

DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2022.2(43).57-65

УДК 330.101.54:656.6(470+100)

JEL L99, Q25, R40



ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ

К ВОПРОСУ МЕТОДОЛОГИИ ОЦЕНКИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ЭКОНОМИКИ В МИРЕ И В РОССИИ

Л.В. Кох, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, Санкт-Петербург, Россия

Ю.В. Кох, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. Моря и океаны занимают более 70% поверхности Земли, Всемирный фонд дикой природы оценивает их глобальную стоимость в 24 трлн. долл. США. Признание исключительной и возрастающей роли морей и океанов в современной мировой экономике находит свое отражение в активном развитии концепции «синей экономики» – системного и устойчивого развития отраслей экономики, связанных с использованием ресурсов Мирового океана. Однако количественно оценить влияние морской экономики на экономику той или иной страны, а также провести международные сравнения достаточно сложно в связи с терминологической и секторальной дифференциацией в ее понимании, а также отсутствием единого методологического подхода к оценке уровня ее развития. При этом попытки создания такого унифицированного подхода предпринимаются учеными развитых стран мира уже с 1970-х гг. Цель исследования состоит в обосновании необходимости оценки развития морской экономики России и определении возможностей и условий использования для этих целей соответствующего опыта Европейского союза. Оценено влияние морской экономики на макроэкономические показатели (в частности, ВВП и занятость) США, Китая, ряда стран Европейского союза. В отношении России доказано, что несмотря на то, что страна является крупнейшей морской державой мира, оценить вклад морской экономики в развитие национальной экономики не представляется возможным – официальная статистическая база и утвержденная методика проведения такой оценки отсутствуют; доступна лишь статистическая информация по отдельным видам деятельности, связанным с морем (ее фрагменты приведены в статье). Этот факт препятствует разработке эффективных государственных программ стратегического развития «синей экономики» в целом, а также концепций социально-экономического развития регионов, экономика которых имеет ту или иную степень зависимости от ресурсов и возможностей Мирового океана. Исследован опыт Европейского союза по реализации единого методологического подхода к определению сущности, секторов и отраслей морской экономики, а также системы оценочных показателей ее развития, базирующихся на использовании соответствующих статистических баз данных. Авторы отмечают готовность и целесообразность использования данного методологического подхода в России как возможность структурирования подотраслей национальной морской экономики и последующей количественной и качественной оценки ее развития, а также проведения межстранового сравнительного анализа и определения направлений улучшений.

Ключевые слова: виды экономической деятельности, связанные с морем, морская экономика, морская экономика Европейского союза, морские отрасли России, «синяя экономика»

Для цитирования: Кох Л.В., Кох Ю.В. К вопросу методологии оценки развития морской экономики в мире и в России // BENEFICIUM. 2022. № 2(43). С. 57-65. DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2022.2(43).57-65

ORIGINAL PAPER

TO THE ISSUE OF METHODOLOGY FOR ASSESSING THE DEVELOPMENT OF THE MARITIME ECONOMY IN THE WORLD AND IN RUSSIA

L.V. Kokh, State Marine Technical University, Saint Petersburg, Russia

Yu.V. Kokh, State Marine Technical University, Saint Petersburg, Russia

Abstract. The seas and oceans occupy more than 70% of the Earth's surface, and the World Wildlife Fund estimates their global value at 24 trillion US dollars. The recognition of the exceptional and increasing role of seas and oceans in the modern world economy is reflected in the active development of the "blue economy" concept – the systemic and sustainable development of industries related to the use of ocean resources. However, it is quite difficult to quantify the impact of the maritime economy on the economy of a country or another, as well as to make international comparisons due to terminological and sectoral differentiation in its understanding, as well as the lack of a unified methodological approach to assess the level of its development. At the same time, attempts to create such a unified approach have been made by scientists of developed countries of the world since the

1970s. The aim of the study is to substantiate the need to assess the development of Russia's maritime economy and to determine the possibilities and conditions of using the relevant experience of the European Union for these purposes. The impact of maritime economy on macroeconomic indicators (in particular, GDP and employment) of the USA, China and a few countries of the European Union has been assessed. As for Russia, it has been proved that even though the country is the largest maritime power in the world, it is impossible to assess the contribution of maritime economy to the development of national economy – there is no official statistical base and approved methodology for such assessment; only statistical information on certain types of activities related to the sea is available (its fragments are given in the article). This fact prevents the development of effective state programs of strategic development of the "blue economy", as well as the concepts of socio-economic development of the regions, the economy of which has one or another degree of dependence on the resources and capacity of the World Ocean. The experience of the European Union on implementing a unified methodological approach to the definition of the essence, sectors and industries of the maritime economy, as well as the system of evaluation indicators of its development, based on the use of relevant statistical databases has been studied. The authors note the readiness and expediency of using this methodological approach in Russia as a possibility of structuring the sub-sectors of the national maritime economy and the subsequent quantitative and qualitative assessment of its development, as well as of conducting cross-country comparative analysis and determining directions for improvement.

Keywords: types of economic activities related to the sea, maritime economy, maritime economy of the European Union, maritime sectors of Russia, "blue economy"

For citation: Kokh L.V., Kokh Yu.V. To the Issue of Methodology for Assessing the Development of the Maritime Economy in the World and in Russia // BENEFICIUM. 2022. Vol. 2(43). Pp. 57-65. (In Russ.). DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2022.2(43).57-65

Введение

Морская экономика («синяя экономика») рассматривается как новый виток современной геополитики. Для стран, имеющих протяженные морские границы, и островных государств она открывает новые перспективы в разработке природных источников углеводородов, производстве пресной воды, портовом строительстве и судостроении, развитии морской торговли и морской логистики, прибрежного туризма и рекреации, вылова рыбы и морепродуктов, марикультуры и др. Это неизбежно должно вести к развитию инновационных технологий, вносящих вклад в защиту окружающей среды, – секвестрацию углерода, защиту побережий, управление отходами и др. [1-3 и др.], – что обеспечит экологическую безопасность и социальное благополучие населения материков.

Значительный и растущий вклад морской экономики (отраслей экономики, связанных с использованием ресурсов Мирового океана) в ВВП сегодня отмечается в целом ряде стран. Так, в Португалии он составляет около 5%, в этом секторе экономики занято около 140 тыс. человек [4]. Морская экономика Германии обеспечивает около 450 тыс.

рабочих мест, а суммарный годовой объем продаж ее предприятий составляет около 90 млрд. евро [5]. В Швеции насчитывается более 7 тыс. предприятий, относящихся к морской экономике, где занято более 34 тыс. человек [6]. Морской сектор Ирландии обеспечивает национальной экономике 1-2% ВВП, в нем занято около 17 тыс. человек [7]. Годовой объем морской экономики Китая достигает 8341.5 млрд. юаней, в ней заняты 34.2 млн. человек; в 2018 г. темп роста отрасли опередил темп роста ВВП [8]. На морскую экономику США приходится 1.9% ВВП или 397 млрд. долл. США; в 2019 г. темп роста отрасли (4.2%) также опередил темп роста ВВП (2.2%) [9]. Согласно данным *табл. 1*, в 2018 г. вклад морской экономики стран-членов Европейского союза (ЕС) в ВВП (без учета субсидий) достиг 178.1 млрд. евро (прирост за три года составил 16.5%), численность занятых – почти 4.5 млн. человек (прирост за три года составил 17.9%), что иллюстрирует значительный рост активности в видах экономической деятельности, связанных с морем, прежде всего, в бассейнах Атлантического океана, Западного и Восточного Средиземноморья.

Таблица 1 / Table 1

Динамика развития морской экономики ЕС / The Dynamics of the EU Maritime Economy Development

Морской бассейн / Sea Basin	Вклад в ВВП / Contribution to GDP			Численность занятых / Number of Employees		
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
ЕС в целом, в том числе по морским бассейнам:	152.8 млрд. евро	166.5 млрд. евро	178.1 млрд. евро	3 797 тыс. чел.	3 991 тыс. чел.	4 477 тыс. чел.
- Атлантический океан	18.9%	18.9%	19.6%	19.4%	19.8%	19.9%
- Северное море	25.6%	25.9%	24.8%	16.2%	15.9%	15.6%
- Балтийское море	20.4%	20.6%	19.5%	17.8%	17.1%	16.1%
- Западное Средиземноморье	29.1%	28.4%	30.0%	31.3%	31.9%	32.4%
- Восточное Средиземноморье	4.8%	5.2%	5.0%	11.2%	12.0%	13.0%
- Черное море	1.2%	1.0%	1.1%	4.1%	3.3%	3.0%

Источник: составлено авторами по данным [10] / Source: compiled by the authors based on data from [10]

Первые исследования, связанные с попыткой оценить влияние морской экономики на ВВП, были предприняты в США в 1972 г. и сосредоточены на анализе видов экономической деятельности, которые «использовали океанический ресурс в процессе производства» или «произвели продукты / услуги, которые были востребованы и связаны с океаном» [11]. Чуть позже (1977 г., 1985 г., 1987 г.) были предприняты попытки оценить вклад океанического сектора и экономики прибрежных зон в ВВП США [12-14]. Результатом этих исследований стало создание в 1999 г. Национальной программы по экономике океана (The National Ocean Economics Program, NOEP), веб-сайт которой предоставляет полный спектр актуальной экономической и демографической информации, имеющей отношение к экономике побережья США, Великих озер и прибрежных вод [15]; в настоящее время NOEP является элементом Центра «синей экономики» в Миддлбери Институте международных исследований в Монтерее (США). Отметим, что согласно концепции NOEP, экономика океана и экономика побережья, хотя и тесно связаны между собой, имеют различную терминологическую основу: экономика океана ограничена экономической деятельностью, которая прямо или косвенно использует океан (или Великие озера), экономика побережья относится ко всем видам экономической деятельности, которая ведется в прибрежных зонах [16, 17].

В ЕС серьезное изучение морской экономики началось только в XXI веке, когда, основываясь на исследованиях США, был разработан единый методологический подход к определению сущности, секторов и отраслей морской экономики, а также системы оценочных показателей ее развития.

В России морской экономики как сектора национальной экономики до сих пор не существует. На основе официальных статистических данных возможна оценка масштабов и трендов развития отдельных видов деятельности, связанных с морем, например, грузового и пассажирского транспорта, судостроения и судоремонта, рыболовства и др. В связи с чем, оценить вклад морской экономики в развитие национальной экономики сегодня не представляется возможным. Только структурирование подотраслей морской экономики и соответствие этому преобразование системы статистического учета позволит проводить количественную и качественную оценку ее развития, а также межстрановой сравнительный анализ, определяя направления улучшений.

Цель исследования состоит в обосновании необходимости оценки развития морской экономики России и определении возможностей и условий использования для этих целей соответствующего опыта ЕС.

Результаты и их обсуждение

В начале XXI века политика ЕС в области морской деятельности состояла из отдельных, не связанных между собой отраслевых политик (как и в

современной России). Первым шагом в формировании комплексной политики в области морской деятельности стало принятие Европейской комиссией 7 июня 2006 г. Зеленой книги «К будущей морской политике Союза. Европейский взгляд на моря и океаны», согласно которой было предложено рассмотрение «океанов и морей в целостном виде» (holistic way) [18]. На основании результатов, достигнутых в процессе консультаций и дискуссий по Зеленой книге, в октябре 2007 г. Европейская комиссия опубликовала Синюю книгу, содержащую ключевые моменты концепции комплексной морской политики ЕС [19].

Всеобщий консенсус в отношении понимания концепции «синей экономики» и использования потенциала Мирового океана (как природного капитала и прибыльного бизнеса) для экономического роста и развития был впервые достигнут странами в рамках конференции ООН по устойчивому развитию «Рио+20» 2012 г. В 2015 г. идея концепции легла в основу определения Целей устойчивого развития ООН, в частности 14-я цель звучит как «сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития».

Таким образом, концепция «синей экономики» подчеркивает многогранную экономическую, экологическую и социальную значимость океана и внутренних водоемов в единстве с прилегающими к ним территориями и находящимися на этих территориях хозяйствующими субъектами.

Главное функциональное содержание эффективной морской политики – обеспечение координации деятельности морских отраслей на основе организации управления, выстроенной на комплексном и межсекторальном подходах на всех уровнях. Система управления должна быть обеспечена определенными инструментами грамотного принятия решений, и в первую очередь, – единым терминологическим аппаратом и секторальной структурой, а также релевантной информацией.

Согласно методологическому подходу ЕС, морская экономика – это экономика, охватывающая все секторальные и межотраслевые виды экономической деятельности, связанные с океанами, морями и прибрежными районами [20]; т.е. морская экономика также включает в себя виды деятельности, которые напрямую или косвенно поддерживают функционирование морских экономических секторов, следовательно, помимо прибрежных зон, эти виды деятельности могут вестись в странах без береговой линии.

Единая методология структурирования морской экономики является базовым условием для дальнейшей оценки ее развития и определения стратегических направлений и тактических задач инвестиционного, научно-технологического, инновационного, кадрового, экологического и др. наполнения отрасли в целях обеспечения ее устойчивости. В морской экономике ЕС выделены 9 морских секторов и 34 морские отрасли (табл. 2) [21].

Таблица 2 / Table 2

Классификация секторов и отраслей морской экономики, согласно методологии ЕС / Classification of Sectors and Industries of the Maritime Economy, according to EU Methodology

Морской сектор / Maritime Sector	Морская отрасль / Maritime Industry	Морская деятельность / Maritime Activities
1. Живые ресурсы	1.1. Рыболовство	Морская рыбалка
	1.2. Аквакультура	Морская аквакультура
	1.3. Переработка морепродуктов	Переработка и консервирование рыбы, ракообразных и моллюсков
	1.4. Рынки морепродуктов	Оптовые и розничные продажи рыбы, ракообразных и моллюсков
	1.5. Животноводство	Наземный отлов морских млекопитающих
	1.6. Другие продукты питания	Из рыбы и морских млекопитающих: переработка мяса, производство масел и жиров, приготовление блюд и др.
2. Неживые ресурсы	2.1. Разведка и добыча нефти и газа	Оффшорная добыча нефти, газа и вспомогательная деятельность
	2.2. Добыча металлических руд	Добыча металлических руд с морского дна и вспомогательная деятельность
	2.3. Добыча гравия и песка	Добыча и выемка из моря промышленного песка и гравия
	2.4. Добыча соли	Производство соли выпариванием морской воды
	2.5. Возобновляемая энергия	Производство электроэнергии из возобновляемых морских источников
	2.6. Сбор воды	Обессоливание морской воды для производства воды
	2.7. Отходы и дезактивация	Сбор отходов с судов и восстановительные работы в океанах и прибрежных районах
3. Строительство судов и лодок	3.1. Судостроение	Строительство коммерческих судов, военных кораблей, рыболовецких судов, судов на воздушной подушке, буровых платформ и плавучих конструкций
	3.2. Строительство лодок	Строительство прогулочных и спортивных лодок
	3.3. Ремонт и обслуживание	Ремонт и обслуживание кораблей и катеров
	3.4. Производство вспомогательных товаров для судостроения	Паруса, канаты, сетки, контейнеры, краски, лаки, резиновые и пластмассовые изделия, стекловолокно, железо и сталь, трубы, металлические изделия, резервуары, средства связи, навигационные приборы, осветительное оборудование, двигатели и др.
	3.5. Другие производства и услуги	Парусные доски, пробки, спасательные средства, ремонт и техническое обслуживание машин и оборудования, продажа кораблей и лодок и др.
4. Строительство	4.1. Морское строительство	Строительство портов, причалов, водных путей, шлюзов и др.
	4.2. Строительство, связанное с морем	Другие морские сооружения и вспомогательные мероприятия для морских сооружений
5. Транспорт	5.1. Морские пассажирские перевозки	Перевозка пассажиров по морям и прибрежным водам
	5.2. Морские грузовые перевозки	Перевозка грузов по морям и прибрежным водам
	5.3. Услуги по обслуживанию транспорта	Терминальные сооружения, лоцманские и причальные, лихтерные, спасательные и работы, работы маяков и др.
	5.4. Прочая вспомогательная деятельность по транспортировке	Складирование в портовых зонах, стивидоры, экспедиторы, страхование морского транспорта, патрульные службы в портах, очистка морских танкеров и др.
6. Туризм и отдых	6.1. Проживание	Гостиницы, дома отдыха, санатории и др.
	6.2. Другие туристические и рекреационные услуги	Питание и напитки, аренда прогулочных катеров, туристические агентства, туроператоры, морские спортивные клубы, водные аттракционы и др.
7. Государственное управление	7.1. Администрация государства	Таможня в портах, морские программы, правила морских секторов и др.
	7.2. Предоставление услуг	Морские дела, военно-морской флот, портовая полиция, береговая охрана, помощь при гражданских катастрофах и др.
	7.3. Социальное обеспечение	Программы социального обеспечения для морской деятельности
8. Образование и НИОКР (R&D)	8.1. Образование	Морское техническое образование, высшее образование, спортивное обучение и др.
	8.2. Исследования и разработки	Морские исследования и экспериментальные разработки в области естественных, технических, гуманитарных и социальных наук
9. Другие	9.1. Деятельность по поддержке офиса	Офисная поддержка деятельности морских предприятий, организация морских мероприятий и др.
	9.2. Членские организации	Морские торговые палаты, профессиональные ассоциации, профсоюзы, экологические движения и др.
	9.3. Другие	Другие виды деятельности, не включенные в предыдущие категории

Источник: составлено авторами по [21] / Source: compiled by the authors based on [21]

Далее критически важно обеспечить возможность полного и своевременного статистического контента выделенных секторов для целей оценки, используя официальную статистическую информацию, а также дополнительные сведения отраслевых и региональных отчетов по видам деятельности, связанным с морем. Здесь незыблемыми остаются принципы НОЕР: сопоставимость данных по отраслям, территориям и во времени, единство в расчетах и согласованность в учете, воспроизводимость и масштабируемость. Так, с 2006 г. в ЕС действует Регламент No 1893/2006 по созданию общих статистических стандартов, в том числе применимый и в отношении показателей развития морской экономики [22].

Отрасли морской экономики, представленные в *табл. 2*, согласно кодификатору ЕС, в соответствии с особенностями статистического учета следует объединить в три группы:

- 1) «полностью морская деятельность»: включает виды деятельности, однозначно учитываемые в составе морской экономики, независимо от того, осуществляются они на море, на побережье или вдалеке от прибрежных зон; количественная оценка этих видов деятельности не вызывает сложностей, ее результаты будут воспроизводимы, согласованы и сопоставимы между странами, регионами и во времени;
- 2) «в основном морская деятельность»: включает виды деятельности, которые в зависимости от места размещения их предприятий (на море, на побережье или вдалеке от прибрежных зон) учитываются или не учитываются в составе морской экономики, т.е. здесь географический фактор приобретает значение; количественная оценка этих видов деятельности требует наличия региональных статистических данных и проведения дополнительных исследований, позволяющих избежать несогласованности исходной информации, двойного учета и др. для обеспечения воспроизводимости, согласованности и сопоставимости ее результатов между странами, регионами и во времени;
- 3) «частично морская деятельность»: включает виды деятельности, которые могут быть размещены на море или на побережье, но при этом не учитываются в составе морской экономики; количественная оценка этих видов деятельности требует включения информации, имеющей высокий уровень детализации, рассчитанной по разным методикам и полученной часто через экспертные оценки, вследствие этого для результатов оценки очень сложно добиться воспроизводимости, согласованности и сопоставимости.

Таким образом, трудности статистического

учета развития отраслей групп 2 и 3 могут привести как к переоценке, так и к недооценке масштабов морской деятельности.

Отметим, что несмотря на наличие в ЕС единого методологического подхода к определению сущности и секторов морской экономики, а также системы оценочных статистических показателей ее развития, его придерживаются далеко не все страны-члены ЕС. Так, Чехия, Люксембург, Венгрия, Австрия и Словакия не имеют ни выхода к морю, ни официальной статистики по морской экономике¹. Однако согласно методологии ЕС, определенный вклад морской экономики в ВВП этих стран все же существует. Например, Венгрия, Австрия и Словакия входят в фонд «Инициатива трех морей», через эти страны проходят автомобильные и железные дороги, связывающие южные морские порты ЕС с портами Польши и стран Балтии.

В 2015 г. Eurostat опубликовал официальный отчет о состоянии морской экономики в странах-членах ЕС, проанализировав состояние практически всех отраслей, входящих в морскую экономику, согласно классификации, представленной в *табл. 2* [23]. В частности, согласно отчету, в 13 странах размер ВВП на душу населения, проживающего на прибрежных территориях, оказался выше, чем в среднем в стране (лидеры – Ирландия, Финляндия и Бельгия). После 2015 г. подобные отчеты Eurostat уже не представлял, точнее они трансформировались в анализ транспортной отрасли.

Помимо ЕС статистика по морской экономике активно собирается и представляется для анализа в США, Великобритании, Австралии, Канаде, Китае и др. (например, см. [8, 16, 17, 24]), хотя проводить детальные межстрановые сравнения достаточно сложно по причине расхождений в используемой методологии. При этом общие черты, например, относительно значительного превосходства Китая над ЕС в развитии морской экономики, а также существенного вклада в развитие отрасли в обоих регионах таких морских секторов как «прибрежный туризм» и «морской транспорт», отметить не составляет труда (*табл. 3*).

Таблица 3 / Table 3

Объемы производства в морских секторах Китая и ЕС в 2017 г., млрд. евро / Production Volumes in the Maritime Sectors of China and the EU in 2017, bln. euros

Морской сектор / Maritime Sector	Китай / China	ЕС / EU
Живые ресурсы	61.3	21.1
Судостроение	19.1	17.1
Прибрежный туризм	192.0	76.2
Морской транспорт	82.8	35.6
Неживые ресурсы	14.8	19.4
Портовая деятельность в ЕС	-	35.2
Морское строительство в КНР	24.2	-
ИТОГО	394.2	204.6

Источник: составлено авторами по данным [23] / *Source:* compiled by the authors based on data from [23]

Испании и Греции превышает 100 тыс. кв. км.

¹ Все остальные страны-члены ЕС имеют прибрежные районы, причем их площадь в Швеции, Франции, Финляндии, Италии,

Оценивается ли вклад морской экономики в ВВП России?

Если ввести в поисковых системах на русском языке запрос «морская экономика», то предложенный список ссылок на источники информации будет не велик. Это странно, ведь Российская Федерация имеет самую протяженную морскую границу в мире – 38.8 тыс. км, большая часть которой приходится на моря Северного Ледовитого и Тихого океанов. Площадь морских пространств, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией Российской Федерации, составляет свыше 7.5 млн. кв. км. России принадлежат огромные шельфовые пространства Северного Ледовитого океана, где сосредоточены гигантские ресурсы нефти и газа. Крупнейшие порты России на севере – Мурманск и Архангельск, куда с юга и запада по железной дороге подходят грузы, направляющиеся на восток. Здесь начинается Северный Морской путь, конечным пунктом которого является незамерзающий порт Владивосток на Тихом океане. Большинство морей на севере и востоке России в течение 8-10 месяцев покрыты толщей льда, поэтому караваны судов проводят мощные, в том числе атомные, ледоколы, позволяя продлевать срок навигации судов. Возвращение п-ова Крым в состав Российской Федерации в 2014 г. расширило морские границы на юге страны, а потеря портов бывших Прибалтийских республик компенсируется активным строительством новых портов близ Санкт-Петербурга – Приморский и Усть-Лужский. С морем в России, так или иначе, связаны многие отрасли национальной экономики, однако статистики по морской экономике не существует.

В «Морской доктрине Российской Федерации», утвержденной Президентом России 26 июля 2015 г., введено понятие «морского потенциала»: «основу морского потенциала Российской Федерации составляют морской транспорт, Военно-Морской Флот, рыбопромысловый, научно-исследовательский и специализированные флоты, а также глубоководные силы и средства Министерства обороны Российской Федерации, российский флот, объекты и средства разведки и добычи топливно-энергетических и минеральных ресурсов, других полезных ископаемых, организации национального кораблестроения и судостроения, а также инфраструктура, обеспечивающая их функционирование и развитие» [25]. Ни в одном официальном документе Российской Федерации не фигурирует морская экономика как часть национальной экономики, а в официальной статистике, соответственно, отсутствует информация о ее структуре и масштабах развития.

Однако, в ряде источников для исследования доступны разрозненные данные об отдельных видах деятельности, связанных с морем.

Например, на сайте Ассоциации морских торговых портов представлена статистическая информация по [26]:

- грузообороту морских портов России по

основной номенклатуре грузов;

- грузообороту морских портов России по бассейнам и направлениям;
- взаимодействию морских портов России с разными видами транспорта;
- обслуживанию пассажиров в морских портах России.

Федеральное агентство по рыболовству предоставляет информацию относительно вылова и добычи водных биологических ресурсов, экспорта и импорта рыбы, рыбо- и морепродуктов и др. (например, см. табл. 4) [27].

Таблица 4 / Table 4

Вылов рыбы и добыча прочих водных биоресурсов в России, тонн / Fish Capture and Production of Other Aquatic Bioresources in Russia, tons

Показатель / Indicator	2020 г.	9 месяцев 2021 г. / 9 months 2021
Вылов рыбы и добыча других водных биологических ресурсов	3907229	3924209
Океаническое рыболовство		
Исключительная экономическая зона России	3090169	3100614
Экономические зоны иностранных государств	446834	460573
Открытая часть морских акваторий	235081	229279

Источник: составлено авторами по данным [27] / Source: compiled by the authors based on data from [27]

Федеральная служба государственной статистики ежегодно издает статистический сборник «Транспорт России», где в одном из разделов представлена информация относительно использования морского транспорта (например, см. табл. 5-7).

Кроме того, можно найти информацию по отдельным видам деятельности, связанным с морем, в официальной статистике ряда субъектов Российской Федерации. Но оценить вклад морской экономики в национальную экономику России по выстроенной системе сбора и представления статистической информации не представляется возможным.

Таблица 5 / Table 5

Перевозка грузов морским транспортом и грузооборот морского транспорта в России / Cargo Transportation by Sea and Turnover of Sea Transport in Russia

Показатель / Indicator	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Перевозка грузов, млн. тонн			
Всего, в том числе:	7.8	5.0	5.3
экспорт	4.8	3.8	3.7
импорт	0.3	0.3	0.2
между иностранными портами	2.7	0.9	1.4
Грузооборот, млрд. тонно*км			
Всего, в том числе:	33.5	16.7	15.5
экспорт	17.3	11.8	10.6
импорт	0.8	1.6	0.5
между иностранными портами	15.4	3.3	4.4

Источник: составлено авторами по данным [28] / Source: compiled by the authors based on data from [28]

Таблица 6 / Table 6

Перевозка пассажиров морским транспортом и пассажирооборот морского транспорта в России / Passenger Transportation by Sea and Passenger Turnover of Sea Transport in Russia

Показатель / Indicator	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Перевезено пассажиров, тыс. человек			
Всего, в том числе по видам плавания:	11714.4	7475.5	6045.0
заграничное	2.5	1.7	0.9
каботажное	11491.6	7330.4	5907.3
пригородное	220.3	143.4	136.8
Пассажирооборот, млн. пассажиро*км			
Всего, в том числе по видам плавания:	82.5	57.4	51.9
заграничное	3.6	3.9	2.8
каботажное	71.8	51.2	42.7
пригородное	7.1	2.3	6.4

Источник: составлено авторами по данным [28] / Source: compiled by the authors based on data from [28]

Таблица 7 / Table 7

Основные показатели технической оснащенности и работы морских портов России / Main Indicators of Technical Equipment and Operation of Russian Seaports

Показатель / Indicator	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Грузовые причалы			
Количество	909	904	931
Протяженность, тыс. м	150.2	149.8	155.7
Пассажирские причалы			
Количество	96	82	101
Протяженность, тыс. м	11.3	11.0	12.4

Источник: составлено авторами по данным [28] / Source: compiled by the authors based on data from [28]

Представляет интерес исследование, проведенное в 2016 г. А.Г. Дружининым [29], в котором автор предпринял попытку оценить вклад морской экономики в ВВП России, используя три показателя:

- «объем услуг морского транспорта по обслуживанию товаропотока» – 0.4% ВВП;
- «рыболовство» – 0.2% ВВП;
- «добыча углеводородов на шельфе» – 0.3% ВВП.

Таким образом, суммарная доля вкладов трех компонентов составила 0.9% ВВП, что, в принципе, соответствует ранее проводимым оценкам вклада морской экономики в ВВП России (около 1%).

Как было показано выше, структура современной морской экономики не должна ограничиваться тремя элементами, тем более что все девять морских секторов, представленных в методическом подходе ЕС к классификации морской экономики, в той или иной степени представлены в России:

- «живые ресурсы» – это рыболовство; разведение и выращивание рыб, ракообразных, моллюсков, водорослей в естественных и искусственных водоемах Японского, Белого и Черного морей; переработка морепродуктов (в том числе в море) с применением современных технологий; др.;
- «неживые ресурсы» – это, прежде всего,

нефтяные и газовые месторождениями шельфа Охотского и Баренцева морей; производство электроэнергии из возобновляемых морских источников; обессоливание морской воды; др.;

- «строительство судов и лодок», «строительство», «транспорт» – это традиционные отрасли национальной экономики, непосредственно связанные с морем, однако определить их вклад в ВВП с необходимой детализацией при существующем сегодня подходе к статистическому учету сложно;
- «туризм и отдых», «государственное управление», «образование и НИОКР (R&D)», «другие» – это морские сектора, возможно, значимые для формирования ВВП, однако оценка по ним до сих не представлена ни в одном исследовании по причине отсутствия в официальной и отраслевой статистике необходимых количественных показателей для проведения расчетов.

Заключение

Таким образом, несмотря на то что социально-экономическое развитие 23 регионов России (60% территории и 24% населения страны) непосредственно связано с морем, оценить уровень развития системы секторов и отраслей морской экономики, их вклад в формирование ВВП, занятости населения при существующих стандартах сбора и обработки статистической информации на официальном и отраслевом уровне – невозможно. В связи с чем в России назрела необходимость использования практики ЕС по реформированию системы статистического учета, структурированию подотраслей национальной морской экономики и последующей количественной и качественной оценке ее развития, а также проведения межстранового сравнительного анализа и определения направлений улучшений.

Это станет возможным благодаря реализации следующих четырех условий.

Во-первых, изучение методологии оценки развития морской экономики в США и ЕС показало, что основополагающие принципы, на которых базируется формирование массива статистической информации и его обработка (сопоставимость данных по отраслям, территориям и во времени, единство в расчетах и согласованность в учете, воспроизводимость и масштабируемость) следует заложить в процесс реформирования статистического учета (относительно развития морской экономики) в России.

Во-вторых, для оценки развития морской экономики России рекомендуется использовать классификацию секторов и отраслей морской экономики, принятую в ЕС, что обеспечит корректность оценки вклада морской экономики в формирование ВВП и возможность проведения межстранового сравнительного анализа.

В-третьих, исследование количества и качества

официальных статистических данных, позволяющих оценить развитие морской экономики и ее вклад в ВВП России в соответствии с методологией ЕС, определило, что имеется информация о состоянии пяти секторов морской экономики – «живые ресурсы», «неживые ресурсы», «строительство судов и лодок», «строительство», «транспорт»; при этом практически полностью отсутствуют сведения по четырем секторам – «туризм и отдых», «государственное управление», «образование и НИОКР (R&D)», «другие». Таким образом, стоят задачи: структурирования форм статистической отчетности по пяти секторам; формирования форм статистической отчетности по четырем секторам.

И наконец, как показывает практика ЕС, для целей анализа масштабов развития морской экономики помимо официальной статистической информации следует привлекать дополнительные сведения отраслевых и региональных отчетов по видам деятельности, связанным с морем.

Вклад авторов

Вклад Л.В. Кох заключается в анализе и обработке первичной информации об объемах морской экономики, определении цели и методов исследования, формулировании и научном обосновании выводов. Вклад Ю.В. Коха заключается в изучении научных публикаций проблемного поля исследования, сборе статистических данных относительно масштабов развития морской экономики в мире и в России. Авторы внесли равный вклад в оформление ключевых результатов исследования в виде статьи.

References

- [1] Spaniol M.J., Rowland N.J. Anticipated innovations for the blue economy: crowdsourced predictions for the North Sea Region // *Marine Policy*. 2022. Vol. 137. P. 104874. DOI: 10.1016/j.marpol.2021.104874
- [2] Amon D.J., Gollner S., Morato T. [et al.]. Assessment of scientific gaps related to the effective environmental management of deep-seabed mining // *Marine Policy*. 2022. Vol. 138. P. 105006. DOI: 10.1016/j.marpol.2022.105006
- [3] Haapasaari P., Ignatius S., Nevalainen L. [et al.]. Integrated governance for managing multidimensional problems: Potentials, challenges, and arrangements // *Marine Policy*. 2021. Vol. 123. P. 104276. DOI: 10.1016/j.marpol.2020.104276
- [4] V morskoy ekonomike Portugalii v 2020 godu budet zanyato 140 tysyach chelovek [Portugal's maritime economy will employ 140,000 people in 2020] (2019). Azerbaydzhanskiy tsentr morskikh novostey [Azerbaijan Maritime News Center]. (In Russ.). URL: <https://morvesti.az/2019/11/16/%D0%B2-%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9-%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D0%B5-%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%83%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B8-%D0%B2-2020-%D0%B3%D0%BE%D0%B4/> (accessed on 16.04.2022).
- [5] Kotov A.V. German's maritime economy sector: before and in time the pandemic // *Scientific and Analytical Herald of IE RAS*. 2021. Vol. 4(22). Pp. 72-78. (In Russ.). DOI: 10.15211/vestnikieran420217278
- [6] Statistics Sweden (2022). URL: <http://www.scb.se/en> (accessed on 16.04.2022).
- [7] Morrissey K., O'Donoghue C., Hynes S. Quantifying the value of multi-sectoral marine commercial activity in Ireland // *Marine Policy*. 2011. Vol. 35(5). Pp. 721-727. DOI: 10.1016/j.marpol.2011.02.013
- [8] Xuemei L., Yang B., Cao Y. [et al.]. An analysis of the prosperity of China's marine economy // *Marine Economics and Management*. 2021. Vol. 4(2). Pp. 135-156. DOI: 10.1108/MAEM-10-2021-0010
- [9] Marine Economy Satellite Account, 2014-2019 (2022). URL: www.bea.gov (accessed on 16.04.2022).
- [10] The EU Blue Economy Report. 2021 (2022). European Commission. URL: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/file/eu-blue-economy-report-2021enpdf> (accessed on 18.04.2022).
- [11] Nathan Associates. Gross product originating from ocean-related activities. Washington DC, 1974.
- [12] Pontecorvo G.M., Wilkinson M., Anderson R. [et al.]. Contribution of the ocean sector to the United States economy // *Science*. 1980. Vol. 208. Pp. 1000-1006. DOI: 10.1126/science.208.4447.1000
- [13] Pontecorvo G.M. Contribution of the ocean sector to the United States economy: estimated values for 1987 – a technical note // *Marine Technology Society Journal*. 1988. Vol. 23(2). Pp. 7-14.
- [14] Luger M.I. The economic value of the coastal zone // *Journal of Environmental Systems*. 1991. Vol. 21(4). Pp. 278-301.
- [15] The National Ocean Economics Program (2022). URL: <https://www.oceaneconomics.org/> (accessed on 18.04.2022).
- [16] Colgan C.S. A guide to the measurement of the market data for the ocean and coastal economy in the National Ocean Economics Program. The National Ocean Economics Program. USA, 2007.
- [17] Kildow J.T., Colgan C.S., Scorse J.D. State of the U.S. Ocean and Coastal Economies 2009. The National Ocean Economics Program. USA, 2009.
- [18] Towards a future Maritime Policy for the Union: an European vision for the oceans and seas – EC Green Paper. Brussels, 2006.
- [19] An integrated maritime policy for the European Union – The Blue Book. Brussels, 2007.
- [20] Blue growth: scenarios and drivers for sustainable growth from the oceans, seas and coasts (report). European Commission: DG Maritime Affairs and Fisheries. Rotterdam, 2012.
- [21] Suris-Regueiro J.C., Garza-Gil M.D., Varela-Lafuente M.M. Marine economy: a proposal for its definition in the European Union // *Marine Policy*. 2013. Vol. 42. Pp. 111-124. DOI: 10.1016/j.marpol.2013.02.010
- [22] Regulation (EC) No 1893/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 (OJ L 393 30.12.2006).
- [23] Eurostat. Statistics Explained (2022). EC. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/> (accessed on 17.04.2022).
- [24] Stebbings E., Papathanasopoulou E., Hooper T. [et al.]. The marine economy of the United Kingdom // *Marine Policy*. 2020. Vol. 116. P. 103905. DOI: 10.1016/j.marpol.2020.103905
- [25] Morskaya doktrina Rossiyskoy Federatsii [Maritime Doctrine of the Russian Federation] (2015). Electronic fund of legal and normative-technical documents. (In Russ.). URL: <https://docs.cntd.ru/document/555631869?ysclid=l59tepk3w136879080> (accessed on 16.04.2022).

- [26] Statistics (2022). Assotsiatsiya morskikh torgovykh portov [Association of Sea Trade Ports]. (In Russ.). URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika> (accessed on 17.04.2022).
- [27] Federal'noye agentstvo po rybolovstvu [Federal Agency for Fisheries] (2022). (In Russ.). URL: <https://fish.gov.ru/> (accessed on 16.04.2022).
- [28] Transport in Russia. 2020: Statistical collection / Rosstat. Moscow, 2020. 108 p. (In Russ.).
- [29] Druzhinin A.G. "Maritime factor" in the modern Russian economy (view by a geographer and social scientist) // Scientific Thought of Caucasus. 2016. Vol. 2(86). Pp. 16-26. (In Russ.). DOI: 10.18522/2072-0181-2016-86-2-16-26

Информация об авторах / About the Authors

Лариса Вячеславовна Кох – д-р экон. наук, профессор, Почетный работник сферы образования Российской Федерации; профессор, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, Санкт-Петербург, Россия / **Larisa V. Kokh** – Dr. Sci. (Economics), Professor, Honored Worker of Education of the Russian Federation; Professor, State Marine Technical University, Saint Petersburg, Russia

E-mail: lkokh@mail.ru

SPIN РИНЦ 5665-9395

ORCID 0000-0001-9209-0098

ResearcherID E-2249-2017

Scopus Author ID 57202745294

Юрий Валентинович Кох – канд. техн. наук, доцент; доцент, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, Санкт-Петербург, Россия / **Yuriy V. Kokh** – Cand. Sci. (Engineering), Docent; Associated Professor, State Marine Technical University, Saint Petersburg, Russia

E-mail: y_kokh@mail.ru

SPIN РИНЦ 3198-1599

ORCID 0000-0002-4803-9540

ResearcherID E-1629-2017

Scopus Author ID 57224081361

Дата поступления статьи: 28 апреля 2022
Принято решение о публикации: 20 июня 2022

Received: April 28, 2022

Accepted: June 20, 2022