УДК 911.3 (26)

“МОРСКАЯ” СОСТАВЛЯЮЩАЯ РОССИЙСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ГЕОГРАФИИ: ТРАДИЦИИ И НОВАЦИИ

© 2016 г. А.Г. Дружинин

*Северо-Кавказский НИИ экономических и социальных проблем
Южного федерального университета, Ростов-на-Дону, Россия
e-mail: alexdru9@mail.ru*

Поступила в редакцию 17.02.2016 г.

Раскрыты исторические истоки, особенности и тенденции формирования, ключевые проблемы и приоритетные направления развития “морской” составляющей российской общественной географии. Проанализированы факторы стремительного и продуктивного становления “Экономической география Мирового океана” в СССР (1960–1980 гг.), ее доминирующая проблематика, а также важнейшие концепты и методологические идеи. Показано, что в постсоветский период в структуре общественной географии “морская” тематика первоначально ушла на второй план, но с первой половины 2000-х годов вновь актуализирована, хотя и не обрела былых лидерских позиций. Спектр связанных с “морем” исследований при этом расширился. Они все более фокусируются непосредственно на российских побережьях, тяготеют к регионалистике, градovedению и рекреационной географии. Акцентируется необходимость полномасштабного возрождения “Социально-экономической географии Мирового океана”, развития ее исследовательского инструментария, делимитации, типологии и общественно-географического мониторинга приморских зон России, обоснования факторов и механизмов их опережающей социально-экономической динамики, в том числе в связи с решением задач пространственного планирования.

Ключевые слова: социально-экономическая география, Мировой океан, Россия.

Введение. Традиционное восприятие России как “океана суши” [28], преимущественно “континентального” пространства [8], своими основными экономическими и селитебными центрами удаленного от морских побережий, сохраняет актуальность и поныне. Достаточно сказать, что 62 региона Российской Федерации (концентрирующие 75.8% демографического потенциала и генерирующие 76.1% совокупного ВРП) лишены непосредственного выхода к морю, а средняя плотность населения в оставшихся 23 ее субъектах более чем втрое уступает общему по стране показателю. По своему позиционированию, пространственной архитектонике, условиям и способам включения в мирохозяйственные циклы Россия, тем не менее, является и “приморской”, и “океанической”. Ее “континентальность” не абсолютна и не повсеместна, поскольку сочетается с диверсифицированным морехозяйственным комплексом, наличием стратегических интересов в Мировом океане, равно как и протяженных побережий, местами инфраструктурно

обустроенных и плотно заселенных, концентрирующих крупные портово-промышленные центры и городские агломерации. Более того, воздействие “морского” (и “приморского”) фактора на территориальное социально-экономическое развитие страны в последние годы устойчиво возрастает, вновь (как полвека назад) выводя на приоритетные позиции “морскую” составляющую российской общественной географии. Цель данной статьи — анализ ее истоков и достижений, раскрытие современных особенностей и тенденций формирования, выявление приоритетов развития.

Исторические, социально-экономические и интеллектуальные предпосылки становления “морской” составляющей отечественной экономической географии. “Приморская” и “морская” экономика-географическая тематика исторически развивалась в России в процессе освоения и познания ее расширяющихся (пятивековым трендом) пространств. Многочисленные экспедиции выдающихся российских “землепроходцев” и мореходов

(С.И. Дежнева, Е.П. Хабарова, В.И. Беринга, Г.И. Шелихова, И.Ф. Крузенштерна, В.М. Головина и др.[9]) при этом не только углубляли представления об оконтуривающих страну акваториях, их ресурсном потенциале, но и благоприятствовали изучению морских побережий, их включению (военно-политическому, экономическому, ментальному) в структуру Российского государства.

Характерно, что в палитре многочисленных географических описаний XIX — начала XX в. неизменно присутствовали характеристики морей, омывающих Российскую Империю, акцентировалось внимание в том числе и на их экономическом (в первую очередь торговом [27, 58]) значении для России, подмечалась роль морских коммуникаций в жизнеобеспечении отдельных российских территорий (например, Дальнего Востока [24]). Нарботка фактологического материала сочеталась при этом с попытками концептуализации проявлений талассоаттрактивности (важным, симптоматичным шагом в этом направлении стал труд Л.И. Мечникова “Цивилизация и великие исторические реки” [38]).

Генерированию территориально-акваториальных подходов в географических исследованиях в значительной мере способствовали и специфика Севера России (который “издревле обращал на себя внимание соотечественников наших” [19]), и культивирование идеи Северного морского пути, зародившейся еще в XVI в. и позже неизменно поддерживаемой ведущими российскими мыслителями, включая М.В. Ломоносова [7], Д.И. Менделеева [37]. Реализация идеи Северного морского пути опиралась на целенаправленные организационные усилия: в конце XIX в. была сформирована Мурманская научно-промысловая экспедиция; в 1920 г. организована Северная научно-промысловая экспедиция, преобразованная позднее в Арктический институт; в 1925 г. создан Институт по изучению Севера, с 1932 г. функционировало Главное управление северного морского пути и др. [63]. Эта идея находила мощную поддержку научного сообщества. Весьма показательна в этом отношении позиция Ю.М. Шокальского, изложенная в его статье “Север СССР и его значение для Республики” [70], опубликованной в 1924 г. и вмещающей подробный анализ ресурсного потенциала арктических морей и их побережий.

В условиях масштабной, пришедшейся на 1920–1940-е годы XX столетия “континентализации” территориальной социально-экономической системы страны (смещения ее основных центров во внутриконтинентальные районы [18]), “морская”

составляющая устойчиво присутствовала в успешно развивавшейся в тот период географии транспорта. Характерно, что в трудах ведущих исследователей (например, С.В. Бернштейн-Когана [8]) морские перевозки и портовое хозяйство неизменно рассматривались в связке с экономической специализацией приморских территорий. В этот же период значение морехозяйственной активности для России блестяще акцентировано видным историком и географом П.Н. Савицким в его известной работе “Континент-Океан” [52]. Отметим, при этом, что уже с середины 1950-х годов экономика СССР полномасштабно совершает “разворот” к Мировому океану; и это, в свою очередь, сопровождается системными, все более широкими по своему “фронту” усилиями по экономико-географическому изучению “морской” тематики.

Советская “Экономическая география Мирового океана”: проблематика, персоналии, идеи. Именно 1960–1970-е годы ознаменованы стремительной поступательной динамикой морехозяйственного комплекса нашей страны, активнейшим развитием на побережьях портовой инфраструктуры, приморских рекреационных систем, установлением фактически глобального присутствия СССР в Мировом океане.

Всего за десятилетие (1955–1965 гг.) грузоподъемность транспортного флота Советского Союза выросла с 1721 до 7246 тыс. тонн (кстати, в 1913 г. аналогичный показатель по российскому флоту составлял 1334 тыс. тонн) [63]. Грузооборот морского транспорта увеличился при этом с 37.2 в 1955 г. до 209.9 млн т-милей в 1965 г., а портов — с 106.7 до 234 млн тонн. Существенно повысилось рыбохозяйственное значение океана: с конца 1940-х до середины 1970-х годов уловы рыбы в морских акваториях возросли в СССР в 20 раз, до 9.3 млн тонн [56]. Все более масштабно использовался туристско-рекреационный потенциал побережий, в первую очередь черноморских [11, 39]. Были восстановлены и вновь созданы крупные судостроительные центры (в Одессе, Ильичевске, Керчи и др. [63]); устойчиво пополнялся и модернизировался военно-морской флот (к концу 1980-х годов он насчитывал 1380 боевых кораблей [46]). Естественно, что в этом контексте в советском экономико-географическом сообществе множился интерес к “морской” тематике, наблюдалось активное становление субдисциплины, позиционированной обобщающими работами [1, 53], — “*Экономическая география Мирового океана*”.

Отметим, что новое научное направление развивалось стремительно, причем не только

“вширь”, но и (а это крайне важно!) “вглубь”, фокусируясь на фундаментальных особенностях аква-территориального системообразования. Широкие по своему тематическому охвату (предвосхитившие последующий тренд) публикации С.В. Михайлова [40] уже к рубежу 1960–1970-х годов были дополнены детализированными исследованиями географии морских портов и морского транспорта [12, 23, 25, 41, 42, 69]; одновременно (в русле “социологизации” отечественной экономической географии) оказались акцентированы вопросы притяжения к морю населения [49]. На этом объектно-содержательном фундаменте обретали авторов и признание такие обобщающие (связанные с генерированием комплексных подходов) исследовательские направления, как: “морское” природопользование [17, 35, 56]; развитие “приморской” промышленности и портово-промышленных комплексов [5, 32, 62]; формирование рекреационных систем на побережьях [65]; районирование Мирового океана [15]; изучение приморских территорий и прибрежных акваторий [10, 54]; “океанический” политико-географический анализ [56].

Уже к концу 1970-х – началу 1980-х годов советская экономическая география Мирового океана¹ являла собой в целом сложившуюся, диверсифицированную структуру. Знаковым свидетельством конституирования новой субдисциплины стала организация специальных секционных заседаний по “морской” тематике на VI (1975 г.) и ряде последующих съездов ГО СССР, издание фундаментальной серии “География Мирового океана” (с весомым наличием экономико-географической составляющей), ряда иных специальных тематических сборников², проведение многочисленных всесоюзных научных конференций.

Хочу акцентировать, что динамизм становления нового научного направления во многом предопределялся его поддержкой лидерами советской

экономической географии того периода (Ю.Г. Саушкиным, С.Б. Лавровым). Благодаря их позиции, а также активности С.С. Сальникова, С.Б. Слевича, А.П. Алхименко, В.А. Дергачева (де-факто ведущих организаторов и популяризаторов “разворота” отечественной экономической географии к “морю”), “морская” тематика оказалась институализирована, вписана в контекст отечественной экономической географии, обрела ипостась научной моды. Успеху “морской” составляющей экономической географии способствовали и доминировавшие в тот период идеи общегеографического синтеза; новая субдисциплина в значительной мере организовывалась и выстраивалась на стыке общественной и природоведческой “ветвей” системы географического знания; в ней изначально оказались сильны общегеографические (с упором на геоэкологию, природопользование) подходы³.

Базовым методологическим моментом советской “экономической географии Мирового океана” при этом явился акцент на “земноводности” [53, 56] исследуемых явлений и процессов, установка на концептуализацию, идентификацию и делимитацию контактных структур: “природно-хозяйственной контактной зоны “суша–море” [15], “акваториально-территориальных хозяйственных комплексов” [63], “аква-территориальных зон” [5], “приморских зон” [10]. Их введение в предметно-объектную сферу общественно-географического анализа стало, как видится, фактической предтечей последующей (уже в постсоветский период) широкой постановки проблематики границ, трансграничных явлений и процессов.

Столь же важное мировоззренческое, методологическое значение имело связанное с прогрессом в общественно-географической проработке “морской” тематики укоренение (в научном сообществе, географическом образовании, системе управления) идеи “целостности процесса освоения всей поверхности земного шара” [16], а в этой связи и продуктивной “глобализации” отечественной географической картины мира (центрированной, замечу, на собственной стране!). Объект нашей науки при этом существенным образом расширился; была обеспечена (по отдельным направлениям, правда, фрагментарно,

¹ По определению ее ведущего методолога и организатора С.С. Сальникова, представляющая собой “часть географии общественного воспроизводства, исследующая в комплексе экономико-географические закономерности и процессы, сложившееся своеобразие, пространственную организацию и различия в морском хозяйстве, условия и характер развития пространственных структур на океане и его побережьях, их сочетания и взаимосвязи с аналогичными структурами в глубине суши” [53, с. 234].

² Экономическая география Мирового океана. Л.: Издательство ГО СССР, 1979. 311 с.; Теоретические вопросы физической и экономической географии Мирового океана. Л.: Издательство ГО СССР, 1979. 136 с.; Вопросы географии океана (обобщение опыта и координация теоретических и прикладных исследований). Л.: Издательство ГО СССР, 1983. 168 с. и др.

³ Характерно, что из 150 авторов изданного к VIII Съезду Географического общества СССР (Киев, 1985 г.) сборника “Географические аспекты изучения Мирового океана” Л.: ГО СССР, 1985. 151 с.) лишь 43 предоставили тезисы экономико-географического профиля (в том числе 13 – по тематике рационального природопользования, 11 – “приморскому” расселению, 11 – отраслям морехозяйственного комплекса).

эскизно) фиксация государственных политических и экономических интересов как на оконтуривающих страну акваториях, так и просторах Мирового океана.

Распад СССР изменил очень многое, в том числе и условия, в которых сложилась и успешно развивалась “Экономическая география Мирового океана”; интерес к “морской” тематике в российском общественно-географическом сообществе, впрочем, сохранился, обретя иные масштабы, векторы, формы.

“Морская” и “приморская” общественно-географическая проблематика в постсоветский период. “Трансформация объекта исследования, — подчеркивал Президент Географического общества СССР С.Б. Лавров, — неминуемо влечет за собой трансформацию самой науки” [33, с. 28]. После 1991 г., когда изменился мир, стало иным положение в нем России, произошли существенные подвижки в самом отечественном экономико-географическом сообществе [30]. “Морская” тематика начала постепенно уходить на второй план, видоизменяя свои приоритеты.

“Съезжился”, испытал структурную деформацию объект исследования. Под воздействием трансформационного спада грузовые морские перевозки Российской Федерации за первую половину 1990-х годов сократились на треть (что резко контрастировало с глобальным трендом); собственно российские порты, при этом обеспечивали лишь половину их объема, причем наблюдалось вытеснение отечественного флота с рынка фрахта. Россия фактически вернулась к дореволюционной практике, когда подавляющая часть экспортно-импортных операций обслуживалась иностранными судами (подобное положение вещей для страны, столь ориентированной на экспорт, еще С.В. Бернштейн-Коган характеризовал как опасное [8]). Дegrади́ровало судостроение (к концу 1990-х годов уровень использования мощностей на отечественных предприятиях данной отрасли упал до 17% [47]); сократился туристический поток на популярные морские курорты; ряд ведущих приморских городов (Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Владивосток, Архангельск и особенно Мурманск) охватил депопуляция.

В постсоветских реалиях ранее единый (и мощный!) морехозяйственный комплекс оказался дезинтегрирован, подвергся масштабной приватизации, попал под все возрастающий контроль иностранных юрисдикций и капитала. Нарботанный ранее научный понятийно-категориальный аппарат в этих условиях

все в меньшей мере отвечал фактической ситуации. Нарастал дефицит экономической информации; потенциал и качество государственного управления акваториально-территориальными объектами и процессами существенно снизились. Утратившая ряд стратегически значимых участков побережья (и как бы “отодвинутая” на восток), Россия почти на десятилетие⁴ лишилась и самих “океанских” амбиций, и возможности их реализации. Характерно, что и в этом неблагоприятном контексте (вопреки общему тренду) представители “Экономической географии Мирового океана” старались “сохранить строй”⁵. Импульс развития данной субдисциплины, присущий последним двум десятилетиям советского периода, тем не менее, постепенно угасал. Уходили лидеры⁶, и “морская” тематика оказывалась все менее привлекательной для новых поколений географов. В ситуации утраты страной глобального лидерства, ее регионализации и деиндустриализации менялись и предметно-объектные предпочтения. Спектр связанных с “морем” исследований изменился, они все более фокусировались непосредственно на российских побережьях, часть их уже в существенной мере тяготела к регионалистике, градоведению, к рекреационной географии; ранее сложившиеся контуры “Экономической географии Мирового океана” подвергались в итоге эрозии, “размывались”. При этом даже в случае максимально широкой интерпретации “морской” проблематики, ее доля в диссертационных исследованиях по нашей специальности, именуемой ныне “Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география”, в течение всех последних 25 лет усредненно не превышала 2,4% (таблица).

С начала 2000-х годов количество защит, в той или иной мере связанных с “морской” тематикой, тем не менее, симптоматично прирастало; и это полностью корреспондировало с возродившимся

⁴ Необходимость “укрепления позиций РФ среди ведущих морских держав” была полномасштабно декларирована лишь в 2001 г. в рамках утвержденной Президентом РФ “Морской доктрины России на период до 2020 г.”.

⁵ Симптоматично, что и в постсоветский период в структуре Русского географического общества продолжала действовать созданная в 1980 г. Комиссия географии океана; усилиями ее членов подготовлен и издан ряд тематических монографических сборников — “Мировой океан на пороге XXI века”, “Морехозяйственный комплекс России” и др.

⁶ В.В. Покшишевский ушел из жизни в 1984 г., С.С. Сальников — в 1986 г., С.Б. Лавров — в 2000 г., С.Б. Слевич — в 2006 г., А.П. Алхименко — в 2012 г.

Таблица. “Морская” и “приморская” составляющие в тематике кандидатских и докторских диссертационных работ, защищенных в России по специальности 25.00.24*

Годы	Всего защищенных диссертаций, единиц	В т.ч. по “морской” тематике	в том числе				
			Теоретические аспекты; комплексное развитие приморских зон и портово-промышленных комплексов	Социально-экономическое развитие приморских городов и регионов	Трансграничная активность и кластеризация	Рекреационное освоение побережий	Транспорт, рыболовство, марикультура
1991–1995	158	7	1	4	—	—	2
1996–2000	165	3	3	—	—	—	—
2001–2005	278	6	1	4	—	1	—
2006–2010	274	7	3	1	1	1	1
2011–2015	209	9	—	1	1	5	2

Примечание. * составлено автором.

уже с конца 1990-х годов⁷ объективным запросом российского общества, государства на освоение пространств и ресурсного потенциала Мирового океана.

“Восстановительная” динамика национальной экономики (на основе ее “сырьевизации” и выстраивания компрадорской модели) сопровождалась “взрывным” ростом экспортно-импортных операций, обеспечиваемых (почти наполовину [31]) морскими перевозками⁸ и трубопроводами. Полномасштабно, с выраженными региональными и локальными социально-экономическими эффектами, проявился интерес крупного бизнеса к нефтяным и газовым месторождениям шельфа (Охотского моря, Баренцева моря и др.)⁹. Страна все глубже интегрировалась в мирохозяйственные сети и циклы; крупные инвестиции вкладывались в модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры (Новороссийск, Находка, Усть-Луга и др.), возникали очаги

припортовой, детерминированной трансграничными связями реиндустриализации (в Санкт-Петербурге, Ленинградской, Калининградской и Ростовской областях, Краснодарском крае); возросла рекреационная притягательность черноморского, балтийского и (отчасти) каспийского побережий. Существенно менялось и общее геоэкономическое позиционирование российских регионов (особенно приморских, характеризующихся выраженной трансграничной экономической и социокультурной активностью), углублялись (обретая новую конфигурацию) центр-периферийные градиенты, нарастали проявления полизависимости, инициируя концептуализацию таких четко явивших свою целостность и специфику акваториально-территориальных феноменов, как “Тихоокеанская Россия” [61], “Балтийский регион” [66], “Причерноморье” [21]. Вновь (на фоне все увереннее декларируемых государственных геостратегических приоритетов¹⁰) возрос интерес нашего профессионального сообщества к вопросам развития Северного морского пути, освоения Арктики и в целом Российского Севера [14, 43, 45, 48, 55], фактически являющего собой (в силу специфики логистики

⁷ В 1998 г. принята ФЦП “Мировой океан”, акцентирующая негативный тренд свертывания морской деятельности в постсоветской России, ориентирующая на сокращение ущерба, связанного с деградацией морехозяйственного комплекса.

⁸ По данным ассоциации морских портов России, только за 2000–2005 гг. грузооборот российских морских портов вырос в 2 раза, составив 407 млн тонн; в 2010 г. соответствующий показатель достиг 526 млн, а 2014 – 623 млн тонн.

⁹ К примеру, за 1995–2013 гг. удельный вес Сахалинской области (явившейся “площадкой” для реализации проектов “Сахалин-1” и “Сахалин-2”) в совокупном ВРП России увеличился в 2,5 раза.

¹⁰ Приоритеты освоения Арктики зафиксированы в “Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу” (2008 г.), “Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года” (2013 г.). Важное место отводится Арктике и в подписанной Президентом РФ в 2015 г. обновленной версии “Морской доктрины Российской Федерации”.

и административно-территориального устройства) крупнейшее по площади акваториально-территориальное образование в структуре РФ.

На этом фоне рельефно обозначилась “континентально-океаническая дихотомия” в региональном развитии, ярко высвеченная циклом публикаций Л.А. Безрукова [6]. Оказались явственнее прорисованы (привлекая внимание географов-обществоведов [2, 44]) черты “морехозяйственного комплекса России”, а сам морской фактор, его эффективная реализация — стали рассматриваться [20, 67] как значимое (зачастую, решающее) условие социально-экономической динамики той или иной территории. Вновь (хотя и не повсеместно [22], с различного рода инверсиями) проявились эффекты талассоаттрактивности (в весомой мере “подпитываемые” ростом социально-экономического потенциала Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Махачкалы, Владивостока, Калининграда, Сочи, ряда других ведущих приморских городов, расширением ареалов их влияния), фокусирующие интерес к селитебной и хозяйственной специфике приморских территорий.

Именно в последние годы продуктивно (с акцентом на природно-ресурсные, геоэкологические сюжеты) разрабатывается проблематика социально-экономической динамики приморской зоны российского Дальнего Востока [3, 4, 36]. Значимой “площадкой” анализа “морского фактора” регионального развития (с приоритетным вниманием к потенциалу трансграничных контактов в ситуации эксклава [29]) стал Калининград. Города азово-черноморского побережья (в первую очередь, их рекреационная специализация) устойчиво пребывают в поле зрения географов-обществоведов Кубани [68]; традиционно “приморская” тематика разрабатывается и в Ростове-на-Дону [20, 21, 59]. Наконец, ведущим центром общественно-географических исследований в области “морской географии” по-прежнему остается Санкт-Петербург, где только в последнее десятилетие реализован ряд работ в области делимитации и типологии приморских зон, оценки их морехозяйственного потенциала [13], а также воздействия на функционирование приморских регионов различного рода геоэкономических факторов [34].

Следуя традиции и при этом адаптируясь к постсоветскому контексту, представители нашего профессионального сообщества продолжают “морскую тематику”; при этом сохраняется (нарастая!) выраженная дистанция между ее присутствием (достаточно скромным, в значительной

мере периферийным, аутсайдерским) в структуре современной российской общественной географии и необходимым для России¹¹ масштабом исследований.

Приоритетные задачи “морской” составляющей российской общественной географии в современном контексте. Для сегодняшней России значение Мирового океана, его ресурсного потенциала (и, в первую очередь, коммуникационных и военно-стратегических возможностей) все более возрастает и определяется не только геоэкономикой, но и геополитикой. Параллельно, неизбежно усиливается и влияние “морского фактора” на приморские территории, всю пространственную организацию общества, что актуализирует ряд приоритетных для российского общественно-географического сообщества задач.

Прежде всего, как видится, необходима наша профессиональная активизация и консолидация на единой исследовательской платформе, предпочтительное наименование которой (учитывая традицию и ориентируясь на преобладающее ныне название нашей науки в целом [64]) — “Социально-экономическая география Мирового океана”. Столь же важно возрождение предметно-объектной “морской идентичности” в рамках развертывания сетевых исследовательских проектов¹², проведения серии тематически-ориентированных научных конференций, издания монографий и др.

Крайне значимо в этой связи развитие (в том числе и “осовременивание”, унификация) применяемого в работах по “морской” тематике исследовательского инструментария, в первую очередь — понятийно-категориального аппарата. Необходимо при этом “высветить” обновленные (рыночным реформированием и глобализацией) пространственные структуры морехозяйственной деятельности, адекватно отразив специфику акваториально-территориального комплексобразования и кластерогенеза. Следует также

¹¹ Страны, чьи берега омывают воды трех океанов и 13 морей, а суммарный размер исключительной экономической зоны и морского шельфа превышает 12.5 млн кв. км [2] и в которой только на долю собственно приморских городов и сельских административных районов приходится 22.4% всей территории и 11.5% демографического потенциала.

¹² Шаг в этом направлении — реализация географами-обществоведами Южного федерального университета, Балтийского федерального университета, Санкт-Петербургского государственного университета и Крымского федерального университета (при финансовой поддержке РФФИ) совместного проекта “Трансграничное кластерообразование в динамике экономических и селитебных систем приморских территорий Европейской России” (2015–2017 гг.).

вскрыть многообразие присущих зоне контакта “суша–море” трансграничных (в том числе и трансакваториальных) явлений и процессов — экономических, социодемографических, культурных, политических и др. Требуется и полноформатное раскрытие общественно-географического содержания такой ключевой для социально-экономической географии Мирового океана категории, как “приморская зона”. Обретает актуальность и разработка представлений о генерализированной (!) форме (основном компоненте) пространственной организации общества в специфических природных и социально-экономических условиях приморских зон, морских и океанских акваторий. Учитывая понятийно-категориальные традиции, терминологический конструкт “акваториально-территориальная общественная система” представляется в данном случае предельно обобщающим и наиболее предпочтительным.

Самостоятельный значимый блок методологических, информационных и аналитических вопросов развития рассматриваемой нами субдисциплины связан с разработкой “сердцевинной” (как для всей общественной географии [71], так для ее “морской” составляющей [53]) тематики районирования. Применительно к акваториально-территориальным целостностям при этом в особой мере важен синтез традиционных эколого-экономических подходов с современным инструментарием (включая, принципы “лакуны”, “примата ядра над границей района” [57]), а также распространение видения районов как явлений коннекционных (по Б.Б. Родоману [50]), централизованных — на “земноводные” таксоны. Решение данной задачи корреспондирует со столь же приоритетной проблематикой делимитации, типологии и общественно-географического мониторинга приморских зон России, обоснования факторов и механизмов их опережающего социально-экономического развития, в том числе в связи с решением полимасштабных задач пространственного планирования.

Конструирование “новой географии экономического роста”, зафиксированной в “Стратегии национальной безопасности России” (2015 г.) в качестве приоритетной задачи [60] немислимо вне достижения эффективного баланса векторов “континентализации” и талассоаттрактивности в пространственной организации российского общества. А это, в свою очередь, немислимо вне последовательных усилий по дальнейшему формированию, обсуждению и реализации общественно-географической повестки исследования “морской” проблематики.

Благодарности. Исследование выполнено при поддержке РНФ (проект 15-18-10000 “Трансграничное кластерообразование в динамике экономических и селитебных систем приморских территорий европейской России”).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алхименко А.П., Сальников С.С. Становление географии океана: тенденции, проблемы // Географические проблемы мирового океана. Л.: Издательство ГО СССР, 1985. С. 5–12.
2. Алхименко А.П. Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. СПб.: РГО, СЗНИИ культурного и природного наследия, 2005. С. 5–23.
3. Арзамасцев И.С. Природопользование в прибрежных зонах: основные понятия, зонирование и проблемы управления // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2009. № 4 (49). С. 76–89.
4. Бакланов П.Я. Географическое изучение Дальнего Востока: основные направления, результаты, перспективы // География и природные ресурсы. 2008. № 4. С. 24–34.
5. Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т. Особенности комплексообразования в приморских аква-территориальных зонах Дальнего Востока // Географические проблемы Мирового океана. Л.: Наука, 1985. С. 94–99.
6. Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Академическое изд-во “Гео”, 2008. 369 с.
7. Берг Л.С. Ломоносов и первое русское плавание для открытия северо-восточного прохода // Очерки по истории русских географических открытий. М.—Л.: Изд. АН СССР, 1946. С. 12–23.
8. Бернштейн-Коган С.В. Очерки географии транспорта. М.—Л.: Госиздат, 1930. 348 с.
9. Богучарсков В.Т. История географии и современность. М.: Академический проект, 2006. 560 с.
10. Бондаренко В.С. Экономико-географическое изучение приморских зон // Вестн. Моск. гос. ун-та. География. 1981. № 1. С. 36–41.
11. Веденин Ю.А. Динамика территориальных рекреационных систем. М.: Наука, 1982. 191 с.
12. Войтоловский Г.К. География морских путей и промышленного рыболовства: учеб. пособие. М.: Пищевая промышленность, 1973. 185 с.
13. Гогоберидзе Г.Г. Комплексное районирование приморских территорий Мирового океана. СПб.: Изд-во РГГМУ, 2007. 396 с.
14. Горкина Т.И. Геополитические проблемы Арктики // Изв. РАН. Сер. геогр. 2013. № 6. С. 7–18.

15. *Дергачёв В.А.* Основы экономического районирования Мирового океана. Киев: Институт экономики АН УССР, 1980. 110 с.
16. *Дергачёв В.А., Саушкин Ю.Г.* Целостность процесса освоения всей поверхности земного шара // Вестник Моск. гос. ун-та. Сер. геогр. 1979. № 1. С. 5–12.
17. *Дмитревский Ю.Д.* Зональные и региональные особенности природопользования в океане // Географические проблемы Мирового океана. Л.: Наука, 1985. С. 80–85.
18. *Добрецов Н.Л., Конторович А.Э., Кулешов В.В., Селиверстов В.Е., Сулов В.И.* Стратегия социально-экономического развития Сибири: научные основы и начало реализации // Стратегии макрорегионов России: методологические подходы, приоритеты и пути реализации. М.: Наука, 2004. С. 479–592.
19. *Долинский Л.В.* О судостроении в северном крае и возможности образовать русский торговый флот // Беседы о Севере России. СПб.: Императорское Вольное экономическое общество, 1867. С. 2–70.
20. *Дружинин А.Г.* Экономический потенциал приморской зоны: понятийно-категориальные основы концепции // Изв. вузов. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2004. № 4. С. 54–60.
21. *Дружинин А.Г.* Юг России: интеграционные приоритеты в пространстве Большого Причерноморья // Научная мысль Кавказа. 2008. № 3. С. 23–30.
22. *Дружинин А.Г., Дайкер А.О., Сухинин С.А.* “Приморский фактор” в локализации населения Юга России: подходы к идентификации // Научная мысль Кавказа. 2015. № 3. С. 74–81.
23. *Дружинина С.С.* Роль портов Северного Кавказа и Закавказья во внешней торговле Советского Союза. Автореф. дисс. канд. геогр. наук. Ростов-на-Дону: РГУ, 1970. 25 с.
24. Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении // Под ред. П.П. Семёнова. Т. 12. Восточные окраины России. Приморская и Амурская области. М.: Товарищество М.О. Вольфа, 1895. 493 с.
25. *Залеский Е.* География морского транспорта. М.: Транспорт, 1971. 287 с.
26. *Залогин Б.С.* Экономическая география Мирового океана. М.: Изд-во Моск. гос. ун-та, 1984. 287 с.
27. *Иванов Г.И.* Картины России по географическим областям. Петроград: Изд. Г.И. Иванова, 1917. 115 с.
28. *Ильин И.А.* О России. Три речи. 1926–1933. София: Изд-во “За Россию”, 1934. 78с.
29. *Клемешев А.П., Федоров Г.М.* От изолированного эксклава — к “коридору развития”. Альтернативы российского эксклава на Балтике. Калининград: Изд-во КГУ, 2004. 253 с.
30. *Колосов В.А., Мироненко Н.С., Петров Н.В., Трейвиш А.И.* Российская общественная география первой половины 90-х годов // Изв. РАН. Сер. геогр. 1996. № 3. С. 17–27.
31. Концепция федеральной целевой программы “Мировой океан” // Российская газета, 28.01.1997. С. 5–6.
32. *Лавров С.Б.* Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды в океане и региональное развитие приморских районов // Вопросы географии океана. Л.: Наука, 1983 С. 25–31.
33. *Лавров С.Б.* Интеграционные тенденции в географии // Советская география. Л.: Наука, 1984. С. 28–41.
34. *Лачининский С.С., Семенова И.В.* Санкт-Петербургский приморский регион: геоэкономическая трансформация территории. СПб.: Издательство Лема, 2015. 191 с.
35. *Лымарев В.И.* Морские берега и человек. М.: Наука, 1986. 293 с.
36. *Майоров И.С.* Кадастровые оценки береговой зоны дальневосточных морей России // География и природные ресурсы. 2006. № 4. С. 139–142.
37. *Менделеев Д.И.* К познанию России. СПб.: Издание А.С. Суворина. 1907. 157 с.
38. *Мечников Л.И.* Цивилизация и великие исторические реки. М.: Пангея, 1995. 461 с.
39. *Мироненко Н.С., Твердохлебов И.Т.* Рекреационная география. М.: Изд-во Моск. гос. ун-та, 1981. 207 с.
40. *Михайлов С.В.* Экономико-географическое положение морей СССР // Экономическая география. М.: Наука, 1957. С. 107–123.
41. *Надточий Г.Л.* География морского судоходства. Учебник. 2-е изд. М.: Транспорт, 1979. 256 с.
42. *Никольский И.В.* География транспорта СССР. Учебное пособие. М.: Географгиз, 1960. 406 с.
43. *Обедков А.П.* Геоурбанистика Севера. Сыктывкар: КРИОиПК, 2009. 214 с.
44. Общественно-географические проблемы освоения пространства и ресурсов мирового океана / Сб. под ред. проф. Н.С. Мироненко. М.: Аспект Пресс, 2008. 192 с.
45. *Павленко В.И., Меламед И.И., Куценко С.Ю., Авдеев М.А.* Формирование контура Арктической зоны Российской Федерации как субъекта управления // Изв. РАН. Сер. геогр. 2015. № 4. С. 5–11.
46. *Павлов А.С.* Советский ВМФ. 1990–1991 г. Справочник. Якутск: Якутск, 1991. 252 с.
47. *Парфенов А.* Роль транспортных коммуникаций и портовых комплексов в развитии экономики России // Морские порты. 1997. № 2. С. 34–47.
48. *Пилясов А.Н.* Арктическое Средиземноморье: предпосылки формирования нового макрорегиона // ЭКО. 2010. № 12. С. 54–75.
49. *Покшишевский В.В.* География расселения на берегах Мирового океана. Л.: Наука, 1979. 342 с.

50. *Родман Б.Б.* Районирование и трансформация территориальных структур // Институциональная модернизация российской экономики: территориальный аспект / Под ред. А.Г. Дружинина и В.Е. Шувалова. Ростов-на-Дону: Изд-во РГУ, 2004. С. 48–51.
51. *Романенко А.А.* Структура и задачи географии морского транспорта // Географические проблемы Мирового океана. Л.: Наука, 1985. С. 99–108.
52. *Савицкий П.Н.* Континент-Океан (Россия и мировой рынок) / Континент-Евразия. М.: Аграф, 1997. С. 398–418.
53. *Сальников С.С.* Экономическая география океана — новое перспективное направление экономической и социальной географии // Советская география. Л.: Наука, 1984. С. 231–242.
54. *Сафьянов Г.А.* Береговая зона океана в 20 веке. М.: Мысль, 1973. 312 с.
55. Северный морской путь: состояние, проблемы, перспективы / Отв. ред. А.П. Алхименко. СПб.: РГО, СЗНИИ культурного и природного наследия, 2007. 223 с.
56. *Слевич С.Б.* Океан: ресурсы и хозяйство. Л.: Гидрометеиздат, 1988. 315 с.
57. *Смирнягин Л.В.* Узловые вопросы районирования // Изв. РАН. Сер. геогр. 2005. № 1. С. 5–16.
58. *Соколовский Н.И.* География. Часть четвертая. География Российской Империи. СПб.: Тип. военно-учебных заведений, 1846. 295 с.
59. Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели / Под ред. А.Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Издательство Южного федерального университета, 2016. 236 с.
60. Стратегия национальной безопасности России. М. 2015. [Электронное издание] <http://publication.pravo.gov.ru/SignatoryAuthority/president> (Дата обращения — 31.12.2015).
61. Тихоокеанская Россия: страницы прошлого, настоящего, будущего / Колл. авт. // Отв. ред. академик РАН П.Я. Бакланов. Владивосток: Дальнаука, 2008. 216 с.
62. *Топчиев А.Г., Полоса А.И.* Приморские хозяйственные комплексы: понятийно-концептуальный анализ // Приморские регионы: географические и социально-экономические проблемы. Владивосток: Изд. ДВЦ АН СССР, 1987. С. 42–50.
63. Транспорт СССР. М.: Транспорт, 1967. 324 с.
64. *Трейвиш А.И.* Как нас теперь называть (о содержании и наименовании нашей науки) // Социально-экономическая география. Вестн. АРГО. 2012. № 1. С. 5–20.
65. *Фалькович А.С.* Географические аспекты морских рекреационных систем // Географические проблемы Мирового океана. Л.: Издательство ГО СССР, 1985. С. 125–132.
66. *Фёдоров Г.М., Корнеевец В.С.* Трансграничные регионы в иерархической системе регионов: системный подход // Балтийский регион. 2009. № 2. С. 32–41.
67. *Ханин Г.И.* Триумф географии в экономике // ЭКО. 2003. № 1. С. 87–92.
68. *Чистяков В.И., Филобок А.А.* Устойчивое развитие городов Азово-Черноморского побережья России в новых геоэкономических условиях. Краснодар: Просвещение-Юг, 2008. 308 с.
69. *Шлихтер С.Б.* Динамизм системы “хинтерланд-порт-форланд” и сдвиги в международном разделении труда // Географические проблемы Мирового океана. Л.: Издательство ГО СССР, 1985. С. 112–125.
70. *Шокальский Ю.М.* Север СССР и его значение для Республики // Изв. Государственного географического общ-ва. 1924. Т. 56. С. 154–161.
71. *Шувалов В.Е.* Концептуальные проблемы развития отечественной районной школы социально-экономической географии // Вестн. Моск. гос. ун-та. Сер. 5. География. 2005. № 1. С. 13–24.

“Maritime” Component in the Russian Human Geography: Traditions and Novations

A.G. Druzhinin

*North Caucasian Research Institute of Economic and Social Problems, South Federal University,
Rostov-on-Don, Russia
e-mail: alexdru9@mail.ru*

The article reveals historical origins, characteristics and formation trends of the “maritime” component of Russian human geography, as well as its key issues and development priorities. The factors of the rapid and productive formation of the so called “economic geography of the World Ocean” in the USSR (1960–1980) are analyzed, including its dominant perspectives, major concepts, and methodological ideas. It is shown that in the post-Soviet period “Maritime theme” in the structure of human geography originally had left by the wayside, and then (since the first half of the 2000s) – has been updated again (but although not having maintained its former leadership position). The range of research associated with the “maritime issues” has increased. They pay more attention directly to the Russian coasts, tending to regional studies, urbanistics and recreational geography. The article accents the need for the full-scale revival of “socioeconomic geography of the World Ocean”, as well as for development of its research tools, delimitation, typology and sociogeographical monitoring of coastal zones of Russia, justification of factors and mechanisms of their advanced socioeconomic dynamics (including the connection with the tasks of spatial planning).

Keywords: socioeconomic geography, the World Ocean, Russia.

doi:10.15356/0373-2444-2016-6-7-16