрикатов для крымских предприятий пищевой промышленности, которая является многоотраслевой, лидирует среди других отраслей промышленности по объёмам производства и не обеспечена местным сырьём на 100%. Наибольшая зависимость возникает в сегменте молочной, мясной и прочей продукции животноводства. Сформировался поток сырья и товаров и в обратном направлении, из Крыма, хоть и в меньших объёмах. Кубанский крупный бизнес активно скупает у крымских аграриев зерно и другую сельскохозяйственную продукцию, пользуясь отсутствием в Крыму необходимых площадей зерно- и фруктохранилищ и возможности прямого экспорта продукции в зарубежные страны.

Иная ситуация сложилась на рынке морских продовольственных товаров. В сегменте рыбных продуктов (рыба, продукция её переработки и консервы) крымские предприятия демонстрируют положительное сальдо межрегионального товарооборота, а большинство приграничных, в том числе соседних по ЮФО, регионов напротив являются активными покупателями рыбной продукции в других регионах. По данным Росстата в 2018 г. разность показателей вывоза и ввоза рыбы и рыбной переработанной продукции для крымского региона составила +9,6 тыс. т. Для сравнения в соседних приморских приграничных субъектах значения данного показателя отрицательные: в Краснодарском крае — 8,1 тыс. т, в Ростовской

области — 5,1 тыс. т. В производстве рыбных консервов крымские предприятия показали ещё большие масштабы межрегиональной торговли. Вывоз рыбных консервов превысил их ввоз на 47,8 млн условных банок. Большинство субъектов РФ, в том числе приграничные, не производят в достаточном количестве для внутрирегионального спроса рыбных консервов и активно их покупают в других регионах страны. Важно уточнить взаимное размещение главных регионов-поставщиков рыбной продукции и рыбных консервов на внутренний российский рынок. На Северо-Западе к ним относятся Калининградская область — лидер по вывозу рыбы и рыбных консервов, Мурманская область, Республика Карелия, Архангельская область. Последние три региона выделяются вывозом рыбы, но отличаются меньшими объёмами вывоза консервов. На Юге к главным поставщикам рыбной продукции относятся Астраханская область (лидирует по вывозу рыбы), г. Севастополь (выделяется большими объёмами вывоза рыбы) и Республика Крым (лидер по вывозу рыбных консервов). При этом Республика Крым активно ввозит рыбу (около 2 тыс. т в год) из северо-западных и дальневосточных приморских регионов России в том числе с участием портово-логистического комплекса Краснодарского края. На Дальнем Востоке среди приграничных регионов крупными поставщиками рыбной продукции являются Приморский край (лидер по вывозу рыбы и рыбных консервов) и Сахалинская область (активно вывозит все виды рыбной продукции). Таким образом, объёмы производства и положение относительно основных регионов-производителей и регионов-потребителей рыбной продукции позволяют крымским производителям активно вывозить свою продукцию в южные и центральные регионы страны. С учётом логистики среди приграничных регионов России наибольшим потенциалом для взаимной торговли с Крымом в секторе рыбной продукции обладают Краснодарский край, Ростовская, Воронежская, Белгородская и Курская области.

2. Участие в реализации совместных проектов и производственных цепочек.

Наличие совместных межрегиональных проектов является ключевым маркером горизонтальных связей между территориями и характеризует их интенсивность. За прошедшие годы пребывания Крыма под российской юрисдикцией регион стал участником ряда совместных проектов напрямую или косвенно связанных с морехозяйственной деятельностью.

Одним из наиболее масштабных проектов в современной истории полуострова стало строительство Крымского моста. Сооружение мостового перехода через Керченский пролив сгенерировало несколько экономико-географических эффектов [25]: общеэкономический, трансформационный, изменивший транспортную систему Юга России, пространственный, сблизивший Крым с другими регионами страны, научно-инновационный, имиджевый и др. В контексте данного исследования укажем высокую значимость интегрирующей функции Крымского моста, поскольку его строительство стало крупной площадкой производственной кооперации крымских компаний с компаниями других регионов России. Основные участники строительства зарегистрированы в более чем 20 субъектах Российской Федерации. Крупнейшими центрами-участниками сооружения моста стали города Москва, Санкт-Петербург, Симферополь, Керчь,

Ростов-на-Дону, Краснодар и Севастополь. Строительство моста осуществлялось при активном взаимодействии портов Крыма и Краснодарского края. Несмотря на то, что сотрудничество в рамках указанного проекта осуществлялось, прежде всего, по модели вертикальных связей (система субподрядных работ), регионами был наработан опыт взаимодействия, который используется и может быть использован в других аквально-территориальных проектах.

Наиболее интенсивно межрегиональные связи Крыма по модели реализации совместных проектов проявились в туристско-рекреационном направлении. Субъекты турбизнеса Республики Крым, г. Севастополя, Краснодарского края и Ростовской области активно взаимодействуют по созданию нескольких турпродуктов и проектов. С 2019 г. перечисленными субъектами начата реализация нового туристского продукта «Золотое кольцо Боспорского царства», объединяющего 12 городов Юга России [29], большая часть из которых — приморские туристские центры. С 2019 г. запущен первый в современной истории черноморский круиз по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь – Сочи, реализуемый в виде регулярного морского сообщения на круизном лайнере «Князь Владимир» [30]. Последние несколько лет реализуется проект по развитию яхтенного туризма на черноморском побережье России с участием крымских центров. Программа развития данного направления предполагает строительства сети яхтенных марин в приморских зонах Крыма и Краснодарского края, которые в будущем будут составлять единую систему маршрутов для яхтинга. Институциональными катализаторами данного направления межрегионального сотрудничества выступают соответствующее поручение Президента РФ от 2015 г., межпарламентское соглашение Республики Крым и Краснодарского края о развитии яхтинга, к которому присоединились Севастополь, Калининград и Санкт-Петербург [31].

3. Позиционирование на рынках товаров и услуг и продвижение единого бренда.

Одним из этапов межрегионального сотрудничества выступают выработка единой политики позиционирования на рынках товаров и продвижение единого бренда. В структуре отраслей «морской экономики» эта модель межрегионального сотрудничества Крыма оказалась востребованной в сфере приморского туризма. Несмотря на то, что позиционирование регионов и брендинг основываются на индивидуальных характеристиках их территории, а Крым и Краснодарский край являются конкурентами на внутреннем рынке туристских услуг, эти ведущие рекреационные регионы страны объединяются с целью выработки единых стандартов деятельности, популяризации и продвижения внутреннего туризма, а конкретнее — отдыха на черноморских курортах России. Последствия пандемии COVID-2019 для международного туризма показали важность объединения усилий рекреационных регионов для совместного решения задач развития внутреннего туризма, реализации межрегиональных турпродуктов. По своей сути данный формат горизонтальных связей регионов является неотъемлемой составляющей реализации проектов, упомянутых в предыдущем пункте. Подобного рода моделей взаимодействия Крыма с другими приграничными регионами страны для иных направлений морехозяйственной деятельности не было идентифицировано.

4. Обмен информацией и опытом освоения территории.

Данная модель межрегионального взаимодействия стала наиболее актуальной в процессе встраивания Республики Крым и г. Севастополя в российскую правовую и социально-экономическую систему после вхождения региона в состав Российской Федерации. Обмен информацией и опытом освоения территории крымских субъектов с приграничными регионами страны представлен несколькими форматами: деятельность в рамках программы регионов-кураторов, описанная выше, кадровая мобильность (программы обмена опытом в профессиональной среде), обучение и переподготовка специалистов различных отраслях экономики, управленческий консалтинг, включение в структуру государственных и региональных информационных систем. Крымский опыт подобного сотрудничества стал пионерным для России. Крым и его морехозяйственный комплекс последние шесть лет были центрами притяжения высококвалифицированных кадров, поступающих из разных регионов страны, управленческих и производственных инноваций. Крымскими компаниями и органами управления перенимаются новые модели территориальной организации экономики: экономические кластеры в сфере приморской рекреации, судостроения, сельского хозяйства и инноваций. Стоит отметить существование разной степени эффективности внедрения российской практики регионального развития в крымских условиях санкционного функционирования отраслей «морской экономики».

5. Выполнение функции региона-посредника (региона-моста, «региона-шлюза») в организации внешних связей.

В условиях транспортной блокады, экономических санкций и периферийного географического положения Крыма с чертами эксклавности Краснодарский край и сопредельные приграничные территории выступают для него территориями-посредниками, мостами, «шлюзами» внешних связей. В частности, портово-логистическая система южнороссийских регионов для Крыма является источником импортных грузов, центрами транспортировки крымских товаров в зарубежные страны. Для встречных грузовых потоков Крымский полуостров пока остаётся транспортным тупиком, хотя сохраняет потенциал превращения в регион-мост Причерноморья при условии снятия санкций.

6. Использование фактора общности географического положения и формирование единого макрорегиона страны.

Смежные приграничные регионы, являясь «буферными зонами» во взаимодействии страны с зарубежными странами, формируют экономическое пространство — единый макрорегион страны, что усиливает «горизонтальные» межрегиональные связи. В случае с Крымом такой вариант межрегионального взаимодействия в силу географического положения Крымского полуострова возможен исключительно с субъектами Южного и Северо-Кавказского федеральных округов, прежде всего, с Краснодарским краем и Ростовской областью. Подобная безальтернативная пространственная ситуация — редкость для российского пограничья, где контакты выстраиваются по всем возможным направлениям. Республика Крым и г. Севастополь активно интегрируются в южный макрорегион страны: формально они были включены в Южный федеральный округ, Южный

военный округ, энергетическую систему Юга России, дополнили южный агропромышленно-рекреационный регион, Северо-Кавказский экономический район страны. Однако, социально-экономические и социокультурные особенности полуострова на фоне общих для Юга России и всего Причерноморья данностей не позволяют объединить его с каким-либо другим регионом в один тип территорий. Поэтому, определение Крыма как особого фрагмента российского Причерноморья — необходимое условие для понимания его внутренних и внешних векторов развития, а также для выбора эффективных стратегий инкорпорирования его экономики в систему «горизонтальных» связей российских регионов.

ВЫВОДЫ

Социально-экономическое развитие современного Крыма характеризуется наличием повышенной значимости «горизонтальных» межрегиональных форм территориального сотрудничества с российскими регионами, поскольку его политико-административный статус (непризнанной западными государствами территории) формирует разорванный вариант сочетания межрегионального и международного пространств сотрудничества. Ограниченная возможность осуществления международного сотрудничества в условиях приморского региона создаёт для Крыма необходимость максимизации усилий в установлении межрегиональных связей с российскими регионами. Для Крыма межрегиональные связи — компенсационное средство преодоления сложившихся пределов роста его экономики.

Высока степень зависимости Крыма от федерального бюджета и реализации на его территории крупных государственных проектов в рамках документов стратегического развития страны. В Крыму слаба активность крупного бизнеса, низка конкурентоспособность и инициативность местных компаний в поиске инорегиональных партнёров. Всё перечисленное выше детерминировало высокую значимость в социально-экономическом развитии Республики Крым и г. Севастополя «вертикальных» межрегиональных связей в рамках госкомпаний, крупных бизнес-структур, поглотивших крымские предприятия. На этом фоне «горизонтальные» связи имеют в регионе меньшую «приживаемость» и масштабы.

«Морская экономика» является одним из локомотивов инкорпорирования Крыма в систему межрегиональных связей порубежных регионов России в силу своей традиционности для полуострова и отраслевого разнообразия. За прошедшие шесть лет «горизонтальные» связи Крыма с приграничными субъектами России в морехозяйственной сфере реализовались в различных пространственных моделях и степени вовлечённости в них российских регионов. В сегменте «морской экономики» наиболее масштабные межрегиональные связи Крым сформировал с приграничными регионами страны в сфере транспортно-географических отношений и торговле «морской» продукцией, реализации совместных проектов по развитию приморской рекреации и морского туристического транспорта, судостроении и судоремонте. Наиболее активными субъектами экономической деятельности в перечисленных моделях сотрудничества стали Краснодарский край, Ростовская область и г. Санкт-Петербург. С другими приграничными регионами России

«МОРСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ» ИНКОРПОРИРОВАНИЯ КРЫМА В СИСТЕМУ ГОРИЗОНТАЛЬНЫХ СВЯЗЕЙ «ПОРУБЕЖНЫХ» РЕГИОНОВ РОССИИ

контакты Крыма в сфере морехозяйственной деятельности остаются эпизодическими и имеют малые масштабы, несмотря на наличие благоприятной институциональной среды их осуществления. Многие инициативы межрегиональных связей оставляют лишь след в медийном пространстве, не демонстрируя реализации в реальности.

Основные ограничители низкой активности межрегиональных связей Крыма с порубежными регионами России в сфере «морской экономики» можно обобщённо представить в следующем перечне:

- 1) наличие внешних ограничений в виде экономических санкций, транспортных блокад и барьерного характера внешних границ Крыма с Украиной;
- 2) периферийность Крымского полуострова и пространственная разобщённость приморских макрорегионов России;
- 3) отсутствие у крымского менеджмента управленческого опыта поддержания и расширения межрегиональных связей с российскими регионами;
- 4) растущая конкуренция на внутрироссийском рынке морской экономики, которая сохраняет асимметричность развития её отдельных отраслевых сегментов в Крыму;
- 5) малые объёмы производства во многих видах морехозяйственной деятельности Крыма, что создаёт отсутствие эффекта масштаба;
- 6) слабая заинтересованность крупного российского и иностранного бизнеса, а также частных инвесторов, в развитии крымского приграничного региона.

Исследование выполнено в рамках гранта РФФИ 18-010-00015 «Модели, эффекты, стратегии и механизмы включения западного порубежья России в систему «горизонтальных» межрегиональных экономических связей в контексте формирования «Большой Евразии».

Список литературы

1. Дружинин А. Г. Евразийские приоритеты России (взгляд географа-обществоведа). Ростов-на-Дону; Таганрог: Издательство Южного федерального университета, 2020. 268 с.
2. Проблемы экономической безопасности регионов Западного порубежья России / под ред. Г. М. Федорова. Калининград: Издательство БФУ им. И. Канта, 2019. 267 с.
3. Российское пограничье: вызовы соседства / под ред. В. А. Колосова. М., 2018. 562 с.
4. Druzhinin A. G., Kuznetsova T. Yu., Mikhaylov A. S. Coastal zones of modern Russia: delimitation, parametrization, identification of determinants and vectors of Eurasian dynamics // Geography, Environment, Sustainability. 2020. Т. 13. № 1. С. 37–45.
5. Горочная В. В. Процессы горизонтальной межрегиональной интеграции: самоорганизующаяся природа, моделирование, оценка // Экономика устойчивого развития. 2019. № 4 (40). С. 81–93.
6. Гонтарь Н. В. Межрегиональная интеграция в России: институты и государственно-административное регулирование // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 3: Экономика. Экология. 2018. Т. 20. № 3. С. 14–24.
7. Дружинин А. Г. Западное порубежье России: делимитация, структурирование, типологизация // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. 2019. № 1. С. 5–16.
8. Швец А. Б., Вольхин Д. А. Крым в пространстве Юга России: приоритетные форматы и векторы межрегиональных взаимодействий // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2018. Т. 4 (14). № 4. С. 319–336.

9. Федоров Г. М. Социально-экономическая дифференциация регионов Западного порубежья России // Региональные исследования. 2019. № 4 (66). С. 58–72.
10. Итоги работы морских портов Украины за 2013 год. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/novosti/novosti-ampu/1069-itogi-raboty-morskikh-portov-ukrainy-za-2013-god> (дата обращения 23.10.2020).
11. Грузооборот морских торговых портов Украины за 2013 год [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ccb.at.ua/publ/analitika/gruzooborot_morskikh_torgovykh_portov_ukrainy_za_2013_god/2-1-0-120 (дата обращения 23.10.2020).
12. Грузооборот морских портов России за январь-декабрь 2018 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskikh-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2018-g> (дата обращения 23.10.2020).
13. Регионы России. Социально-экономические показатели [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения 23.09.2020).
14. Федеральная таможенная служба. Внешняя торговля субъектов Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/folder/526> (дата обращения 15.08.2020).
15. Василенко В. Гавани Крыма: в поиске новых грузопотоков // Деловой Крым [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://business-crimea.com/2018/11/20/gavani-kryma-v-poiske-novykh-gruzopotokov> (дата обращения 20.10.2020).
16. Ветра и люди: что происходит с главным крымским портом [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://crimea.ria.ru/economy/20200922/1118751034/Vetra-i-lyudi-cto-proiskhodit-s-glavnym-krymskim-portom.html> (дата обращения 20.09.2020).
17. Вольхин Д. А. Морехозяйственная активность в крымском регионе: факторы динамики и особенности локализации // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2020. № 1 (9). С. 70–85.
18. Рыболовство и рыбоводство [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://crimea.gks.ru/folder/27567> (дата обращения 20.09.2020).
19. В Крыму возрождают производство устриц. Федеральное агентство по рыболовству [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.fish.gov.ru/press-tsentr/obzor-smi/13307-v-krymu-voztrozhdaiut-proizvodstvo-ustrits> (дата обращения 20.09.2020).
20. Туристско-рекреационный ресурсный потенциал Республики Крым и г. Севастополь / под ред. И. М. Яковенко. Симферополь: АРИАЛ, 2015. 408 с.
21. Межрегиональное сотрудничество. Министерство экономического развития Крыма [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://minek.rk.gov.ru/ru/structure/1082> (дата обращения 20.09.2020).
22. Российские города и регионы возьмут шефство над крымскими [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://russian.rt.com/article/26161> (дата обращения 20.09.2020).
23. Ассоциация экономического взаимодействия субъектов РФ ЮФО «Юг» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://askregion.ru/regions> (дата обращения 20.09.2020).
24. За три летних месяца по Крымскому мосту проехало почти два миллиона машин [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rosavtodor.gov.ru/about/upravlenie-fda/upravlenie-stroitelstva-i-ekspluatatsii-avtomobilnykh-dorog/transportnyy-perekhod-cherez-kerchenskiy-proliv/novosti/362701> (дата обращения 07.10.2020).
25. Вольхин Д. А. Крымский мост как фактор интеграции региона в экономическое пространство России // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2019. Т. 5 (15). № 4. С. 47–61.
26. Перевозки через аэропорты России. Федеральное агентство воздушного транспорта. Росавиация [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-ajerorty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aerortov-obyom-perevoz/> (дата обращения 07.10.2020).
27. Russia offers Iran sanctions-free oil route to Turkey and Syria // The Times [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.thetimes.co.uk/article/russia-opens-new-route-for-iranian-oil-to-skirt-sanctions-k7xqlg386> (дата обращения 07.10.2020).
28. Из Севастополя — в Тегеран и Дамаск // Известия [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://iz.ru/778742/elmar-bainazarov/iz-sevastopolia-v-tegeran-i-damask> (дата обращения 07.10.2020).
29. Золотое кольцо Боспорского царства [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://russian-bospor.ru> (дата обращения 15.10.2020).

«МОРСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ» ИНКОРПОРИРОВАНИЯ КРЫМА В СИСТЕМУ ГОРИЗОНТАЛЬНЫХ СВЯЗЕЙ «ПОРУБЕЖНЫХ» РЕГИОНОВ РОССИИ

30. Круизный лайнер «Князь Владимир» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://лайнер-князь-владимир.рф> (дата обращения 15.10.2020).
31. Кубань и Крым намерены совместно развивать яхтинг [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://tass.ru/obschestvo/5723531> (дата обращения 20.10.2020).

«SEA COMPONENT» OF INCORPORATION OF CRIMEA TO THE SYSTEM OF «HORIZONTAL» RELATIONS RUSSIAN BORDER REGIONS

Volkhin D. A.¹, Shvets A. B.²

^{1, 2}*Taurida Academy, V. I. Vernadsky Crimean Federal University, Simferopol, Crimea, Russian Federation.*
E-mail: ¹ lomden@mail.ru, ² fusion10@mail.ru.

The article defines the role and scope of the «sea component» of interregional contacts between Crimea and the border regions of Russia. The place of Crimea in the «sea economy» of the Russian state and the regions of the Western Russian border is shown. Modern problems and factors of development of seaports of the Crimea, fishing and fish processing enterprises of the region, shipbuilding industry and seaside recreation are considered. The author defines the institutional features of establishing interregional relations between the Crimea and Russian regions in the field of marine activities. The implemented models of interregional relations between Crimea and Russian regions are revealed. The factors limiting the establishment of effective interregional relations between Crimea and Russian regions in the field of «marine economy» are analyzed.

Institutional factors and the processes of asymmetric socio-economic development of the Russian regions, their markets of goods, services, innovation, the increasing polarization of Russian socio-economic space, external global challenges, different experiences of regions in post-Soviet establishment of interregional connections were preconditions to the formation of various models of integration of the Crimea in the «horizontal» communication between border regions of Russia with their «Maritime economy». According to the nature of the motivational incentive in interregional interaction, the following models of spatial cooperation can be distinguished, which are applicable to the conditions of the Crimean economic specifics. Transport and trade complementarity of regions. Participation in the implementation of joint projects and production chains. Positioning in the markets of goods and services and promoting a single brand. Exchange of information and experience in the development of the territory. Performing the function of an intermediary region (bridge region, «gateway region») in the organization of external relations. Using the factor of common geographical location and forming a single macroregion of the country.

The socio-economic development of modern Crimea is characterized by the increased importance of "horizontal" interregional forms of territorial cooperation with Russian regions, since its political and administrative status (unrecognized territory by Western States) forms a broken version of the combination of interregional and international cooperation spaces. The limited possibility of international cooperation in the Primorye region makes it necessary for Crimea to maximize efforts in establishing interregional ties with Russian regions. For Crimea, inter-regional relations are a compensatory means of

overcoming the existing limits of its economic growth.

«Maritime economy» is one of the driving forces behind the incorporation of Crimea into the system of inter-regional relations of the Russian border regions due to its traditional nature for the Peninsula and its industry diversity. In the «marine economy» segment, Crimea has formed the largest interregional ties with the country's border regions in the field of transport and geographical relations and trade in «marine» products, implementation of joint projects for the development of seaside recreation and marine tourist transport, shipbuilding and ship repair. The most active subjects of economic activity in these models of cooperation are the Krasnodar territory, the Rostov region and the city of Saint Petersburg. With other border regions of Russia, Crimea's contacts in the field of marine activities remain sporadic and have a small scale, despite the existence of a favorable institutional environment for their implementation. Many initiatives of interregional relations leave only a trace in the media space, without demonstrating their implementation in reality.

Keywords: maritime economy, interregional relations, border regions, Russia, Crimea.

References

1. Druzhinin A. G. Evrazijskie priority Rossii (vzglyad geografa-obshchestvoveda). Rostov-na-Donu; Taganrog: Izdatel'stvo Yuzhnogo federal'nogo universiteta, 2020. 268 p. (in Russian)
2. Problemy ekonomicheskoy bezopasnosti regionov Zapadnogo porubezh'ya Rossii / pod red. G. M. Fedorova. Kaliningrad: Izdatel'stvo BFU im. I. Kanta, 2019. 267 s. (in Russian)
3. Rossijskoe pogranich'e: vyzovy sosedstva / pod red. V. A. Kolosova. M., 2018. 562 p. (in Russian)
4. Druzhinin A. G., Kuznetsova T. Yu., Mikhaylov A. S. Coastal zones of modern Russia: delimitation, parametrization, identification of determinants and vectors of Eurasian dynamics // Geography, Environment, Sustainability. 2020. T. 13. № 1. pp. 37–45.
5. Gorochnaya V. V. Processy gorizontal'noj mezhregional'noj integracii: samoorganizuyushchayasya priroda, modelirovanie, ocenka // Ekonomika ustojchivogo razvitiya. 2019. № 4 (40). pp. 81–93. (in Russian)
6. Gontar' N. V. Mezhregional'naya integraciya v Rossii: instituty i gosudarstvenno-administrativnoe regulirovanie // Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 3: Ekonomika. Ekologiya. 2018. T. 20. № 3. pp. 14–24. (in Russian)
7. Druzhinin A. G. Zapadnoe porubezh'e Rossii: delimitaciya, strukturirovanie, tipologizaciya // Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Estestvennye i medicinskie nauki. 2019. № 1. pp. 5–16. (in Russian)
8. Shvec A. B., Volkhin D. A. Krym v prostranstve YUga Rossii: prioritye formaty i vektory mezhregional'nyh vzaimodejstvij // Geopolitika i ekogeodinamika regionov. 2018. T. 4 (14). № 4. pp. 319–336. (in Russian)
9. Fedorov G. M. Social'no-ekonomicheskaya differenciaciya regionov Zapadnogo porubezh'ya Rossii // Regional'nye issledovaniya. 2019. № 4 (66). pp. 58–72. (in Russian)
10. Itogi raboty morskikh portov Ukrainy za 2013 god. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/novosti/novosti-ampu/1069-itogi-raboty-morskikh-portov-ukrainy-za-2013-god> (date of request 23.10.2020). (in Russian)
11. Gruzooborot morskikh trgovykh portov Ukrainy za 2013 god [Elektronnyj resurs]. URL: http://ccb.at.ua/publ/analitika/gruzooborot_morskikh_torgovykh_portov_ukrainy_za_2013_god/2-1-0-120 (date of request 23.10.2020). (in Russian)
12. Gruzooborot morskikh portov Rossii za yanvar'-dekabr' 2018 g. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskikh-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2018-g> (date of request 23.10.2020). (in Russian)
13. Regiony Rossii. Social'no-ekonomicheskie pokazateli [Elektronnyj resurs]. URL:

- <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (date of request 23.09.2020). (in Russian)
14. Federal'naya tamozhennaya sluzhba. Vneshnyaya trgovlya sub'ektov Rossijskoj Federacii [Elektronnyj resurs]. URL: <https://customs.gov.ru/folder/526> (date of request 15.08.2020). (in Russian)
 15. Vasilenko V. Gavani Kryma: v poiske novyx gruzopotokov // Delovoj Krym [Elektronnyj resurs]. URL: <http://business-crimea.com/2018/11/20/gavani-kryma-v-poiske-novykh-gruzopotokov> (date of request 20.10.2020). (in Russian)
 16. Vetra i lyudi: chto proiskhodit s glavnym krymskim portom [Elektronnyj resurs]. URL: <https://crimea.ria.ru/economy/20200922/1118751034/Vetra-i-lyudi-chto-proiskhodit-s-glavnym-krymskim-portom.html> (date of request 20.09.2020). (in Russian)
 17. Volkhin D. A. Morekhozajstvennaya aktivnost' v krymskom regione: faktory dinamiki i osobennosti lokalizacii // Social'no-ekonomicheskaya geografiya. Vestnik Associacii rossijskih geografov-obshchestvovedov. 2020. № 1 (9). pp. 70–85. (in Russian)
 18. Rybolovstvo i rybovodstvo [Elektronnyj resurs]. URL: <https://crimea.gks.ru/folder/27567> (date of request 20.09.2020). (in Russian)
 19. V Krymu vozrozhdayut proizvodstvo ustric. Federal'noe agentstvo po rybolovstvu [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.fish.gov.ru/press-tsentr/obzor-smi/13307-v-krymu-vozrozhdayut-proizvodstvo-ustrits> (date of request 20.09.2020). (in Russian)
 20. Turistsko-rekreacionnyj resursnyj potencial Respubliki Krym i g. Sevastopol' / pod red. I.M. YAkovenko. Simferopol': ARIAL, 2015. 408 p. (in Russian)
 21. Mezhregional'noe sotrudnichestvo. Ministerstvo ekonomicheskogo razvitiya Kryma [Elektronnyj resurs]. URL: <https://minek.rk.gov.ru/ru/structure/1082> (date of request 20.09.2020). (in Russian)
 22. Rossijskie goroda i regiony voz'mut shefstvo nad krymskimi [Elektronnyj resurs]. URL: <https://russian.rt.com/article/26161> (date of request 20.09.2020). (in Russian)
 23. Associaciya ekonomicheskogo vzaimodejstviya sub'ektov RF YUFO «YUg» [Elektronnyj resurs]. URL: <http://askregion.ru/regions> (date of request 20.09.2020). (in Russian)
 24. Za tri letnih mesyaca po Krymskomu mostu proekhalo pochtu dva milliona mashin [Elektronnyj resurs]. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/about/upravlenie-fda/upravlenie-stroitelstva-i-ekspluatatsii-avtomobilnykh-dorog/transportnyy-perekhod-cherez-kerchenskiy-proliv/novosti/362701> regions (date of request 07.10.2020). (in Russian)
 25. Volkhin D. A. Krymskij most kak faktor integracii regiona v ekonomicheskoe prostranstvo Rossii // Geopolitika i ekogeodinamika regionov. 2019. T. 5 (15). № 4. pp. 47–61. (in Russian)
 26. Perevozki cherez aeroporty Rossii. Federal'noe agentstvo vozdushnogo transporta. Rosaviaciya [Elektronnyj resurs]. URL: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz/> (date of request 07.10.2020). (in Russian)
 27. Russia offers Iran sanctions-free oil route to Turkey and Syria // The Times URL: <https://www.thetimes.co.uk/article/russia-opens-new-route-for-iranian-oil-to-skirt-sanctions-k7xqlg386> (date of request 07.10.2020).
 28. Iz Sevastopolya — v Tegeran i Damask // Izvestiya [Elektronnyj resurs]. URL: <https://iz.ru/778742/elnar-bainazarov/iz-sevastopolia-v-tegeran-i-damask> (date of request 07.10.2020). (in Russian)
 29. Zolotoe kol'co Bosporskogo carstva [Elektronnyj resurs]. URL: <http://russian-bospor.ru> (date of request 15.10.2020). (in Russian)
 30. Kruiznyj lajner «Knyaz' Vladimir» [Elektronnyj resurs]. URL: <https://lajner-knyaz'-vladimir.rf> (date of request 15.10.2020). (in Russian)
 31. Kuban' i Krym namereny sovместno razvivat' yahting [Elektronnyj resurs]. URL: <https://tass.ru/obschestvo/5723531> (date of request 20.10.2020). (in Russian)

Поступила в редакцию 12.09.2020 г.