

Л.А. БЕЗРУКОВИнститут географии им. В.Б. Сочавы СО РАН,
664033, Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1, Россия, bezrukov@irigs.irk.ru**КОНТИНЕНТАЛЬНО-ОКЕАНИЧЕСКАЯ ДИНАМИКА РОССИИ В НАЧАЛЕ XXI ВЕКА**

Осуществлена количественная оценка динамики степени континентальности России в начале XXI в. по четырем аспектам — территориальному, расселенческому, производственно-экономическому, деятельностному. Выявлено осязаемое снижение этой степени по базовым территориальному и расселенческому аспектам, что говорит о смене тренда расселенческих процессов с «континентализации» в прошлом столетии на «маринизацию» в текущем. Непосредственный вклад в снижение степени континентальности страны внесли главным образом межрегиональные сдвиги населения — его приток в приморские зоны и отток из ультраконтинентальных, а также увеличение площади приморских территорий за счет присоединения Крыма и учета в качестве круглогодичных ряда портов. Вместе с тем выраженной связи между тенденциями смещения населения к морю и подъемом морехозяйственной активности не установлено. Оценка по производственно-экономическому аспекту показала, что для индикаторов традиционного материального производства характерен, наоборот, рост степени континентальности. Рассогласованность динамики расселенческого и производственно-экономического аспектов объясняется разнонаправленностью в глубинных районах таких ключевых процессов, как промышленное освоение и заселение: рост первого идет с сокращением второго. Анализ деятельностного аспекта, характеризующего масштабы морского хозяйства, констатирует чрезвычайно резкие диспропорции между ростом грузооборота морских портов страны и падением объемов работы ее морского транспорта, что проявляется в очень слабом присутствии торгового флота России в Мировом океане. Выдвинуто предположение о том, что радикальное обострение геополитической ситуации способно приостановить процессы «маринизации» в расселенческом аспекте и повернуть тренд снова на «континентализацию» страны.

Ключевые слова: степень континентальности, маринизация, континентализация, морские порты, расселенческие процессы, приморские и ультраконтинентальные зоны.

L.A. BEZRUKOVV.B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences,
664033, Irkutsk, ul. Ulan-Bat4orkaya, 1, Russia, bezrukov@irigs.irk.ru**CONTINENTAL-OCEANIC DYNAMICS OF RUSSIA AT THE BEGINNING OF THE 21ST CENTURY**

A quantitative assessment of the dynamics of the degree of continentality of Russia at the beginning of the 21st century has been made on four aspects: territorial, population distribution, production and economic, and activity. A noticeable decrease of this degree in terms of basic territorial and settlement aspects was revealed, which indicates a change in the trend of settlement processes from “continentalization” in the last century to “marinization” in the current one. A direct contribution to the decrease of the degree of continentality of the country was made mainly by interregional shifts of the population: its inflow to coastal zones and outflow from ultracontinental zones as well as an increase in the area of coastal territories due to the annexation of the Crimea and accounting as a number of ports all year round. On the other hand, a pronounced relationship between the tendencies of population displacement to the sea and the rise in maritime economic activity has not been established. Evaluation of the production and economic aspect showed that indicators of traditional material production, on the contrary, are characterized by an increase of the degree of continentality. The discrepancy between the dynamics of the settlement and production and economic aspects is explained by the multidirectionality in the deep regions of key processes, such as industrial development and settlement: the growth of the former goes with the reduction of the latter. An analysis of the activity aspect characterizing the scale of the maritime economy shows extremely sharp disproportions between the growth in the cargo turnover of the country's seaports and the decline in the volume of its maritime transport, which is manifested in the very weak presence of the Russian merchant fleet in the World Ocean. It has been suggested that a radical aggravation of the geopolitical situation can stop the processes of “marinization” in the settlement aspect and turn the trend back to the “continentalization” of the country.

Keywords: degree of continentality, marinization, continentalization, seaports, settlement processes, coastal and ultracontinental zones.

ВВЕДЕНИЕ

Наиболее характерная черта экономико-географического положения России — удаленность основных ее центров от морей и океанов (континентальность) — во многом детерминирует особенности организации ее хозяйства и территориальных структур, специфику взаимодействия с внешним миром и пути развития. Наши оценки степени континентальности страны приходились на конец XX в. (1999 г.) [1]. Естественно, что за два десятилетия нового, XXI в., произошли значительные изменения, основным трендом которых, по мнению многих исследователей [2–7], стали подъем морехозяйственной активности и сдвиг населения к морю. Вместе с тем, несмотря на большой объем выполненных исследований, вопросы континентально-океанической динамики России в XXI в. системно все же не раскрыты.

При анализе указанной динамики целесообразно исходить из предложенного в [7] разделения понятия «континентальность» стран на территориальный, расселенческий и деятельностный аспекты. Если в территориальном аспекте степень континентальности определяется соотношением площадей зон удаленности от моря на территории страны, в расселенческом — соотношением численностей населения, проживающего в этих зонах, то в деятельностном — масштабами морской деятельности страны. Выделим еще и производственно-экономический аспект, в котором эта степень обусловлена соотношением соответствующих показателей, локализованных в данных зонах.

Цель данной статьи — количественная оценка динамики степени континентальности России в начале XXI в. по всем четырем аспектам — территориальному, расселенческому, производственно-экономическому, деятельностному; выявление вклада в эту динамику основных факторов; прогноз влияния на нее обострившейся геополитической ситуации.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Методика оценки степени континентальности в расселенческом аспекте была разработана нами ранее [1]. В ее основе лежит определение транспортно-географической континентальности (ТГК), под которой понимается мера удаленности основной части демографического потенциала страны (района) от морских путей с круглогодичной навигацией.

Суть методики заключается, во-первых, в выявлении распределения населения изучаемой страны (района) на различных фиксированных расстояниях от моря (т. е. по зонам удаленности от него); во-вторых, в последующем расчете показателя степени ТГК, интегрирующего исчисленные доли этих зон [1]. В приморскую зону вошли полосы, расположенные в пределах 50 км от побережья и в 50–200 км от него; в континентальную — полосы, отстоящие от моря на 200–500 км и 500–1000 км; в ультраконтинентальную — территории, отдаленные от побережий на 1000–2000 км и более чем на 2000 км. Характеристика степени континентальности формализована по шести следующим градациям (баллы): очень высокая (60,1–100), высокая (35,1–60), повышенная (20,1–35), умеренная (10,1–20), низкая (5,1–10), очень низкая (1,0–5).

Исходя из полученного показателя степени ТГК, в конце XX в. из мировых держав только одна Россия выделялась высокой степенью континентальности (42,2 балла) [1]. Это предопределено сосредоточением преобладающей части демографического (и экономического) потенциала в ультраконтинентальных и континентальных зонах. Отсюда вытекает повышенная значимость для России транспортных издержек на сухопутные перевозки, что удорожает продукцию и снижает ее ценовую конкурентоспособность. Все остальные ведущие страны отличаются намного более благоприятным положением относительно морских путей.

Изучение изменений, произошедших в течение XX в. (1897–1999 гг.) в распределении населения России относительно моря, показало значительное повышение степени ТГК — с 25,9 до 42,2 балла, т. е. в 1,6 раза [1]. Масштабный сдвиг в ультраконтинентальную зону демографического и экономического потенциала страны можно по праву считать реализацией ее жизненно важных национально-государственных интересов на советском этапе (в рамках относительной изолированности национального хозяйства от внешнего мира). Вместе с тем внутриконтинентальный (глубинный) характер размещения населения и хозяйства определил возникновение значительных транспортно-экономических проблем на постсоветском этапе в условиях активной интеграции экономики страны в мирохозяйственную систему, основанную преимущественно на морских связях и обменах.

На основе раскрытой выше методики дана оценка степени континентальности России на 2020 г. в расселенческом, территориальном и производственно-экономическом аспектах. Основные тенденции и факторы динамики этой степени в начале XXI в. установлены с помощью анализа статистиче-

ских и литературных источников. При оценке степени ТГК страны учитывались только те акватории морей и морских портов, которые допускают круглогодичную навигацию (без Каспийского моря, не имеющего прямой естественной связи с Мировым океаном). К ним отнесены в европейской части страны азово-черноморский, балтийский и баренцево-беломорский выходы; в азиатской части — тихоокеанский выход (частично).

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Динамика степени континентальности в территориальном и расселенческом аспектах. Изменения континентальности страны в территориальном аспекте определились двумя факторами. Первым из них является уточнение списка морских портов с замерзающими акваториями, работающими тем не менее в устойчивом режиме круглогодичной навигации, вторым — присоединение к России в 2014 г. Крыма (с Севастополем) (см. рисунок).

Примером круглогодичной работы с помощью ледокольной проводки может служить порт Архангельск в Белом море, где продолжительность зимней навигации превышает 5,5 месяца [8]. В таком же режиме функционируют сейчас и другие порты Белого моря — Кандалакша, Витино и Онега. К числу дальневосточных морских портов, допускающих с помощью ледоколов бесперебойное судоходство, отнесены дополнительно (вместе с портами Японского моря, Петропавловском-Камчатским и Магаданом) еще Усть-Камчатск и Охотск. Предпосылками обеспечения круглогодичной навигации стали рост технических возможностей ледоколов (переменная осадка) и создание глубоководных искусственных фарватеров, отчасти вследствие глобального потепления на таяние льдов и др.

Вместе с тем ряд специализированных арктических портов в Карском и Баренцевом морях, несмотря на работу в практически круглогодичном режиме, из-за более сложной ледовой обстановки нецелесообразно приравнивать к основной массе портов с круглогодичной навигацией. По имеющимся оценкам [9], стоимость перевозки грузов по арктическим морям в зимний период в 30 раз и более выше, чем «по чистой воде». Вследствие этого общая себестоимость перевозок по Северному морскому пути (СМП) в несколько раз превосходит таковую по незамерзающим морям. Повышенные затраты на перевозки из портов Дудинка, Варандей, Сабетта и Новый Порт покрываются лишь за счет огромной прибыли владеющих ими компаний, крупнейших в стране.

С учетом в качестве круглогодичных ряда портов и присоединения Крыма, расположенного почти полностью в прибрежной полосе 0–50 км от моря, территория обеих приморских зон на Северо-Западе, Дальнем Востоке и Юге увеличилась (табл. 1). В итоге удельный вес приморских зон в территории страны повысился с 4,3 до 7,3 % (в 1,7 раза). Рост этих зон на 95 % обеспечен увеличением количества круглогодичных портов и лишь на 5 % — присоединением Крыма (площадь 27 тыс. км²).

Доля обеих континентальных зон в общей площади страны повысилась с 29 до 31,6 %, а ультраконтинентальных — снизилась с 66,7 до 61,1 %. Наиболее заметно «пострадала» находящаяся в Сибири самая удаленная от моря (более чем на 2000 км) ультраконтинентальная зона.

Переходя к оценке степени ТГК страны в расселенческом аспекте, отметим, что доли приморских и континентальных зон в 2020 г. по сравнению с 1999 г. выросли, тогда как доля ультраконтинентальных зон снизилась (см. табл. 1). Заметно — в 1,3 раза — повысилась доля прибрежной полосы при таком же снижении доли самой удаленной от моря зоны. Менее выраженными — в пределах 3–7 % — были изменения в четырех других зонах.

Указанные изменения долей населения по зонам удаленности от моря обусловили снижение степени ТГК с 42,2 балла в 1999 г. до 38,3 в 2020 г. (на 3,9 балла). Хотя Россия по-прежнему характеризуется высокой степенью континентальности, показательна сама смена тренда расселенческих процессов с «континентализации» в XX в. на «маринизацию» в XXI в.

Численность населения приморских зон в 1999–2020 гг. выросла на 4,3 млн чел., причем на 56 % этот рост произошел благодаря присоединению Крыма (2,4 млн чел. в 2020 г.). Изменения демографической массы этих зон дифференцированы по круглогодичным выходам (табл. 2). Численность населения в абсолютном выражении уменьшилась лишь в одном тихоокеанском выходе, увеличившись во всех остальных. Подавляющую часть прироста обеспечил азово-черноморский выход за счет Крыма и преимущественно миграционного притока населения. Гораздо менее заметной оказалась динамика балтийского выхода, где ведущую роль сыграло увеличение людности Санкт-Петербурга как второй столицы. Еще ниже рост демографической массы баренцево-беломорского выхода, связанный исключительно с увеличением территории приморских зон с их населением вследствие учета ряда портов в качестве круглогодичных. Потеря демографической массы тихоокеанским выходом определена сильной убылью населения Дальнего Востока.

Таблица 1

Распределение территории и населения России по зонам удаленности от морских путей и портов с круглогодичной навигацией в 1999 и 2020 гг.

| Зоны | Расстояние от морских путей и портов с круглогодичной навигацией, км | Площадь территории | | | | Численность населения | | | |
|-----------------------|--|----------------------|------|----------------------|------|-----------------------|------|----------|------|
| | | 1999 г. | | 2020 г. | | 1999 г. | | 2020 г. | |
| | | тыс. км ² | % | тыс. км ² | % | млн чел. | % | млн чел. | % |
| Приморские | 0–50 | 197 | 1,2 | 260 | 1,5 | 12,8 | 8,7 | 16,8 | 11,5 |
| | 50–200 | 527 | 3,1 | 1006 | 5,8 | 8,7 | 5,9 | 9,0 | 6,1 |
| Континентальные | 200–500 | 1497 | 8,7 | 2053 | 12,0 | 17,9 | 12,2 | 19,1 | 13,0 |
| | 500–1000 | 3470 | 20,3 | 3348 | 19,6 | 49,1 | 33,5 | 50,8 | 34,6 |
| Ультраконтинентальные | 1000–2000 | 5867 | 34,3 | 6465 | 37,8 | 35,5 | 24,2 | 33,3 | 22,7 |
| | более 2000 | 5540 | 32,4 | 3993 | 23,3 | 22,7 | 15,5 | 17,7 | 12,1 |
| Всего | | 17 098 | 100 | 17125 | 100 | 146,7 | 100 | 146,7 | 100 |

Таблица 2

Динамика численности населения приморских зон круглогодичных выходов России за 1999–2020 гг.

| Круглогодичный выход | Численность населения | | | | Удельный вес в населении | | |
|-----------------------|-----------------------|----------|-----------------|--------|--------------------------|---------|-----------------|
| | 1999 г. | 2020 г. | Изменение (+/–) | | 1999 г. | 2020 г. | Изменение (+/–) |
| | млн чел. | млн чел. | млн чел. | % | % | % | % |
| Азово-черноморский | 9,4 | 12,8 | + 3,4 | + 36,2 | 43,7 | 49,6 | + 5,9 |
| Балтийский | 8,1 | 8,9 | + 0,8 | + 9,9 | 37,7 | 34,5 | – 3,2 |
| Баренцево-беломорский | 0,9 | 1,5 | + 0,6 | + 66,7 | 4,2 | 5,8 | + 1,6 |
| Тихоокеанский | 3,1 | 2,6 | – 0,5 | – 16,1 | 14,4 | 10,1 | – 4,3 |
| Всего | 21,5 | 25,8 | + 4,3 | + 20,0 | 100 | 100 | 0 |

При общем росте демографической массы континентальных зон для их различных частей были характерны разнонаправленные расселенческие процессы. В зоне 200–500 км от моря рост этой массы в северокавказских республиках и некоторых других регионах Юга перекрыл потери населения на Северо-Западе и Дальнем Востоке. Аналогично в зоне 200–500 км от моря рост людности Москвы и Московской области с запасом компенсировал убыль населения почти во всех остальных регионах этой зоны.

В то же время сокращение численности населения ультраконтинентальных зон за рассматриваемый период достигло 7,2 млн чел. В зоне 1000–2000 км от моря единичные растущие регионы не могли компенсировать потери жителей большинством регионов Поволжья, Урала, Сибири и Дальнего Востока. Наибольшая убыль отмечается в зоне свыше 2000 км от моря, что обусловлено заметным сокращением как ее территории, так и численности населения подавляющей части сибирских регионов.

Можно предположить, что расселенческие процессы смещения населения в приморские районы обусловлены их ускоренным развитием вследствие усиления внешнеторговых связей (прежде всего через морские порты) и интенсификацией освоения Арктики с участием СМП. Проверим это предположение с помощью анализа имеющихся количественных данных.

Одним из важнейших показателей подъема морехозяйственной активности считается обычно рост грузооборота морских портов, а портовое хозяйство называется порождающей синергию сферой «морской» экономики [3], ее драйвером [4]. Действительно, за 2003–2019 гг. грузооборот российских морских портов вырос с 285,9 до 840,3 млн т, т. е. в 2,9 раза. Выясним, коррелирует ли между собой динамика грузооборота крупных морских портов и людности соответствующих населенных пунктов.

Такая оценка проведена для портов с грузооборотом в 2019 г. более 1 млн т, причем динамика грузооборота анализировалась за 2003–2019 гг., динамика людности пунктов за 1999–2020 гг. [10]. Некоторое несоответствие временных интервалов объясняется отсутствием полных данных по грузообороту портов ранее 2003 г. Учтены три порта СМП с большим грузооборотом — Дудинка, Варандей и Сабетта. В двух случаях порты объединены: Находка и Восточный вместе «приписаны» к городу Находке, Корсаков и Пригородное — к городу Корсакову. В итоге количество портов (и соответствующих им пунктов) равно 34.

Если рост грузооборота наблюдался в 30 портах (88 %) из 34, то рост численности населения — лишь в 10 пунктах (29,4 %). Для портов с увеличением грузооборота людность пунктов уменьшилась в 19 случаях, а для портов с сокращением грузооборота людность одного пункта, наоборот, выросла. Получается, что в 2/3 случаев процессы изменения грузооборота портов и численности жителей соответствующих им пунктов носили разнонаправленный характер. Это означает, что произошедший сдвиг населения к морю в большей мере связан не с подъемом морехозяйственной активности, а с влиянием других факторов.

Так, решающее значение в притягательности побережий Черного и Азовского морей, по мнению ряда авторов [11, 12], имеет такой природный фактор, как благоприятный теплый климат. Именно с его влиянием связано возникновение на юге европейской части страны мощного полюса миграционного притяжения, названного «Теплороссия» (Краснодарский край и др.) [11], причем, согласно расчетам [12], благоприятность природно-климатических условий оказалась статистически более значимым фактором роста населения, чем близость моря и количество портов.

Интенсификация освоения Арктики с участием СМП началась в 2000–2010 гг., когда заработали порты Варандей, Новый Порт и Сабетта. В связи с этим заметно усилились функции базовых портов западного плеча СМП — Мурманска, Архангельска и отчасти Кандалякши. Однако при общем росте их грузооборота за 2003–2019 гг. в 2,5 раза суммарная людность соответствующих городов уменьшилась на 130 тыс. чел. (на 16,4 %). В арктических же портах СМП вообще не предполагается создание постоянных поселений, а население вахтовых поселков не относится к постоянному и не отражается в официальной статистике. Следовательно, форсированное освоение Арктики никак не связано с общим сдвигом населения к морю.

Динамика степени континентальности в производственно-экономическом и деятельностном аспектах. Для определения степени ТГК России в производственно-экономическом аспекте использовались значения за 2019 г. удельных весов по зонам удаленности от моря таких индикаторов, как основные фонды в экономике (ОФ), объем добычи полезных ископаемых (ДПИ), производство электроэнергии (ПЭ), отправление грузов железнодорожным транспортом (ОГЖТ), инвестиции в основной капитал (И), ввод в действие жилых домов (ВЖД) (табл. 3). Первые четыре из них напрямую отражают результаты экономического развития, два последних — еще и уровень жизни и потребления. Анализируемые показатели можно разделить на две группы.

В первой из них распределение долей показателей (ОФ, И, ВЖД) по зонам в целом близко к аналогичному распределению долей в численности населения, сравнительно невелики и различия в степени ТГК. Наиболее информативен индикатор ВЖД, характеризующий в определенной мере миграционные перспективы населения. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что во вводе жилых домов доля приморских зон превышает их доли в численности населения и всех других показателях, тогда как доля ультраконтинентальных зон здесь, наоборот, минимальна. Это говорит о росте потребности в жилье поблизости от моря и ее снижении в глубинных районах, т. е. о продолжении тенденции к сдвигу населения к морю.

Во второй группе показателей (ДПИ, ОГЖТ, ПЭ) распределение долей по зонам удаленности от моря резко отличается от распределения этих долей в численности населения. Общая закономерность следующая: удельный вес приморских и континентальных зон намного ниже их веса в численности населения, а вес ультраконтинентальных зон — намного выше, вследствие чего степень ТГК по рассматриваемой группе показателей в 1,2–1,5 выше, чем степень ТГК по численности населения.

Таблица 3

Распределение отдельных производственно-экономических показателей России по зонам различной удаленности от моря и степень их ТГК (2019 г.), %

| Зоны | Расстояние от морских путей и портов с круглогодичной навигацией, км | ОФ | ДПИ | ПЭ | ОГЖТ | И | ВЖД |
|-----------------------|--|------|------|------|------|------|------|
| Приморские | 0–50 | 14,0 | 1,4 | 8,7 | 4,5 | 11,2 | 14,0 |
| | 50–200 | 4,6 | 2,5 | 4,2 | 6,4 | 3,3 | 7,9 |
| Континентальные | 200–500 | 7,0 | 5,2 | 12,3 | 12,3 | 9,4 | 10,7 |
| | 500–1000 | 42,4 | 11,9 | 24,5 | 18,1 | 38,7 | 36,1 |
| Ультраконтинентальные | 1000–2000 | 25,1 | 68,5 | 32,3 | 24,9 | 29,6 | 22,1 |
| | более 2000 | 6,9 | 10,5 | 18,0 | 33,8 | 7,8 | 9,2 |
| Степень ТГК, балл | | 36,0 | 56,0 | 46,7 | 56,3 | 38,8 | 35,3 |

Большие потери населения ультраконтинентальными зонами (Сибирь, Урал и Поволжье) в 1999–2020 гг. вовсе не сопровождались снижением их хозяйственной активности. Наоборот, за рассматриваемый период удельный вес этих зон в показателях материального производства — ДПИ, ОГЖТ и ПЭ — повысился (в 1999 г. он составлял 71,8, 56,9 и 48 % соответственно [1]). В 2019 г. доля добычи полезных ископаемых в глубинных районах превышала их долю в населении страны в 2,3, доля отправления грузов железнодорожным транспортом — в 1,7, производства электроэнергии — в 1,4 раза. Это говорит о повышении хозяйственной активности ультраконтинентальных зон на общероссийском фоне. При уменьшении демографического потенциала данные зоны усилили свои производственные функции главного топливно-сырьевого и экспортного цеха страны. Следовательно, возрастает рассогласованность динамики расселенческого и производственно-экономического аспектов: если степень континентальности по первому аспекту снижается, то по второму — повышается.

Разнонаправленность расселенческих и хозяйственных процессов в глубинных районах можно объяснить, во-первых, внедрением новых малотрудоёмких технологий, особенно в добывающей промышленности, при которых требуется намного меньше рабочих рук, чем еще в середине прошлого века. Во-вторых, значительный вклад в индустриальное освоение этих районов дает временная межрегиональная трудовая миграция, статистический учет которой до сих пор отсутствует. Речь идет о массовом применении вахтового способа при освоении нефтегазовых и других ресурсов, т. е. об увеличении производства без соответствующего роста постоянного населения. Численность вахтовиков (отходников) в стране, согласно экспертным оценкам [13, 14], составляет ориентировочно от 2 до 4 млн чел. Следовательно, трудовая деятельность в глубинных районах нового освоения ведется в значительной мере временными мигрантами-вахтовиками.

Между тем рост ресурсно-сырьевой экономики и объемов экспортной продукции ультраконтинентальных зон сильнейшим образом сказался на подъеме морехозяйственной активности приморских зон, особенно на увеличении грузооборота морских портов. Как это ни парадоксально, их основная грузовая база формируется сейчас на максимальном удалении, т. е. в глубинных районах за тысячами километров от морей.

В общем грузообороте портов России в 2019 г. (840,3 млн т) экспортные грузы занимают подавляющую часть — 77,8 % (654 млн т) [15]. Экспорт из морских портов почти на 82 % состоит из топлива (нефть, уголь и нефтепродукты) и других видов сырья и полуфабрикатов (черные и цветные металлы, минеральные удобрения и лесопродукция). Принимая вклад ультраконтинентальных зон в экспорт названных видов в соответствии с их долей в общероссийской добыче и производстве, получаем, что доля этих зон в обеспечении грузооборота указанных семи видов грузов (415,4 млн т) достигает почти 78 %, общего грузооборота экспорта — 63,5 %.

При оценке деятельностного аспекта (масштабов и динамики морской деятельности) отчетливо заметны резкие диспропорции между ростом грузооборота портов и падением объемов работы морского транспорта. Если за 2003–2019 гг. грузооборот российских портов вырос с 285,9 до 840,3 млн т [10], то объем перевозок морского транспорта сократился с 24 до 19 млн т, его грузооборот — с 65,3 до 37 млрд т·км [15], а разница между объемами грузооборота портов и перевозок морского транспорта увеличилась с 12 до 44 раз. Роль морского транспорта в национальной транспортной системе неуклонно снижалась, в результате чего его доля в 2019 г. была незначительной в общем объеме перевозимых грузов (0,2 %) и грузообороте транспорта (около 0,7 %) [15].

Столь негативная динамика объясняется главным образом интеграцией российских морских внешнеторговых перевозок в единый мировой фрахтовый рынок на крайне невыгодных для России условиях дискриминации отечественного флота. Во-первых, суммарный дедвейт (полная грузоподъемность) морских торговых судов под российским флагом ежегодно уменьшается, а под иностранным («удобным») флагом — растет. В контролируемом российскими компаниями флоте доля дедвейта судов, зарегистрированных под иностранными флагами офшорных стран, повысилась с 18,5 % в 1992 г. до 65,8 % в 2019 г. [16–18]. Под российским флагом работает сейчас в основном устаревший, малотоннажный и неконкурентоспособный флот. Официальная статистика учитывает только суда под российским флагом; лишь от их работы государство получает налоги, но предназначены эти суда преимущественно для каботажного (внутреннего) плавания и в значительной мере вытеснены из сферы экономических заграничных перевозок.

Во-вторых, подавляющая часть внешнеторговых грузов России перевозится в настоящее время на иностранных судах зарубежных судоходных компаний, которые получают устойчивую загрузку и солидные суммы фрахта (миллиарды долларов в год). Приравнивая величину общего грузооборота портов России (840,3 млн т) к совокупному объему морских перевозок ее грузов, получаем, что на

долю иностранных судов зарубежных компаний приходится 93,4 % (785 млн т) всех перевозок, на долю контролируемых российскими компаниями судов под «удобными» флагами — 4,3 % (36,3 млн т), на долю судов под национальным флагом — всего 2,3 % (19 млн т). Почти не заметен вклад отечественного флота в перевозки внешнеторговых грузов страны — всего лишь 0,7 %, что указывает на весьма слабое присутствие России в Мировом океане.

Сравнение масштабов экономики страны (около 2 % в мировых ВВП и экспорте) и ее морской деятельности будет явно не в пользу последней: доля дедвейта торгового флота, контролируемого российскими компаниями, составляет 1,2 % мирового, флота под национальным флагом — всего 0,4 %, перевозок грузов на мировом фрахтовом рынке — ничтожную величину в 0,05 %. Считать Россию морской державой (даже при остаточной мощи морских стратегических сил) при таких показателях невозможно.

Между тем страна обладает внушительным потенциалом роста полноценной морехозяйственной активности: внешнеторговый грузооборот российских портов (758,5 млн т) достигает почти 7 % всей погрузки морской международной торговли, оцениваемой в 11 млрд т [17]. С учетом опыта ведущих морских держав, где удельный вес национального флота в освоении собственной грузовой базы составляет около 50 % [16], определена возможная величина грузооборота морского транспорта России. Поскольку основная часть грузов уходит в заграничные плавания на большие расстояния, средняя дальность морских перевозок увеличена с современных 2 тыс. км до советского уровня 1990 г., равного 4,5 тыс. км. Отсюда расчетное гипотетическое значение грузооборота морского транспорта составит 1890 млрд т-км, а его доля в грузообороте всех видов транспорта страны — 25 %, что близко, например, к аналогичной доле Китая.

Континентально-океаническая динамика в контексте обострения геополитической ситуации. Радикальное обострение геополитической ситуации в 2022 г. привело к серьезным вызовам и угрозам внешнеторгового, транспортно-логистического и военно-стратегического характера, которые способны коренным образом повлиять на процессы континентально-океанической динамики России.

Беспрецедентное санкционное давление коллективного Запада ведет к сокращению или даже прекращению хозяйственных связей с так называемыми недружественными странами. Затрудняется транспортировка российских грузов через территории членов Евросоюза и НАТО, в результате чего блокируется сухопутный проход на всем протяжении западных рубежей от Баренцева до Черного морей. Возможности морского транспорта на западном направлении также ограничены в связи с уязвимостью выходов из Балтийского и Черного морей, контролируемых состоящими в НАТО Данией и Турцией соответственно. Вводятся запреты на доступ в европейские порты судов российских компаний и на заход иностранных судов в порты России, останавливается обслуживание ее судов и страхование грузов, что означает разрыв логистических цепочек и морскую блокаду. Все это нацелено на международную изоляцию и экономическое удушение страны.

Для ослабления возникающих угроз необходимы разворот внешнеторговых связей на дальневосточные и арктические порты, сухопутные переходы с Китаем, Монголией и Казахстаном, путь через Каспий к портам Ирана. Приоритетными для морского транспорта должны стать тихоокеанский и баренцево-беломорский выходы, а также создание собственного конкурентоспособного флота, что позволит обеспечить более безопасные и надежные связи с партнерами «незападного» мира. Следует продолжить укрепление собственной системы евразийских альянсов, активизировать формирование широкой (континентальной) евразийской интеграции в виде «Большой Евразии». В связи с переориентацией экспортных потоков в восточном направлении большую значимость будут иметь увеличение пропускной способности Транссиба и БАМа, создание международных транспортных коридоров, строительство магистральных нефте- и газопроводов в Китай и к дальневосточным портам, обеспечение круглогодичного судоходства по всей транзитной трассе СМП (как самой безопасной национальной морской коммуникации).

Несмотря на инерционность территориальных структур хозяйства и населения, их трансформация, вероятно, неизбежна в силу долговременного характера возникших вызовов и угроз. Ожидается снижение экономической активности в приграничных западных регионах, в том числе на побережье морей, что обусловлено общей напряженностью военно-стратегической ситуации, ограничением связей с европейскими странами, падением объемов грузооборота морских портов, сворачиванием туристско-рекреационной деятельности в приморских зонах и пр. Соответственно, уменьшается притягательность этих зон, особенно азово-черноморского выхода, что способно приостановить в них рост численности населения. В то же время новые возможности развития открываются перед регионами ультраконтинентальных зон, поскольку необходимость формирования относительно самодо-

статочной экономики и емкого внутреннего рынка делает реальным углубление здесь переработки сырья с получением диверсифицированной конечной продукции. Внутриматериковые регионы в условиях позиционирования их как сравнительно безопасного «глубокого стратегического тыла» становятся притягательными и для населения.

Прогнозируемый сдвиг на восток экономической активности — индустриальной в ультраконтинентальные зоны и транспортно-логистической в приморские зоны Дальнего Востока — повлечет, вероятно, в том же направлении и смещение населения (хотя и в меньших размерах). Поэтому общим итогом влияния обострения геополитической ситуации будет, скорее всего, определенная приостановка процессов «маринизации» в расселенческом аспекте и смена тренда на повторную «континентализацию».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Использованные аспекты и индикаторы оценки континентально-океанической динамики России раскрывают ее отдельные стороны. По базовым территориальному и расселенческому аспектам выявлено осязаемое снижение степени континентальности страны в начале XXI в., что говорит о смене тренда расселенческих процессов с «континентализации» в прошлом столетии на «маринизацию» в текущем. Непосредственный вклад в смену тренда внесли главным образом межрегиональные сдвиги населения к морю, а также увеличение площади приморских зон за счет присоединения Крыма и учета ряда портов в качестве круглогодичных. Вместе с тем не установлено какой-либо выраженной связи между тенденциями смещения населения к морю и подъемом морехозяйственной активности, идентифицируемой через рост грузооборота морских портов.

Выявлена рассогласованность динамики территориального и расселенческого аспектов континентальности, с одной стороны, производственно-экономического и деятельностного — с другой. Динамика ряда производственно-экономических индикаторов указывает на повышение степени ТГК, причем рост материального производства в глубинных районах (при сокращении населения) объясняется внедрением новых малотрудоемких технологий и массовым применением вахтового способа освоения. В деятельностном аспекте ситуация также двойственна: растущий грузооборот портов не генерирует полноценную морехозяйственную активность из-за сильного падения объемов работы отечественного морского транспорта, что привело в итоге к его очень слабому присутствию в Мировом океане.

Таким образом, тенденции континентально-океанической динамики России в начале XXI в. весьма неоднозначны и принципиально различны по тем или иным аспектам. Показатели территориального, расселенческого и производственно-экономического аспектов ТГК говорят лишь о потенциальных возможностях, которыми обладает страна благодаря своему положению относительно моря, тогда как деятельностный аспект характеризует уже именно степень фактической реализации экономикой этого положения. Обострение в 2022 г. геополитической ситуации способно приостановить процессы «маринизации» в расселенческом аспекте и повернуть тренд снова на «континентализацию» страны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. — Новосибирск: Акад. изд-во «Гео», 2008. — 369 с.
2. Дружинин А.Г. Талассоаттрактивность населения в современной России: общественно-географическая экспликация // Балтийский регион. — 2017. — Т. 9, № 2. — С. 28–43.
3. Дружинин А.Г. Локализация морехозяйственной активности в современной России: особенности, структуры, эффекты // Региональные исследования. — 2019. — № 4. — С. 34–45. — DOI: 10.5922/1994-5280-2019-4-3
4. Дружинин А.Г. Евразийские векторы морехозяйственной активности России: общественно-географические проекции // География и природ. ресурсы. — 2020. — № 2. — С. 5–14. — DOI: 10.21782/GIPR0206-1619-2020-2(5-14)
5. Федоров Г.М., Кузнецова Т.Ю., Разумовский В.М. Влияние близости моря на развитие экономики и расселения Калининградской области // Изв. РГО. — 2017. — Т. 149, № 3. — С. 15–31.
6. Потоцкая Т.И. Геополитический аспект современного транспортно-географического положения России // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2018. — № 3. — С. 5–17.
7. Попов П.Л., Чернев А.А. Различение в классической геополитике стран континентального и океанического типов и положение современной России // География и природ. ресурсы. — 2022. — № 1. — С. 5–12. — DOI: 10.15372/GIPR20220101

8. **Ледокольные услуги** (Архангельский филиал ФГУП «Росморпорт») [Электронный ресурс]. — https://www.rosmorport.ru/filials/arf_serv_led/ (дата обращения 15.06.2022).
9. **Корзун В.А.** Интересы России в Мировом океане в новых геополитических условиях. — М.: Наука, 2005. — 522 с.
10. **Динамика** развития морских портов России [Электронный ресурс]. — <https://www.rosmorport.ru/about/disclosure/report/presentation/strategicheskiy-otchet/index.html> (дата обращения 15.06.2022).
11. **Розинская Н.А., Розинский И.А.** Юго-западный вектор: климатический фактор социально-экономического развития России // Вопросы экономики. — 2019. — № 5. — С. 122–135. — DOI: 10.32609/0042-8736-2019-5-122-135
12. **Холодилин К.А., Янжимаева Ю.И.** Конвергенция региональной плотности населения в России за 120 лет // Вопросы экономики. — 2020. — № 11. — С. 133–158. — DOI: 10.32609/0042-8736-2020-11-133-158
13. **Мкртчян Н.В., Флоринская Ю.Ф.** Трудовая миграция в России: международный и внутренний аспекты // Журнал НЭА. — 2018. — № 1 (37). — С. 186–193.
14. **Лексин В.Н.** Новое отходничество и вахтовая организация труда в процессах депопуляции и заселения территорий // Регион: экономика и социология. — 2021. — № 3 (111). — С. 133–153. — DOI: 10.15372/REG20210306
15. **Транспорт** в России. 2020. — М.: Росстат, 2020. — 108 с. [Электронный ресурс]. — https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/UbzIvBZj/Transport_2020.pdf (дата обращения 15.06.2022).
16. **Морской транспорт** России на фоне мировых тенденций / Под ред. М.В. Терского, И.И. Меламеда. — М.: Современная экономика и право, 2008. — 208 с.
17. **Хохлов В.А.** Справочные материалы по географии мирового хозяйства. 2020: Стат. сб. — 87 с. [Электронный ресурс]. — <https://api.exportedu.ru/api/-documents/90/download> (дата обращения 15.06.2022).
18. **Морской транспорт** России: цифры и факты [Электронный ресурс]. — https://zen.yandex.ru/media/sputnik_flot/morekoi-transport-rossii-cifry-i-fakty-5fd5311f0b82510af5c58d60 (дата обращения 15.06.2022).

Поступила в редакцию 25.07.2022

После доработки 17.10.2022

Принята к публикации 28.12.2022