

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

На правах рукописи



0034777 16

ЕФИМОВА ЕЛЕНА ГЛЕБОВНА

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕГИОНА БАЛТИЙСКОГО
МОРЯ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ

Специальность 08.00.14 – Мировая экономика

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

доктора экономических наук

24 СЕН 2009

Санкт-Петербург

2009

Работа выполнена на кафедре мировой экономики экономического факультета Санкт-Петербургского государственного университета

Научный консультант: Заслуженный работник высшей школы РФ,
доктор экономических наук, профессор
Сутырин Сергей Феликсович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Борко Юрий Антонович
доктор экономических наук, профессор
Межевич Николай Маратович
доктор экономических наук, профессор
Сергеев Игорь Борисович

Ведущая организация: Московский государственный институт
международных отношений (МГИМО-
Университет) МИД РФ

Защита состоится «21» октября 2009 г. в 16.00 часов на заседании совета Д212.232.34 по защите докторских и кандидатских диссертаций при Санкт-Петербургском государственном университете по адресу: 191123, Санкт-Петербург, ул. Чайковского д.62, экономический факультет СПбГУ, ауд. 415.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке им. А.М. Горького Санкт-Петербургского государственного университета

Автореферат разослан «16» октября 2009 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 212.232.34
к.э.н., доцент



В.И. Капусткин

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования

Интегрирующая роль транспорта как мощного фактора ускорения экономического и социального развития стран и регионов, мирового хозяйства в целом в настоящее время значительно усиливается. Современная интернационализация хозяйства, его кооперирование происходит на основе специализации и дифференциации производственного процесса с целью максимизации «эффекта места». Отдельные хозяйственные структуры, вовлеченные в единый хозяйственный процесс, требуют особой территориальной организации инфраструктуры, облегчающей доступ к товарам и ресурсам. Быстрая адаптация экономических субъектов к постоянно изменяющейся окружающей среде возможна только при наличии организационно обособленных и самостоятельных отраслей инфраструктуры. Комплексное изучение транспортной системы позволяет выявить ее место в мировом хозяйстве. Роль транспортной инфраструктуры, как элемента системы, выражается, с одной стороны, в концентрации и укрупнении производства и соответствующем формировании уни- и интермодальных коридоров, а с другой стороны, в специализации и пространственном рассредоточении и дроблении производственных функций, создании системы предприятий малого и среднего бизнеса и связанной с этим процессом системой *фидерных (питающих) сетей*.

Повышение роли транспортной инфраструктуры в дальнейшем развитии мирового хозяйства связано с ростом требований потребителей к качеству инфраструктурной обеспеченности: происходит дифференциация и специализация услуг, усиливается их адресность. В процессе неадекватной международной транспортировки и хранения грузов наносится ощутимый ущерб грузовладельцам, особенно в случаях международных перевозок. Увеличение длительности перевозки, необходимость таможенной очистки грузов требуют использования новых способов организации и регулирования транспортно-логистического бизнеса. Поэтому фактор издержек создания и

функционирования транспортной инфраструктуры, до недавнего времени игравший решающую роль, уступает место показателям качества услуг.

Развитая транспортная инфраструктура обуславливает вовлечение в сферу материального производства ресурсов отдельных районов региона, повышая территориальную и социальную мобильность факторов. Поэтому она способствует организации экономического пространства, обеспечивает дальнейшую реализацию пространственного разделения труда, освоение новых территорий. Экономически развитая транспортная инфраструктура создает эффект обратной связи, привлекая на данную территорию деловые структуры, расширяя пределы эксплуатации природных ресурсов, придавая важный импульс притоку населения.

В последние десятилетия заметно возрос интерес к изучению проблем узловых элементов транспортной инфраструктуры, в частности портов. Важными причинами, актуализирующими изучение этих вопросов, можно выделить крупные объемы межрегиональных и международных потоков грузов, переваливаемые через морские порты, а также трансформацию портов в хинтерланды, в которых транспортные операции органично сочетаются с производственной и коммерческой деятельностью.

Привязка объектов транспортной инфраструктуры к территории, необходимость учета тенденций экономического развития региона и региональная политика предопределили необходимость выбора региона исследования. В качестве такового был выбран регион Балтийского моря (РБМ). Данный регион в последнее десятилетие находится под пристальным вниманием как Европейского Союза, так и мирового сообщества в целом. Богатый ресурсами, развитый в промышленном отношении, он вместе с тем относится к периферийным регионам ЕС. Это делает его интересным и в роли полигона для исследований. Полученный опыт управления может быть использован другими странами и регионами мира.

Для современной России изучение специфики РБМ представляет интерес и с точки зрения опыта интенсивного экономического роста стран,

их вхождения в мировую экономику, и в целях установления взаимовыгодных коммерческих отношений. Определение доминирующих секторов в экономической структуре страны является сложным и противоречивым процессом. Особый путь хозяйственного развития и формирования деловых структур Швеции, Дании, Норвегии и в известной степени Финляндии, характеризующийся в общих чертах усилением специализации их экономики на производстве определенных видов трудоемкой и высококачественной продукции, может рассматриваться в качестве бенчмаркинга для российских регионов и страны в целом.

Степень изученности темы

Как научная категория, «международный регион» получил междисциплинарное развитие в работах российских и зарубежных специалистов. А.Г. Гранберг, И.И. Сигов, Р. Гилпин и др. внесли заметный вклад в теоретическое обоснование данного понятия. Н.М. Межевич, Л.Б. Вардомский, Б.Хеттне, М.Китинг и др. рассматривали специфику международных и приграничных регионов. Ю.А. Борко исследовал региональную специфику применительно к ЕС.

Широкое развитие получило и изучение вопросов размещения производственной деятельности, регионального роста как в рамках одного государства, так и сопряженных стран. Авторами основополагающих работ в этой области выступили Й.Г. фон Тюннен, В. Лаунхард, А. Вебер, А. Лёш, Т.Палландер, Г. Миордаль, М. Сторпер, Р. Уолкер, У. Изард, Дж. Фридман и др. А. Лёш, В. Кристаллер и Т.Хэгерстранд внесли значительный вклад в развитие в теории регулирования территориального развития. Их исследования заслуживают внимания с точки зрения возможности применения зарубежного опыта. Особый интерес представляют труды Б.Улина, рассматривавшего региональное развитие через призму международной торговли. Теоретические исследования особенностей развития инновационных регионов в разных странах проводили А.Маршалл, Э. Маркузен. В региональной экономической теории французские ученые

внесли наибольший вклад в связанные с урбанистской концепции «полосов роста» и «осей развития» (Ф. Перру и др.). Отдельные аспекты взаимосвязи социально-экономического развития регионов и состояния его транспортной инфраструктуры нашли отражение в трудах П. Кругмана, А. Венейбла, Дж. Маркузена, Р. Викермана и некоторых других специалистов. Исследования отечественных ученых Н.Н.Колосовского, Н.Н.Баранского, А.Г.Гранберга, П.А.Минакира, Н.П. Кузнецовой, И.Б. Сергеева, Н.И. Лариной и др., посвященные изучению особенностей территориальной организации производства, регионального экономического роста, получили международное признание.

Система отношений, складывающихся в процессе функционирования региональной транспортной инфраструктуры, недостаточно изучена. Транспорт до сих пор рассматривается в отечественной и зарубежной научной литературе как самостоятельная отрасль, изолированно от территорий, на которых он функционирует. Наиболее известными исследователями транспортных проблем являются Д.С. Николаев, С.Б. Шлихтер, В.Г. Галабурда, А. Гинзбург, К.И. Плужников и др. Среди зарубежных авторов существенный вклад в изучение транспорта внесли П.-Ф. Комб, М. Лафуркад, Д. Хаммельс, К.-Ф. Лаазер, Р. Викерман и др.

Среди исследователей РБМ, труды которых получили широкое признание, можно назвать Л.Д. Градобитову, А.М. Волкова, Н.М. Межевича, Д.А. Болотова, Ю.В. Пискулова, С.Ф. Сутырина, А.М. Ходачека, В.А. Шлямина, К. Эклунда, Ю.И. Юданова, Т. Паас, К.-Ф. Лаазера, В. Кэйтили, К. Пешель, М. Линдстрем, О.Ф. Кнудсена и др. Их труды преимущественно посвящены проблемам социально-экономического и политического развития стран, входящих в РБМ.

Рассмотрение вопросов транспортной инфраструктуры РБМ, как правило, сводится либо к описанию уже существующих объектов, либо к

изложению перспектив развития, исходя из Директив ЕС¹. Предлагаемый в диссертационном исследовании подход предполагает учет различных факторов формирования и развития транспортной инфраструктуры международного региона.

Цель и задачи исследования

Целью данного исследования является определение тенденций и перспектив развития транспортной инфраструктуры как основы формирования транспортной системы стран региона Балтийского моря (РБМ).

Для реализации поставленной цели в рамках выполненного исследования были решены следующие задачи:

1. определить регион как комплексную, междисциплинарную научную категорию, актора мирохозяйственных связей;
2. обобщить основные модели регионального экономического развития международного региона в условиях становления инновационной глобальной экономики;
3. выявить особенности хозяйственного механизма стран РБМ;
4. установить связь между историческими особенностями формирования экономической модели развития и современными характеристиками стран РБМ;
5. показать роль транспорта в экономическом развитии международного региона;
6. выявить сферу и основные направления формирования региональной политики ЕС и ее роль в решении транспортных проблем региона;
7. обобщить пространственные характеристики и показатели транспортной инфраструктуры международного региона;
8. выявить приоритетные отраслевые и межотраслевые инфраструктурные проекты ЕС;

¹ См., например, *Johnson D., Turner C. Strategy and Policy for Trans-European Networks. Palgrave MacMillan. 2007.*

9. определить роль транспортной инфраструктуры в развитии экономики РБМ и европейской транспортной системы;
10. обосновать особую роль портов в развитии экономики стран РБМ;
11. определить перспективы российских портов Балтийского моря (на примере Большого порта Санкт-Петербурга).

Методологическая база исследования

Решение поставленных задач выполнено с методологических позиций, основой которых стали выявление и систематизация тенденций экономического развития региона. Методика базируется на критическом экономическом анализе тенденций регионального развития, международной торговли, сравнительном анализе процессов развития стран региона Балтийского моря. Автор использовал в работе исторический, статистический и сравнительный методы. Первый выявил поэтапный характер экономического развития как регионов в целом, так и отдельных балтийских стран. Статистический материал, почерпнутый в основном из статистических отчетов международных организаций, отчетов национальных статистических институтов, использовался для выявления особенностей национальных экономик стран РБМ, обозначения роли и места межстрановых экономических отношений в регионе, характеристики отдельных объектов транспортной инфраструктуры. Информационной базой исследования являются также публикации за последнее десятилетие в зарубежных и отечественных источниках, материалы научных конференций и семинаров. Сравнительный метод помог проиллюстрировать темпы и особенности экономического развития региона, формирования его транспортной инфраструктуры.

Теоретическая основа исследования

Теоретической основой исследования явились классические теории международной торговли, регионального развития и региональных интеграционных комплексов, концепция Новой Экономической Географии, теории сравнительной экономики и пространственного размещения.

Объект и предмет исследования

В качестве объекта диссертационного исследования выбрана транспортная инфраструктура международного региона.

Предметом исследования является система экономических отношений, возникающих в процессе формирования, эксплуатации и совершенствования международной региональной транспортной системы, в частности - РБМ.

Научная направленность работы сконцентрирована вокруг проблем дальнейшего развития теоретических основ экономического развития международного региона, выявления роли транспорта, обоснования необходимости применения модели функционирования транспортной системы, опирающейся на социально-экономическую и природно-географическую специфику региона.

Теоретическая новизна работы

1. выявлены и классифицированы факторы экономического развития международного региона в зависимости от сущности и содержания этапов региональной экономической политики;
2. обобщены модели регионального экономического развития в условиях формирования инновационно-информационного технологического уклада в мировой экономике;
3. показана применимость современных моделей экономического развития к отдельным странам Балтийского региона;
4. определены современные пространственные и отраслевые факторы формирования транспортной инфраструктуры Европейского Союза;
5. выявлена роль транспортной системы в международной торговле;
6. сформулированы способы оценки влияния транспортной инфраструктуры на экономическое развитие международного региона;
7. показан механизм внедрения системы облегчения транспорта и транзита (ОТТ) на региональном уровне;
8. уточнено понятие «малая страна» и выявлены особенности ее экономического развития и экономического роста;

9. проведено системное изучение содержания и экономических условий формирования и функционирования транспортной системы региона Балтийского моря;
10. выявлена специфика организации портового комплекса в двух субъектах РФ – Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Новизна проведенного исследования позволяет сформулировать положения, выносимые на защиту:

1. формирование международных хозяйственных и транспортных связей в РБМ происходит под заметным влиянием особенностей политического и экономического развития входящих в него стран и внутренних интересов отдельных акторов;
2. модели регионального развития, инновационной экономики действуют в РБМ применительно к его транспортной отрасли (инфраструктуре, в частности). Применительно к портам доминирующей моделью является разработанная Э. Маркузен модель «hub&spoke»;
3. исторические особенности формирования экономической модели развития и современные характеристики стран РБМ находятся в тесной взаимосвязи;
4. транспортная инфраструктура определяется не только как совокупность стационарных элементов транспортной системы, но и система общественно-экономических отношений, складывающихся в процессе их создания и функционирования;
5. региональная экономическая политика развитых стран направлена на поддержку проблемных регионов, решение их социальных и инфраструктурных вопросов (транспортной инфраструктуры, в частности);
6. показатели функционирования транспортной инфраструктуры международных регионов не в полной мере отражают ее реальные

- возможности обеспечивать потребности межрегиональной и международной торговли;
7. приоритетные отраслевые и межотраслевые инфраструктурные проекты ЕС ограничены не только рамками финансирования, но и экономическими и социальными аспектами функционирования транспортной системы данного региона;
 8. транспортная инфраструктура РБМ отражает основные особенности развития его экономики. В свою очередь она является катализатором развития его отдельных отраслей и субрегионов;
 9. особая роль портов в развитии экономики стран РБМ определяется как историческими особенностями формирования бизнеса, так и современной структурой хозяйственных связей в данном регионе;
 10. междисциплинарный характер проблем развития портовой инфраструктуры РБМ требует проведения странами согласованной научно обоснованной политики, проводимой с учетом ярко выраженных особенностей данного региона;
 11. для Большого порта Санкт-Петербург оптимальной схемой дальнейшего развития международной деятельности является строительство аванпортов.

Практическая значимость исследования. Предложения и выводы, содержащиеся в диссертации, могут быть полезны в практической работе по организации и реформированию комплексной транспортной системы региона, формированию политики государства и регионов в отношении регулирования портовой деятельности. Материалы исследования могут быть использованы в рамках курсов «Международные перевозки», «Управление внешнеэкономической деятельностью», «Региональная экономика» и др., а также в научно-исследовательской работе.

Апробация работы. Диссертация является результатом многолетней научно-практической работы автора по проблематике международных перевозок, организации трансграничной транспортировки грузов, пространственной

организации международного бизнеса. Основные положения и выводы диссертационного исследования докладывались в 1996-2009 гг. более чем на 30 международных, межрегиональных, российско-финляндских, российских научных, научно-практических форумах, конференциях, семинарах, в частности: международном научном конгрессе (Санкт-Петербург, 1996), семинаре «Международный бизнес» (Вааса, 1996, 1997, 2001, 2003, 2005), международной научно-практической конференции «Россия накануне XXI века: суверенитет – федерализм – экономическая безопасность» (Казань, 1998), Всероссийской научной конференции «Экономическая наука: теория, методология, направления развития» (Санкт-Петербург, 1998), Всероссийской научной конференции «Экономическая наука и Санкт-Петербургский университет: история и современность» (Санкт-Петербург, 1999), Международной научной конференции «Экономический строй России: прошлое, настоящее, будущее» (Санкт-Петербург, 2000), конференции, посвященной 100-летию со дня рождения С.И. Тюльпанова «Основные тенденции развития мировой экономики: контуры нового тысячелетия» (Санкт-Петербург, 2001), конференции «Северо-Восточная Азия: экономическое и политическое развитие в начале нового века» (Санкт-Петербург, 2001), конференции СПбГУ «Экономическая наука: проблемы теории и методологии» (Санкт-Петербург, 2002), «Современное состояние и перспективы развития международной торговой системы» (Санкт-Петербург, 2004), «Новая экономическая география: разрыв между теорией и практикой» (Гамбург (HWWA), 2004), международной научно-практической конференции «Мировая экономика на пороге нового тысячелетия» (Санкт-Петербург, 2005), международной научной конференции «Экономическая наука в начале третьего тысячелетия: история и перспективы развития» (Санкт-Петербург, 2005), международной конференции «Россия и Европа» (Данкерк, 2006), научно-практической конференции «Эволюция международной торговой системы: перспективы для развивающихся рынков» (Санкт-Петербург, 2007), Европейском исследовательском семинаре

«Международная торговля» (Киль, 2007), VI симпозиуме «Российские и Восточно-Европейские исследования» (Коуволла, 2008), международной конференции «Современная система мирохозяйственных связей: тенденции развития и перспективы», посвященной 25-летию создания кафедры международных экономических отношений в Ленинградском государственном университете (Санкт-Петербург, 2008); Всероссийской научной конференции «История экономической науки в России: исследования и преподавание» (Санкт-Петербург, 2009).

Результаты диссертационного исследования были использованы при разработке Концепции внедрения Системы электронно-логистических услуг в Российской Федерации (эксперт консалтинговой компании Jacobs GIBB Ltd (Великобритания)) в 2004-2005 гг. Полученные результаты нашли применение при подготовке п. 2.1. и 3.3. диссертационного исследования. Исследования в составе рабочей группы «Международные транспортные коридоры в России: балансирование между конкурентоспособностью и конкуренцией» (Коуволла, Кюменлааксо Политехник) отражены в Главах 2 и 3 диссертационного исследования.

Основные положения работы автором опубликованы в двух монографиях: «Транспорт в мировом хозяйстве» (2007 г.) и «Теоретические основы формирования транспортной инфраструктуры (на примере региона Балтийского моря)» (2008 г.). В общей сложности по теме диссертации опубликовано две монографии, 25 статей, глав в коллективных монографиях и докладов с личным вкладом автора объемом 52,85 п.л., в том числе 9 – в журналах, рекомендованных ВАК.

Область исследования соответствует п. 16 (Развитие международной транспортной инфраструктуры и телекоммуникаций, динамика роста и роль в интернационализации мирохозяйственных связей) и п. 23 (Интеграционные процессы в развитых и развивающихся регионах мирового хозяйства, закономерности развития этих процессов, оценка интеграционных

перспектив различных торгово-экономических блоков) паспорта специальности 08.00.14 «Мировая экономика».

Структура работы. Структура диссертации определяется поставленной целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка используемой литературы, содержащего 425 наименования источников на русском, английском, французском, немецком и итальянском языках, 3 приложения. Основной текст изложен на 313 страницах, содержит 42 таблицы, 11 рисунков.

2. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во Введении обосновывается актуальность исследования, дается оценка степени разработанности проблемы, сформулированы цель, объект и предмет исследования, охарактеризованы научная новизна, практическая значимость полученных результатов и апробация работы.

Первая глава «РБМ как международный регион» посвящена исследованию феномена «международный регион» применительно к РБМ. Необходимость выделения регионов обусловлена неоднородностью территории по различным показателям, ее большими размерами. Трактовка категории «регион» в различных источниках не однозначна. Наиболее универсальный подход к формированию данной категории предложил А.Г. Гранберг. Под регионом он понимает «определенную территорию, отличающуюся от других территорий по ряду признаков и обладающую некоторой целостностью, взаимосвязанностью составляющих ее элементов»².

На наш взгляд, термин «регион» следует соотносить с пространством. В этой связи международный регион представляется нам очерченным пространством, носителем определенных межстрановых отношений. Термин «региональное пространство» позволяет комплексно оценить его как не только как территорию, но и систему политических, социальных, экономических и институциональных взаимоотношений.

² Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М. 2001. с. 16

С территориальной точки зрения международный регион представляет собой географическую область, признанный элемент системы международных экономических отношений, который складывается в крупных политико-географических зонах. К РБМ в научной литературе обычно относят страны Балтии, страны Северной Европы, Германию, Польшу, Россию, а в некоторых случаях даже Республику Беларусь. В данном исследовании под регионом Балтийского моря мы понимаем регион, образованный десятью странами: Северной Европы: Данией, Швецией, Финляндией, Норвегией³; тремя Балтийскими странами: Эстонией, Латвией и Литвой; тремя крупными странами, которые географически принадлежат к данному региону своими незначительными территориями: Германия, Польша и Россия.

Страны РБМ формируют субрегионы (страны Балтии, Скандинавия, Фенно-Скандинавия, страны Северной Европы (Дания, Финляндия и Швеция (включая или без Исландии и Норвегии)). Поэтому в РБМ формируются еврорегионы - международные интеграционные структуры, в которые входят два (или более) территориальных образования, расположенных в приграничных районах в различных европейских странах. РБМ является составляющими компонентами других регионов (ЕС, ЕврАзЭС). Все страны региона являются также частями Европейского и Евразийского географического пространства.

РБМ не представляет собой формирующуюся институциональную систему в виде регионального правительства или группы взаимодействующих институтов, функционирующих на данной территории. Регион Балтийского моря никогда не отличался схожими культурными традициями или правовым регулированием. Национальные власти чаще конфликтовали, чем сотрудничали. Возникновение здесь качественно нового типа территориальной общности - международного региона связано с

³Норвегии принадлежит лишь побережье пролива Скагеррак. Граница Балтийского и Северного морей проходит по линии, соединяющей Ханстхольм и Линдеснес. Источник: *Bohme H., Laaser C.-F., Sichelschmidt H., Soltwedel R. Transport in the Baltic Sea Region - Perspectives for the Economics in Transition. Kieler Sonderpublikationen, Kiel: Institut für Weltwirtschaft, 1998.*

окончанием «холодной войны» в 90-е гг. XX века. В настоящее время он включает в себя в качестве игроков как активно взаимодействующие государства, так и отдельные национальные административные единицы, что подчеркивает его гетерогенность и сетевой характер.

Построение региона возможно лишь на базе взаимного экономического интереса. Поэтому стартовой площадкой трансграничного сотрудничества на Балтике выступает экономика. РБМ объединяет рынки и экономики, которые расположены непосредственно вокруг Балтийского моря. Экономическое пространство формируют тесно взаимодействующие друг с другом местные игроки, сложившиеся институты, а также внешние силы. Однако немецкие земли Шлезвиг-Гольштейн и Мекленбург - Нижняя Померания экономически скорее тяготеют к остальным немецким землям, чем к странам Балтийского моря⁴. Тот же вопрос возникает с Санкт-Петербургом, Ленинградской областью и Калининградом. Прибалтийские воеводства Польши проявляют больший интерес к странам Вышеградской группы. Страны региона Балтийского моря имеют различный уровень экономического развития. Структура его ВРП, составляющего 1400 млрд. евро, может быть представлена следующим образом: Северная Европа – 75%, северная Германия – 14% (снижается), часть РФ – 5% (заметно увеличивается), страны Балтии – 4%, северная Польша – 3%⁵.

С помощью показателя ВРП на душу населения в диссертационном исследовании наглядно показана экономическая неоднородность региона Балтийского моря. Страны РБМ делят на две группы по уровню ВВП на душу населения: с высоким уровнем: Дания, Финляндия, Швеция, Норвегия и Германия, большинство которых являются «старыми» странами-членами ЕС. Вторая группа стран - со средним и низким уровнем ВВП на душу

⁴Peschel K. Perspectives of Regional Economic Development Around the Baltic. In: Vision and Strategies in European Integration. A North European Perspective. L. Lundqvist, L.O. Persson (Eds). Springer-Verlag. Berlin. Heidelberg, 1993. (Pp.17-31) P.28.

⁵The Baltic Sea Region as a Place to Do Business. The Baltic Sea Region Report. Baltic Development Forum. 2007. P.7

населения⁶. ВРП на душу населения в самой благополучной в регионе земли Гамбург в 5 раз превышает соответствующий показатель наиболее проблематичного Варминско-Мазурского воеводства. И это при том, что в настоящее время этот показатель в РБМ достиг уровня 92% от среднего его значения по ЕС⁷.

Таким образом, РБМ в геополитическом и геоэкономическом отношении объединяет государства с различными экономическим прошлым, социальными ценностями, но, вместе с тем, устойчивыми хозяйственными связями. Выступая не только как общественно-политическая система, но и как система социально-экономического обмена, он нуждается в научном обосновании его развития, чему и посвящена следующая часть исследования. Именно изучение особенностей экономического развития региона поможет обосновать не только целесообразность отдельных объектов транспортной инфраструктуры, но и функционирование транспортной отрасли в целом.

Обеспеченность региона ресурсами учитывается в процессе формирования его специализации. Эффективность, с которой используются ресурсы, зависит в свою очередь, от совокупности институциональных, социальных и культурных факторов: организации производства, структуры отношений между предпринимателями и рабочими; характера межфирменных отношений и сетевых стратегий и структур; специфики региональной системы инноваций, стратегий формирования профессиональных навыков и др. В свою очередь способность фирмы или отрасли промышленности обеспечить свои потребности в рабочей силе, поставках, покупателях в конкретном регионе определяет их «возможности размещения».

В диссертации в этой связи в качестве экономической основы развития региона рассматривается коммерческая деятельность. Мы поддерживаем

⁶Paas T., Tafenan E. Is the Baltic Sea Region a Special Economic Area within the Enlarged EU? Theoretical considerations and Empirical Testing// Report-papers of the XIII scientific and educational conference. Tartu – Võrska. 30 June – 2 July 2005. Berlin. Tallinn. 2005. P.266.

⁷The Baltic Sea Region as a Place to Do Business. The Baltic Sea Region Report. Baltic Development Forum. 2007. Pp.25-26

позицию М. Сторпера, что именно отрасли промышленности, как виды экономической деятельности, формируют регионы⁸. Поэтому основные модели местоположения промышленности строим на основе анализа внутреннего регионального промышленного развития, а не через экзогенное размещение ресурсов и потребителей. Вместе с тем отрасли промышленности формируют экономическое пространство, не являясь заложниками существовавшего ранее пространственного распределения. В диссертационном исследовании в этой связи были проанализированы четыре классические модели размещения отраслей промышленности, нашедшие практическое использование в РБМ:

1. локализация, предполагающая возникновение новых предприятий в нескольких местах в отдалении от старых промышленных областей;
2. кластеризация, означающая объединение нескольких однородных элементов, которое может рассматриваться как самостоятельная единица, обладающая определёнными свойствами;
3. рассеивание, выражающаяся в периферийном росте нового промышленного района вдали от центра в ответ на появление новой конкуренции;
4. перемещение центра, проявляющееся в образовании нового центра промышленности вместо старого.

Свои особенности размещения имеет инновационный бизнес. Их анализ в настоящее время представляется актуальным, так как в большинстве стран ЕС, в частности региона Балтийского моря, правительства оказывают наиболее опутимую поддержку именно инновационным отраслям. В свою очередь, инновационные отрасли промышленности нуждаются в адекватном транспортном обеспечении. Поэтому ответственность за рациональное размещение этих предприятий оценивается экспертами чрезвычайно высоко.

⁸ *Storper M., Walker R. The Capitalist Imperative. Territory, Technology, and Industrial Growth. Basil Blackwell, 1989. P.70-98*

В этой связи в работе анализируются особенности пространственного развития современного наукоемкого производства. Отталкиваясь от теории размещения инновационных отраслей А. Маршалла, Э. Маркузен⁹, учитывая действие центробежных и центростремительных сил, предложила типологию развития новых индустриальных районов. Она выделяет четыре типа пространственного развития промышленности, которые имеют принципиальное значение в ракурсе изучаемых в диссертации вопросов:

1. Новые индустриальные районы, идентифицированные еще А. Маршаллом, которые характеризуются разделением труда между фирмами малого бизнеса, вовлеченными в кооперационную деятельность и специализацией.
2. Районы типа «hub&spoke», предполагающие схему, в которой поставщики группируются вокруг одной или нескольких ключевых промышленных фирм.
3. Районы промышленных спутников, представляющие собой несвязанные друг с другом заводы-филиалы, внедренные в глобально ориентированную сеть поставок ТНК.
4. Район, в котором крупная государственная структура формирует экономику региона размещения. Примерами могут служить столичный мегаполис, оборонно-промышленный комплекс, научно-исследовательские образования.

В диссертационном исследовании показано, что быстро развивающиеся инновационные отрасли промышленности обнаруживают большую свободу размещения благодаря своим особенностям, прежде всего высокой норме прибыли, получаемой вследствие внедрения инноваций, а также инфраструктурному обеспечению. Не обремененные крупными инвестициями в производственные мощности, предприятия быстрорастущей промышленности могут игнорировать традиционные методы определения

⁹Markusen A. Sticky Places in Slippery Space: A Typology of Industrial Districts//Economic Geography. 1996. Vol. 7. Pp. 293-313.

местоположения. Эти периоды свободного размещения, именуемые *окнами возможностей размещения*, играют особую роль в географии промышленности РБМ.

Организация современных форм национального и транснационального бизнеса в данном регионе возможна лишь на основе объективно устанавливающихся коммерческих связей, базирующихся как на традиционных отраслях, так и учитывающих особенности национальной экономики. Большинство составляющих РБМ стран (за исключением Германии, Польши и РФ) относятся к категории малых. Они занимают небольшие территории (от 45 226 км² - Дания до 449 964 км² - Швеция), в них проживает небольшое население (от 1,308 млн. чел. в Эстонии до 9,045 - в Швеции). Их ВВП с учетом паритета покупательной способности составляет от 28,6 млрд. USD в Эстонии до 358,4 - в Швеции¹⁰. Совокупные регионы Германии, Польши, РФ и Норвегии, относящиеся к РБМ, по своим показателям, прежде всего по численности населения, также могут рассматриваться как малые.

Малые периферийные страны в мировом хозяйстве всегда находились под заметным влиянием внешних факторов развития. Им приходилось значительно раньше, чем крупным государствам, столкнуться с императивами, порождаемыми интернационализацией хозяйственной жизни.

Размеры, природные богатства и местоположение стран РБМ оказали существенное влияние на их экономическое развитие. Оно проходило по классической схеме. Удачная специализация хозяйства, успехи национальных производителей в ключевых отраслях, создание сопутствующей транспортной инфраструктуры легли в основу их экономики. Расстояния, порождающие транспортные и коммуникационные затраты; лингвистические и культурные расхождения; специфические модели социальной и политической жизни; регулирование деятельности

¹⁰ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/da.html#Econ>,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sw.html#Econ>,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/en.html#Econ>,

хозяйствующих субъектов на первых порах тормозили развитие промышленности в рамках международной специализации. Вследствие быстрого развития технологий промышленного производства и транспортировки пассажиров и грузов отбор предпочтительных отраслей промышленности в настоящее время значительно меньше, чем прежде, связан с особыми природными условиями. Поэтому экономический рост каждой страны, особенно малой, зависит в значительной степени от того, насколько ей удастся занять преимущественные позиции в системе международного разделения труда.

В диссертационном исследовании показано, что ведущие отрасли шведской промышленности (металлургия, машиностроение, ЛПК) уже в середине XX в. отличались высокой специализацией производства определенных видов изделий на экспорт. Рост производительности труда и производства в сельском хозяйстве способствовал расширению внутреннего рынка и экспорта Дании и высвобождению рабочей силы для промышленности. Экономическое развитие Норвегии и Финляндии в период становления национальной промышленности обеспечивалось успехами лесной промышленности. Эта международная специализация позволила странам обеспечить первоначальное накопление капитала, но и способствовала строительству автомобильных и железных дорог.

В 60-е гг. XX века ряд новых промышленных регионов основали гибкое производство, появившееся вне центров массового производства. Взаимоотношения «центр-периферия» изменили свое содержание. На мировом рынке возросла роль малых стран, в первую очередь Северной Европы. Однако Мировой экономический кризис 1974-1975 гг. поразил отрасли, чувствительные для их экономики. Это повлекло с конца 70-х гг. глубокие структурные сдвиги, проявляющиеся в перестройке на базе сберегающих технологий кризисных и развитии новых, прежде всего наукоемких отраслей. В данной сфере преуспела Дания. Здесь в основу развития положено создание новых отраслей, опирающихся на оригинальные

изобретения или специфические «ноу-хау», не интересующие, как правило, крупные фирмы.

Представители бизнеса Фенно-Скандинавии осознали, что современное производство эффективно преимущественно в крупных масштабах. Внутренние рынки малых стран ограничены. Поэтому для экономического развития этих стран необходима специализация на экспортных отраслях производства. Это привело к развитию производства науко- и трудоемкой продукции с высокой степенью обработки, способствующей ускоренному развитию интенсивных факторов роста. Ограниченные в финансовых ресурсах малые страны в целях достижения максимальной интенсивности и концентрации инвестиций, вынуждены пойти по мере расширения номенклатуры общественного производства постепенно на все более узкую специализацию: от готовой продукции на узлы и детали, т.е. комплектующие для этой продукции, а, затем, перейти к современным формам международной производственной кооперации. Указанные меры потребовали создания развитой инфраструктуры, обеспечивающей бесперебойные поставки как в рамках РБМ, так и в третьи страны. Возросла роль портов и аэропортов.

Неоднозначна позиция в экономике региона стран Балтии. Географическое положение Эстонии, Латвии и Литвы в Восточной части региона Балтийского моря, а также их история определили три сценария их региональной интеграции:

1. акцентировать внимание на промышленной интеграции в рамках ЕС;
2. являясь членами ЕС и имея опыт сотрудничества со странами бывшего СССР стать посредниками в осуществлении торгово-экономических связей между ними;
3. реализовать разносторонние национальные интересы путем интеграционного сотрудничества в РБМ.

Как аргументировано в диссертации, результаты экономического развития стран Балтии не позволяют им занять ведущие позиции в

региональной интеграции. В отличие от Северной Европы, в данных странах не сложилась деловая элита, аккумулирующая крупные капиталы и размещающая их в интересах наций. Найти свою нишу в международном разделении труда по примеру соседей странам Балтии до сих пор не удалось. Этим и объясняются трудности их экономического развития.

Проведенный автором анализ показал, что независимо от принятой модели национального развития в странах РБМ по-разному складывается соотношение крупного и малого и среднего бизнеса. В связи с различиями в структуре экономики, монополистического капитала, а также внешнеэкономической политике выделяют две группы стран: Швеция, Финляндия, ФРГ, РФ, где ведущую роль играют крупные фирмы, и Дания, Норвегия, Эстония, экономика которых базируется на предприятиях малого и среднего бизнеса¹¹. Это объясняется закономерностями концентрации капитала на национальном и международном уровне в этом регионе, что, в свою очередь, определяется особенностями развития производственной специализации и кооперирования. Наличие в стране предприятий крупного бизнеса позволяет правительству перенести на них часть ответственности по развитию общественных объектов. Малые предприятия не могут самостоятельно создавать и обеспечивать функционирование объектов элементов транспортной инфраструктуры. Решение данных вопросов передается на уровень национального правительства, а, в случае крупных проектов, имеющих международное значение, - ЕС.

В третьем параграфе первой главы собрана информация о торгово-экономическом сотрудничестве стран данного региона. Анализ показал, что лишь экономики малых стран региона (Эстонии, Латвии, Литвы) в большей степени зависят от конъюнктуры Балтийского региона. Вместе с тем их доля во внутри региональной торговле мала (в 2003 г. составила 1,2%, 0,82%,

¹¹ Согласно стандартам ЕС, крупным предприятием может считаться фирма с годовым оборотом более 40 млн. евро (625 млн. крон) числом работников менее 250 чел. Поэтому в ЕС лишь одно предприятие из 100 считается крупным, а остальные 99 являются малыми и средними фирмами

1,55% соответственно¹²). Столь же мал и ВВП по сравнению с другими странами региона.

В табл. 1 указана десятка ведущих торговых партнеров в РБМ. В шести случаях из десяти, в том числе в четырех из пяти первых, указана Германия. Четыре заметных позиции занимает Швеция. Учитывая устойчивое положение Дании, а также ведущие статьи их экспорта, можно высказать предположение, что именно эти страны составят ядро интеграции в РБМ. К ним примыкают немного отстающие Финляндия и Норвегия. Именно страны Северной Европы призваны играть активную роль в формировании модели экономического развития. По уровню ВВП страны близки друг к другу. Интересно положение Польши. По уровню ВВП у нее достаточно прочные позиции. Она вовлечена в региональные торгово-экономические связи. Доля стран РБМ составляет 47,90% в общем объеме регионального экспорта. На эту страну приходится 10,99% региональной торговли. Однако гипертрофированная зависимость ее внешней торговли от одного партнера – Германии заставляет насторожиться. Любые изменения в экономике Германии безотлагательно проявятся на Польше. Наиболее крупные экономики региона стратегически ориентированы на дальнейшее сотрудничество безотносительно РБМ, хотя возможны и эффективные внутри региональные контакты.

Таблица 1. Двусторонние торговые отношения в регионе Балтийского моря

№	Двусторонняя торговля	Объем двусторонней торговли 2002-2003 (млн. USD)	Доля в общем объеме региональной торговли (%)
1.	Германия/Польша	30 862, 944	15,81
2.	Германия/Швеция	21 745, 970	11,13
3.	Германия/Дания	20 217, 569	10,35
4.	Германия/РФ	17 774, 505	9,10
5.	Дания/Швеция	12 360, 591	6,33
6.	Норвегия/Германия	12 236, 588	6,26
7.	Швеция/Норвегия	11 580, 774	5,93
8.	Германия/Финляндия	11 255, 288	5,76
9.	Швеция/Финляндия	8 620, 480	4,41
10.	РФ/Финляндия	6 182, 237	3,17
		152 836, 946	78,25

¹² Таблица 1.3.6. диссертационного исследования

Источник: рассчитано автором на основе: www.intracen.org/countries/tsim3/est_tsim3.xls,
www.intracen.org/countries/tsim3/fin_tsim3.xls, www.intracen.org/countries/tsim3/swe_tsim3.xls,
www.intracen.org/countries/tsim3/nor_tsim3.xls, www.intracen.org/countries/tsim3/dnk_tsim3.xls,
www.intracen.org/countries/tsim3/deu_tsim3.xls, www.intracen.org/countries/tsim3/pol_tsim3.xls,
www.intracen.org/countries/tsim3/lva_tsim3.xls, www.intracen.org/countries/tsim3/ltu_tsim3.xls,
www.intracen.org/countries/tsim3/rus_tsim3.xls

Анализ товарной структуры региональной торговли, проведенный в диссертации позволяет сделать вывод о возможности международной внутриотраслевой (и/или смежноотраслевой) специализации и кооперации предприятий рассматриваемых стран. Экономические и общественные интересы столь разных субъектов РБМ тесно переплетаются. Для более развитых стран интерес сводится к гарантированным поставкам сырья, энергоресурсов, безопасности. Для менее богатых – к экономическому развитию, доступу к инвестиционным ресурсам, технологиям, к новым рынкам. Коммерческие интересы стран взаимно дополняют друг друга. Экономическое взаимопроникновение, реализация взаимовыгодных совместных проектов, прежде всего в сопредельных регионах, являются базовыми элементами устойчивого развития рассматриваемого региона.

За исключением торговли природно-сырьевыми ресурсами, прежде всего энергетическими, объектами международного коммерческого обмена в регионе является продукция высокотехнологичных отраслей: машиностроения, химической промышленности, в том числе биохимия и фармацевтика, и лесопромышленного комплекса. Неоднородность внутрирегиональной торговли, в структуре которой присутствует не только сырье и готовая продукция, но и элементы промежуточного производственного цикла, обнаруживает внутри и межотраслевую международную кооперацию, которая рассматривается деловыми кругами стран РБМ как средство повышения конкурентоспособности.

Инновационный характер экономики большинства стран РБМ требует особой пространственной организации промышленности. Возникает потребность сосредоточения кооперирующихся предприятий в пределах ограниченных пространств, которую можно удовлетворить с помощью кластеров. На формирование национальных и международных кластеров

оказывают значительное влияние как хозяйственная специфика стран, входящих в данный регион, так и их институциональные особенности.

Во второй главе «Региональная транспортная инфраструктура: теоретические подходы к формированию и практическая реализация» выявляются взаимосвязи транспорта и промышленного развития на национальном, региональном, и глобальном уровнях. Регулирование создания и функционирования региональной транспортной инфраструктуры и практическая реализация проектов в ЕС позволили не только определить основные этапы и характеристики европейской транспортной политики, но и очертить проблемы в данной области.

Транспорт, играя двойственную роль в развитии экономики региона, по праву считается ключевым фактором формирования экономического и социального пространства. Особое положение транспорта объясняется следующим образом. Во-первых, транспортная инфраструктура поддерживает и упрощает коммерческую деятельность, обеспечивая географическую доступность региона. Во-вторых, транспортный сектор является экономически значимым как самостоятельная отрасль.

Роль транспорта определяется прежде всего структурой региональной экономики, так как отрасли имеют разную степень чувствительности к изменениям в транспортном секторе. В диссертации рассматриваются четыре не исключających друг друга ключевых подхода к исследованию влияния транспорта на экономическое развитие региона:

1. через степень его влияния на доступность рынков ресурсов и сбыта;
2. через транспортные расходы;
3. с помощью анализа инвестиционной активности в регионе;
4. с помощью опросов предпринимателей о степени важности фактора наличия и качества инфраструктуры в размещении производства.

Рутинное выполнение таможенных процедур, низкая пропускная способность пограничных переходов и отсутствие компетентных специалистов осложняют функционирование региональной транспортной

системы. Задержки товародвижения возникают при отсутствии и несовершенстве системы облегчения транспорта и транзита (ОТТ), например, использовании устаревших транспортных стыковок, информационных услуг, а также системы управления рисками (СУР). В этом случае таможенные и пограничные процедуры приводят к более высоким расходам, задерживая рост торговли и препятствуя полной реализации выгод либерализации торговли. Поэтому в случае рассмотрения международных регионов, в частности РБМ, особое внимание следует обратить на развитие именно трансграничной инфраструктуры.

Транспортная инфраструктура занимает важное место в развитии региона, с одной стороны, обеспечивает мобильность произведенных в нем товаров и ресурсов, с другой стороны – облегчает доступность территорий, предоставляя возможность свободного передвижения пассажиров и грузов. Поэтому ее развитие находится под контролем региональной политики. Она устанавливает принципы и организационно-управленческие режимы размещения различных коммерческих структур, объектов общественной значимости и других видов деятельности в рамках территориальных единиц, составляющих единый регион.

Проведенный в диссертации анализ региональной политики в странах Западной Европы показал, что в современном понимании она зародилась в 20-е гг. XX в. как реакция на возникновение первых проблемных территорий. Помогая проблемным регионам, государственные органы ЕС стремились решить преимущественно социальные задачи. Наднациональная региональная политика появилась позже. В Римском договоре 1957 г. было провозглашено «объединение национальных экономик и обеспечение их гармоничного развития при сокращении разрыва в условиях развития между отдельными территориями»¹³. Однако до середины 1970-х гг. региональной проблематике уделялось лишь небольшое внимание из-за относительной пространственной однородности территории Бельгии, ФРГ, Италии,

¹³Цитата по: Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М. ГУВШЭ. 2000. С. 403

Люксембурга, Нидерландов и Франции (за исключением юга Италии). Дальнейшие расширения ЕС усилили разнородность интеграционной группировки, что потребовало активизации деятельности в данном направлении.

ЕС оказывает помощь в регионах населению и предпринимательству посредством субсидий и ссуд. Субсидии выделяют в основном три структурных фонда: ЕФРР, ЕСФ, отделение управления при Европейском сельскохозяйственном фонде управления и гарантий. Источниками ссуд являются: Европейский инвестиционный банк, Новый инструментарий сообщества, Европейское общество угля и стали и Европейское атомное общество. Дополнительно могут привлекаться и другие источники.

По финансированию в инфраструктурные проекты сочетание субсидий и ссуд устанавливается в зависимости от доходности проекта. Для инвестиций, в результате которых ожидаются значительные доходы, существуют верхние границы размеров субсидий сообщества. Реализация инфраструктурных объектов общехозяйственного назначения, включающих дороги, аэропорты, порты, судоходные линии, телекоммуникации, подготовку кадров и т.д., обеспечивается за счет оперативных программ, глобальных субсидий, крупных проектов ЕФРР и ссуд, предоставляемых ЕИБ и ЕОУС. В то же время в инвестициях в рыбное хозяйство и аквакультуру, включающих строительство судоходных путей, структурные фонды не задействуются согласно особым постановлениям ЕС. Для финансирования инфраструктурных проектов, предполагающих небольшие доходы, например, внутренний водный транспорт, локальная автомобильная и железнодорожная инфраструктура верхние пределы, кроме установленных общими правилами сообщества в рамках структурных фондов, не определялись.

Анализ региональной политики Евросоюза показал, что переориентация региональной политики ЕС на более тесные контакты с региональными и местными органами власти вполне логична в рамках

построения «единого пространства». Замена части национальной региональной политики наднациональной, общеевропейской, усиливает такой переход. Этому способствует и формирование международных регионов. Осуществлением региональной политики Евросоюза занята преимущественно Комиссия ЕС, несмотря на наличие специальной комиссии по региональной политике в Европарламенте.

В последние годы основные фонды ЕС, обеспечивающие региональное развитие, задействованы на реализацию трех ключевых целей: конвергенция; региональная конкурентоспособность и занятость; европейская территориальная конкуренция. Комиссия ЕС выступает категорически против использования ресурсов на потребление. Они должны быть вложены в человеческий и материальный капитал в целях роста производственного потенциала, объема выпускаемой продукции и уровня доходов.

В настоящее время представляется целесообразным использовать подход формирования экономической политики региона на основе повышения его конкурентоспособности¹⁴, уровень которой определяется, в том числе, соответствием размещения объектов транспортной инфраструктуры концентрации производства и проживанию населения. Различия региональных транспортных систем объясняются наряду с экономико-географическими причинами, политическими и экономическими факторами. Существенно отразились на особенностях транспортных систем и исторические условия развития стран и целых регионов: история заселения и хозяйственного освоения территории, изменение геополитической ситуации, в частности, государственных границ. Исследование наиболее используемых количественных и качественных характеристик транспортной обеспеченности региона, в частности, объектами транспортной инфраструктуры показало, что современная количественная оценка транспортной инфраструктуры должна осуществляться не столько на основе

¹⁴Под конкурентоспособностью региона в диссертации понимается его способность вовлечь и удержать фирмы с устойчивой или увеличивающейся долей на рынке, поддерживая должный уровень существования для всех их акторов

выявления предельно допустимых параметров, сколько определением некоего коридора возможных значений функционирования системы.

Принимая во внимание факт, что транспортная инфраструктура различных регионов мира развивается по особым сценариям, в диссертации мы остановились на исследовании данного вопроса в ЕС. Политическая и экономическая фрагментация в Европе, а также комплексный характер транспортной системы и отдельных компонент его инфраструктуры показали, что, в отличие от других сетевых отраслей, общие модели развития транспорта усложняются. Кроме того, складывающийся качественно новый тип межгосударственных производственно-экономических отношений потребовал переориентации национальных транспортных систем стран. В качестве первоочередных задач выдвигаются развитие недостающих звеньев сети, увеличение пропускной способности пограничных транспортных переходов, изменение соотношения видов транспорта в обеспечении грузовых перевозок, координация работы транспорта и выработка общей транспортной политики, предоставляющей возможность наилучшего выбора варианта сети с унифицированными характеристиками и справедливой конкуренцией.

Положения о необходимости общей транспортной, как и региональной, политики были сформулированы еще в Римском договоре.¹⁵ В качестве причин выделения транспорта отдельным вопросом Договора обозначались масштабы инвестиций в транспорт, его определяющая роль в обеспечении экономического роста региона. В основу формирования европейской транспортной инфраструктуры были положены необходимость свободного перемещения товаров и физических лиц, конкуренции между различными видами транспорта, создание общего транспортного рынка.

Толчком интенсивного развития европейской транспортной политики стало постановление Европейского суда 1985 г., в котором было констатировано, что степень ее слабой реализации ведет к нарушению

¹⁵ КТ, ст. 3 и раздел «Транспорт», ст. 70-80

Договора. В 1992 г. Маастрихтский договор о Европейском Союзе внес новые вопросы в раздел «Транспорт». В 1994 г. Комиссия одобрила предложение о Директивах развития трансъвропейского транспорта. Эти Директивы очертили контуры интегрированной мультимодальной транспортной инфраструктуры, призванной объединить национальные транспортные сети.

В диссертации дан обстоятельный динамический анализ европейской транспортной политики за последние 15 лет. В 1994 г. на острове Крит вторая Общеевропейская конференция по транспорту определила приоритетные направления развития транспортных связей. Были названы 9 общеевропейских транспортных коридоров (так называемые Критские коридоры). В качестве источников финансирования трансъвропейской транспортной сети заявлены национальные бюджеты стран-членов ЕС, займы международных финансовых институтов, привлеченные инвестиции. В декабре 1994 г. в Эссене Межправительственная группа Кристоферсена определила 14 приоритетных проектов и 21 проект «перспективного значения».

В 2001 г. выходит новая Белая книга «Европейская транспортная политика до 2010 г.: время решений». В ней особо отмечено, что транспортная система должна удовлетворять экономическим, социальным и экологическим потребностям региона. 2002 г. отмечен образованием Группы высокого уровня (HLG). Первоначально она работала параллельно с Группой Кристоферсена для решения двух приоритетных задач: отбора ограниченного числа приоритетных объектов и изучения финансовых, правовых и административных обстоятельств их строительства. Первые отчеты HLG содержали важные выводы: отнесение объекта к «приоритетным проектам» должно гарантировать концентрацию и координацию финансовых ресурсов, получаемых от Сообщества и из национальных источников на них реализацию. Из 14 приоритетных Эссенских проектов только три к 2009 г. завершены и еще 5 будут сданы к 2010 г.

В ноябре 2005 г. был принят важный документ ЕС «Транспортные сети для мира и развития. Продление главных трансъевропейских сетей в направлении соседних стран и регионов»¹⁶. В нем отмечается успешное функционирование транспортных коридоров, называемых здесь термином-синонимом – «мультимодальный маршрут», а также введено принципиально новое понятие – «транспортная ось», четкое определение которого до сих пор не дано. На практике под осью обычно понимают совокупность объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих перевозку грузов в одном направлении. Основной причиной отказа от использования понятия «международный транспортный коридор» явился постоянный дефицит финансирования, который усугубился в 2004 г. с принятием новых стран-членов, транспортная инфраструктура которых требовала инвестиций в особо крупных размерах.

Проведенный в диссертации анализ основных видов транспорта позволяет сделать следующие выводы. Важной особенностью транспортной сети региона является то, что она представляет собой сложное переплетение сетей различных видов транспорта. В Западной Европе это обусловило образование ряда крупных транспортных узлов, к которым относится большинство европейских столиц, а также ряд морских портов и промышленных центров. Такое тесное соприкосновение различных видов транспорта стимулировало и развитие смешанных перевозок, особенно в связи с контейнеризацией грузов.

Основная нагрузка в Европе в настоящее время приходится на автомобильные дороги. Вместе с тем из-за их чрезмерной загруженности они являются заметным препятствием европейской мобильности. Строительство и модернизация автомобильных дорог не доминирует в европейских программах по развитию транспортной инфраструктуры. Только в три из 30 приоритетных европейских программ вошли только автомобильные дороги.

¹⁶ Networks for Peace and Development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions. Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions. Brussels, 31.01.2007.

Еще 4 проекта являются интермодальными по своей природе и предполагают использование данного вида транспорта.

Железнодорожная инфраструктура находится в центре транспортной инициативы ЕС. Использование полного потенциала железнодорожного транспорта разгрузит европейские автодороги, снизит загрязнение воздуха, приведет к более рациональному землеотводу под объекты инфраструктуры по сравнению с другими видами транспорта.

Железнодорожные проекты составляли 69% от общего объема инвестиций, заложенных в первоначальные инфраструктурные Директивы. Восемь из 14 Эссенских проектов включали развитие железнодорожного сообщения. Из 30 проектов, предложенных НЛГ, 18 были сконцентрированы на развитии трансъвропейской железнодорожной сети. Особое внимание уделяется узловым соединениям с автомобильным транспортом в целях повышения привлекательности железнодорожного транспорта с помощью интермодальных перевозок.

В эпоху становления промышленности в Европе внутренний водный транспорт играл существенное значение. Однако впоследствии его роль заметно снизилось. Реанимация этой отрасли транспорта и транспортной инфраструктуры началась в конце XX века с принятием европейских транспортных программ и становлением единого рынка. Внутренний водный транспорт в настоящее время привлекает своими характеристиками: избыточные мощности, низкое потребление энергии, потенциальная возможность взаимодействия с интермодальными узлами. Это объясняет формирование программы возрождения внутренних водных путей, которая получила название «NAIADES»¹⁷. Внутренние водные пути были включены

¹⁷ NAIADES – the Navigational and Inland Waterways Action and Development in Europe, или мифа чистой воды в Греческой мифологии. См. Commission of European Communities (CEC) Communication from the Commission on the Promotion of Inland Waterway Transport “NAIADES” – An Integrated European Action Programme for Inland Waterway Transport, COM(2006) 6 final.

в ранние предложения по транспортной инфраструктуре 1992 г.¹⁸ и транспортные Директивы 1994 г.¹⁹.

Ни один проект Группы Кристоферсена ни из приоритетного списка, ни из дополнительного перечня не имеет отношения ни к морским перевозкам, ни к портам – инфраструктурному элементу морской индустрии. Одна из причин кажущегося игнорирования морского сектора в Инициативах – высокая степень конкуренции, долгое время существующая между портами. Порты ЕС развивались в рамках традиционных национальных схем, но конкуренция, как важный фактор обеспечения ценовой привлекательности и эффективности, действует более интенсивно в этом виде транспорта по сравнению с другими. Поэтому вмешательство ЕС в продвижение отдельных портов как ключевых узлов европейской транспортной инфраструктуры может разрушить эту конкуренцию и подорвать основные принципы инфраструктурной политики и политики Единого европейского рынка.

Однако привлекательные экологические характеристики, рост грузовых перевозок, возможность преодоления естественных географических препятствий, разделяющих центр Европы и периферийные регионы, активное использование в качестве плеча интермодальных перевозок усиливают внимание ЕС к развитию потенциала морского транспорта. В 2001 г. в Белой книге по транспорту введено новое понятие «морские автострады», которые сейчас официально определяются как «регулярные, высокопотенциальные паромные маршруты между ключевыми портами ЕС»²⁰. Четыре морских коридора, или «автострады», были включены в число 30 приоритетных проектов: коридор Балтийского моря, западноевропейская автострада, связывающая Иберийский полуостров через Атлантическую дугу с портами Ирландского и Северного морей, юго-западный европейский коридор, юго-восточный европейский коридор, связывающий Адриатическое

¹⁸ Commission of European Communities (CEC) Commission Communication and Proposal for a Council Decision on the Creation of a European Inland Waterway Network, COM (92) 231.

¹⁹ Commission of European Communities (CEC) Proposal for a European Parliament and Council decision on Community guidelines for the development of a trans-European transport network, COM (94) 106

²⁰ Commission of the European Communities (CEC) Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects. 2005. Brussels: DG Tren.

и Ионическое моря с восточным Средиземноморьем. Залогом их успешного функционирования являются продуманная региональная политика, обоснованный выбор обслуживающих портов, возможность постоянного привлечения товарных потоков. Назначение портов в рамках автострад представляет собой прямое вмешательство в функционирование рынка и ведет к изменению конкурентных сил внутри региона, что является главной причиной, почему порты не были включены в TENs программы.

Аэропорты играют важную роль как узлы европейской транспортной инфраструктуры, но, несмотря на рост их потенциала, они занимают незначительное место в списке приоритетных проектов трансъевропейской транспортной инфраструктуры. Только 2 из 30 приоритетных осей и проектов непосредственно касаются этих узловых элементов транспортной инфраструктуры: строительство нового аэропорта в Лиссабоне, намеченное на 2005-2015 гг. как элемент мультимодальной оси, связывающей Португалию и Испанию с остальной Европой, и аэропорт-хаб Малпенса, единственный проект списка группы Кристоферсена, строительство которого завершилось в 2001 г.

Изучение транспортной системы Евросоюза позволило нам определить особенности ее составляющего элемента – транспортной инфраструктуры RBM. В третьей главе «**Специфика транспортной инфраструктуры Балтийского региона**» мы показываем, что региональная предпринимательская деятельность не только определяется спецификой транспортной инфраструктуры, но и влияет на нее²¹. Развитие внешнеэкономических связей в регионе Балтийского моря сопровождается ростом торговли и увеличением спроса на транспортные услуги. Благодаря преимуществам географического положения и наличию современной

²¹ В своем исследовании мы опираемся на тот факт, что существует прямая связь между экономическим ростом и увеличением грузопотоков. Мы придерживаемся позиции Ван де Воорена, который делает различие между различными типами моделей, связывающими спрос на транспорт с экономическим развитием, выделяя, соответственно модели движения, в которых экономика фактором развития транспортной системы и производственные функции, модели размещения и модели общего равновесия, в которых транспорт влияет на экономику. Цитата по: *Spens K.M., Kovács G., Vellenga D.B. Transportation and Logistics Networks in the Baltic States: Keys for Successful Economic Development and Integration into the EU// Economics. Vilnius University. Research Papers. 2004. Vol.68. P.126.*

инфраструктуры транспортный комплекс РБМ имеет большой потенциал в обеспечении внешнеэкономических связей как собственно региональных, так и транзитных.

Рассмотрение транспортной инфраструктуры региона Балтийского моря позволило показать возможность сосуществования выделенных Ван де Воореном моделей, что определяется разнообразием транспортных сетей и особенностями развития национальных экономик стран региона. Коммерческие и инвестиционные проблемы, связанные с эксплуатацией объектов транспортной инфраструктуры, использованием транспортных средств и проводимой тарифно-ценовой политикой, регулируются в рамках отдельных стран на основе принципов рыночных отношений, свободного перемещения капитала, товаров и рабочей силы. Национальная транспортная инфраструктура стран РБМ, являющихся членами ЕС, функционирует в соответствии с национальными нормативными актами, согласованными с законодательством и директивами Европейского Союза. Кроме того, государства РБМ учитывают действующие в транспортной и смежных отраслях международные нормы и стандарты.

Сравнительная характеристика национальных транспортных инфраструктур РБМ дана в табл. 2. В указанных странах РБМ развиты инфраструктура водного (особенно морского) и авиационного видов транспорта. Сухопутная инфраструктура находится в худшем состоянии. Несмотря на большую протяженность автомобильных и железных дорог, не все имеют твердое покрытие (от 22,7% в Эстонии, 32,8% в Швеции, до 64,5% в Финляндии, 88,3% в Литве, хотя в Дании и Латвии – 100%) и электрифицированы (от 6,9% в Литве до 65,3% в Швеции) соответственно.

Таблица 2. Количественные характеристики национальных транспортных инфраструктур РБМ (2008 г.)

Страна	Аэропорты	Трубопровод	Протяженность железных дорог (км)	Протяженность автомобильных дорог (км)	Протяженность	Порт
					ячейность	

	Всего	В т.ч. с твердым покрытием ВПП	Газопроводы (км)	Нефтепроводы (нефтепродуктопроводы) (км)	Общая	Колея национального стандарта ²²	Электрифицировано	Общая	С твердым покрытием	Высокоскоростные		
Дания	91	28	4 073	617	2644	2644	636	72 362	72 362	1 032	400	7
Швеция	250	152	798	0	11528	11528	7 527	425 300	139 300	1 740	2 052	9
Финляндия	148	76	694	0	5741	5741	2 619	78 821	50 854	700	7 842	9
Эстония	19	12	859	0	816	816	131	57 016	12 926	99	320	5
Латвия	42	21	948	82 (415)	2303	2270	257	69 675	69 675	0	300	2
Литва	87	30	1 695	228 (121)	1771	1749 +22 ²³	122	80 715	71 301	309	441	1

Источник: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/da.html#Trans>,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sw.html#Trans>,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fi.html#Trans>,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ee.html#Trans>,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/lv.html#Trans>,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/lt.html#Trans>

Расширение представительства стран региона Балтийского моря в ЕС с двух (Дании и Германии) до четырех (плюс Финляндия и Швеция) совпало с началом активных действий Европейской Комиссии по развитию его транспортной сети. Принятие географически отдаленных стран в члены ЕС всегда сопряжено с дополнительными расходами на реконструкцию и строительство объектов транспортной инфраструктуры. Этот феномен объясняется тем, что, во-первых, необходимо привести транспортные объекты в состояние, отвечающее нормам ЕС. Во-вторых, расширение границ ЕС означает предоставление новым территориям статуса приграничных. На них распространяется особый режим финансирования и технической поддержки со стороны ЕС. Вступление в Евросоюз четырех новых стран (Латвия, Литва, Польша, Эстония) в 2004 г. придало дополнительный импульс развитию транспортной инфраструктуры региона.

²² В Дании, Швеции национальный стандарт железнодорожной колеи – 1,435 м, Финляндии, Эстонии, Латвии – 1,520 м.

²³ В Литве 1 749 км железных дорог имеют колею 1,524 м, 22 км – 1,435 м.

Доля региона Балтийского моря в общем стоимостном объеме проектов Группы Кристоферсена кажется скромной. Вес центрального региона ЕС (Бениллокс, промышленные земли Германии, северная Франция) представляется куда более внушительным. По объемам финансирования категория «приоритетные проекты» РБМ составляет 11,61% в общем объеме финансирования этой группы, «проекты перспективного значения» - около 13,9%²⁴. Поэтому, учитывая провозглашение приоритетного развития в области транспорта других европейских регионов, указанные доли можно оценить как солидные.

Под давлением Европейской интеграции и глобализации национальные государства все чаще сталкиваются с необходимостью координации национального планирования инфраструктуры с другими странами. Это требует оценки выгод, получаемых от функционирования инфраструктуры в целом, так и ее отдельных элементов. Проект Эресунн, один из немногочисленных завершенных Эссенских проектов - удачный пример успешного сотрудничества правительств Швеции и Дании и прибыльности кооперационных трансграничных проектов. Эта железнодорожно-автомобильная ветка между Копенгагеном и Мальмё представляет собой комбинацию вантового моста и туннеля²⁵. В результате был создан новый экономический район с общим рынком труда, международным бизнесом, в частности в фармацевтической и биотехнологической отраслях. В транспортной области этот регион позиционируется как Северный хаб. Проект также имел надрегиональные эффекты в смысле соединения данного региона с остальной Европой.

²⁴ Расчеты автора на основе *Johnson D., Turner C. Strategy and Policy for Trans-European Networks*. Palgrave MacMillan. 2007. P. 60-61.

²⁵ Большая часть дороги через о-в Дрогден между о-вом Амагер и о-вом Салтхольм проложена в подводном туннеле и для железной дороги, и для скоростного шоссе. А над Флиндеренде, каналом между о-вом Салтхольм и Швецией, построен высокий двухуровневый мост: на верхнем участке шоссе, на нижнем - ж/д полотно. От берега до берега протяженность трассы составляет 15,9 км, включая 4,3 км на искусственно созданном полуострове Амагера. Подводный туннель протяженностью 3,75 км - самый длинный в мире среди совмещающих железнодорожную и автомобильную трассы, а восточный высокий мост протяженностью 7,84 км на 1 км длиннее моста через восточную часть переправы Большой Бельт. Через канал Флиндеренде канатный подвесной мост построен с пролетом в 490 м, самый протяженный в мире среди подобных, несущих рельсовую дорогу и автотрассу.

Другой приоритетный проект группы Кристоферсена, «Nordic Triangle» (Северный треугольник), представляет собой трансевропейскую ось, соединяющую столицы Дании, Норвегии, Швеции, Финляндии и Санкт-Петербург. Проект предусматривает строительство и модернизацию железнодорожной, автомобильной и паромной инфраструктуры. Информация по проекту дана в табл. 3.

Таблица 3. Характеристики проекта «Nordic Triangle»

Элемент проекта	Тип и статус	Протяженность (км)	График работ	Финансирование со стороны ЕС (включая проектные работы на 31.12.2004 (млн. евро))	Инвестиции на 31.12.2004 (млн. евро)	Общие затраты на 31.12.2004 (млн. евро)
А/м и ж/д проекты в Швеции	А/м и ж/д (модернизация)	1 550 (а/м) 1 450 (ж/д)	1996–2015	60.4	2 336	8 102
А/м дорога Хельсинки-Турку	А/м (модернизация)	167	1995–2009 (2010)	3.7	249	618
Ж/д Керва-Лахти	Ж/д (строительство)	78	2002–2006	0	222	331
А/м дорога Хельсинки-Валимаа	А/м (модернизация)	181	1995–2015	6.8	168	700
Ж/д Хельсинки-Вайниккала	Ж/д (модернизация)	470	1996–2015 (2014)	16.5	247	1 154
Всего		1 898 (а/м) 1 998 (ж/д)		214²⁶	3 222	10 905

Источник: http://ec.europa.eu/ten/transport/priority_projects_mimisite/PP12EN.pdf

Переправа через пролив Фемарн Бельт, предполагающая строительство моста длиной в 19 км, обустройство прилегающих автомобильных и железнодорожных путей и создание сопутствующей инфраструктуры, вошла в список приоритетных осей и проектов, официально утвержденных в апреле 2004 г. в рамках Новых Директив по трансевропейской транспортной инфраструктуре. Проект оценивается в 80 млрд. датских крон, или 7,1 млрд.

²⁶ Финансирование ЕС включает 126.6 млн. евро, которые были размещены в Швеции и Финляндии в целом и не связаны непосредственно с конкретным элементом оси

евро²⁷. Вопросы финансирования уже давно обсуждаются с КЕС. Предполагается, что ЕС выделит на его финансирование до 30% от стоимости проекта.

Не вошедший в число трансевропейских проектов магистральный газопровод «Северный поток» (Nord Stream) мощностью до 55 млрд. м³ газа в год²⁸ через Балтийское море является региональным проектом Балтийского моря, соединяющим Россию и страны ЕС. Протяженность сухопутного участка предположительно составит 568 км. 1089 км будут проложены по дну Балтийского моря. Общая стоимость строительства – 5,7 млрд. долларов²⁹.

Новый газопровод, по мнению российской и немецкой сторон, которые выступили инициаторами его строительства, должен стать важным фактором энергетической безопасности Европы. Балтийские государства, страны Центральной Европы по экологическим, политическим и экономическим причинам выражают скорее негативное отношение к проекту. Вряд ли можно говорить об одинаковом интересе РФ и ФРГ в реализации проекта: если Германия при определенном напряжении внутренних ресурсов и внешнеэкономических возможностей может решить свои энергетические проблемы и серьезно сократить закупки газа в России³⁰, то наша страна будет испытывать трудности с продажей сетевого газа.

Несмотря на сложность реализации трансграничных проектов, а также неудачи, постигшие некоторые из них, в целом можно констатировать их

²⁷ Commission of the European Communities (CEC) Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects. 2005. Brussels: DG Tren. P.51.

²⁸ <http://www.nord-stream.com/ru/>

²⁹ Ходов Л.Г. Проблемы и перспективы экспорта российского газа в Германию. Доклады Института Европы РАН №156. М. Издательство ОГНИ ТД. 2005. С.33.

³⁰ Примерно 1/5 потребностей Германии в природном газе покрывается за счет собственной добычи, максимум ¼ – за счет Норвегии. Голландия и Великобритания как экспортеры уже не рассматриваются, скоро они не смогут удовлетворять собственный спрос. Голландская сеть газопроводов связана с норвежской. Велик потенциал стран Северной Африки. Они поставляют как сетевой, так и сжиженный природный газ (СПГ). Кроме того, Североафриканское побережье соединено с европейским Средиземноморьем газопроводами по дну моря. Построен новый газопровод Алжир – Кадис (Испания). Завершается объединение сетей газопроводов стран Северной Африки. Однако нужно учитывать, что африканский газ идет в первую очередь в Южную Европу. Для Европы перспективны поставки газа кашпийских месторождений. Но пока непонятны возможности его транспортировки. Источник: Ходов Л.Г. Проблемы и перспективы экспорта российского газа в Германию. Доклады Института Европы РАН №156. М. Издательство ОГНИ ТД. 2005. С.26, 28.

очевидную пользу для экономики региона. Прежде всего, они способствуют ускорению перемещения грузов и пассажиров, облегчению пограничных процедур. Невозможность широкомасштабного выделения финансовых ресурсов из бюджета ЕС в настоящее время сдерживает реализацию крупных проектов. В новых европейских программах повышается ответственность стран и регионов за создание и модернизацию инфраструктуры. Евросоюз переходит от крупномасштабного финансирования инфраструктурных объектов к координации деятельности отдельных стран-участников и соответствующих институтов.

Особую роль в развитии РБМ играют морские перевозки. Около 90% внутри региональной торговли обеспечивается этим видом транспорта, 2 000 судов пересекают Балтику ежедневно³¹. Поэтому портовый сектор имеет чрезвычайно важное значение для экономики региона Балтийского моря. Удобные транспортные связи со всем миром стимулируют мощную торговую, промышленную и другую деловую активность на прилегающих к портам обширных территориях. Насыщенные различными производствами и объектами промышленные зоны стали одной из характерных особенностей не только самых крупных, но также средних и даже малых балтийских портов. Они стали притяжением фрахтового и банковского бизнеса, подготовки морских кадров, морского туризма и рекреации, морского страхования, различных сопутствующих и вспомогательных сфер деятельности. Хорошие возможности бункеровки, снабжения судов, проведения судоремонта и многие другие сервисы также вносят свой большой вклад в развития портов Балтийского моря.

Порт является одной из многих, хотя и очень важной, составляющих транспортной цепочки³². Он не может самостоятельно ни обеспечить процесс доставки груза от производителя до покупателя, ни достичь серьезных

³¹ Речь Премьер Министра Швеции Фредрика Рейнфельда на конференции «EU Strategy for the Baltic Sea Region» 30 September 2008. Источник: <http://www.sweden.gov.se/sb/d/10296/a/112532>

³² Под транспортной цепочкой здесь и далее понимаем транспортный маршрут, используемый для перевозки груза. В таком случае транспортный коридор – это результат географической концентрации транспортных цепочек

финансовых успехов, оставаясь зависимым актором транспортной системы. Поэтому его конкурентоспособность с позиции качества услуг и их стоимости (затрат) оценивается покупателем лишь в рамках всей цепи доставки.

В регионе Балтийского моря морские перевозки изначально развивались как основной вид транспорта. Именно порты легли в основу формирования сухопутной инфраструктуры. Наличие порта всегда являлось катализатором экономического развития региона.

В условиях экономического развития РБМ естественным препятствием транспортировки грузов являются Датские проливы. Они вносят существенные ограничения на габариты и грузоподъемность судов. Если ряд портов по своим природным и техническим характеристикам могут принимать океанические суда, то обрабатываемые в них транспортные средства вряд ли пройдут по Датским проливам, особенно сейчас, когда построен мост через пролив Эресунн. Крупные партии грузов поступают в порт Гамбург, «торговые ворота» региона. Затем грузы сначала морем доставляются в балтийский порт-хаб, крупный транспортный узел, и уже из него перевозятся в пункт конечного назначения наиболее удобным видом транспорта. Поэтому единственно возможной системой организации портовой деятельности является «hub&spoke». Порты-хабы должны удовлетворять двум критериям:

1. они должны размещаться в географически центральном (или доступном) месте в регионе, иметь хинтерланд для дополнительного привлечения грузов;
2. иметь возможности принимать более крупные суда по сравнению с остальными портами региона;

Суммарный грузооборот всех морских портов в регионе Балтийского моря в 2007 г. составил 926,4 млн. т. Из этого объема на долю портов Германии пришлось 208,9, России - 172,2 млн. т, Швеции - 146,5, Финляндии - 107,2, Дании - 97,2, Латвии - 62,4, Польши - 55,5, Эстонии - 44,7, Литвы -

31,9³³. Крупнейшим универсальным портом РБМ является Гамбург. Второе место занимает Большой порт Санкт-Петербург (включая порт Приморск).

В Балтийском бассейне российские порты за последние годы вышли на первое место среди всех стран по показателю общего объема грузооборота. В сотрудничестве с ними заинтересованы крупнейшие европейские порты Роттердам, судоходные связи с Россией дают которому более 40 млн. тонн грузов в год, или десятую часть его годового грузооборота³⁴, и Гамбург. Большинство портов стран Балтии, Финляндии, Германии и Швеции позиционируют себя в качестве посредников в морской торговле между Россией и зарубежными странами.

Развитие российских портов в последние годы проходит при активной поддержке государства. Особое внимание уделяется крупнейшему порту Балтийского моря – Большому порту Санкт-Петербург, который, как и другие российские порты РБМ, в значительной степени ориентирован на формирование международных грузопотоков. Его пропускная способность летом 2008 г. достигла своего предела. Около 60% причального фронта требуют реконструкции³⁵. Дефицит перевалочных мощностей только под контейнерные грузы в докризисный период оценивался на территории Большого порта Санкт-Петербург в 15-20%. Поэтому, несмотря на снижение грузооборота по итогам января и февраля 2009 г. на 28% по сравнению с соответствующим периодом 2008 г., сейчас вновь встает вопрос о целесообразности и актуальности проектов строительства и реконструкции в заявленном до кризиса объеме³⁶. Речь здесь идет прежде всего о порте Усть-Луга, концепции аванпортов, расширении действующих терминалов "Первого контейнерного терминала" и "Петролеспорта", новом контейнерном терминале ОАО «Морской порт Санкт-Петербурга».

³³ Собственные расчеты с использованием информации ЗАО «ЦНИИ морского флота»; www.hafen-hamburg.de/content/view/39/33/lang.ru.

³⁴ Рассчитано автором на основе информации порта Роттердам, www.portofrotterdam.com/mmfiles/Goods%20grouped%20by%20byorigin%20and%20destination%202006_tcm26-9644.pdf.

³⁵ Час «Х» для Большого порта// Морской бизнес Северо-Запада. 2008. № 11. Электронный ресурс: <http://www.mbsz.ru/11/10.php>.

³⁶ <http://www.ruskol.ru/news/3408.html>.

Успешная реализация указанных проектов зависит не только от рациональности экономических интересов субъектов портовой деятельности, но и также от государственного регулирования портовой деятельности и внешнеэкономической деятельности в целом.

III. РАБОТЫ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Основные положения работы изложены в следующих публикациях.

(а) Монографии, главы в коллективных монографиях, учебные и учебно-методические пособия:

1. Ефимова Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве. М. АНКИЛ. 2007. 22 п.л.
2. Ефимова Е.Г. Теоретические основы формирования транспортной инфраструктуры (на примере региона Балтийского моря). СПб.: Изд-во СПбГУ. 2008. 18,4 п.л.
3. Ефимова Е.Г. Россия на мировом рынке услуг /Глава в коллективной монографии «Россия и международная торговая система». СПб. 2000. (1,1 а.л.)
4. Ефимова Е.Г. Транспортная политика/Глава в коллективной монографии «Европейский Союз: Справочник-путеводитель». М. Деловая литература. 2003. (0,5 а.л.)

(б) Статьи в журналах входящих в «Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени доктора наук» ВАК РФ:

5. Воробьева И.В., Ефимова Е.Г. Глобализация международного бизнеса/ Вестник СПбГУ Серия 5, 1996. вып.1 1,0 п.л./0,5а.л.
6. Ефимова Е.Г. Международные корпорации: исследование политического риска/ Вестник СПбГУ Серия 5, 1997. вып.4. 0,5 п.л.

7. Ефимова Е.Г. Риккио Э., Сутырин С.Ф. Россия как логистический посредник на Евразийском континенте/ Вестник СПбГУ. Серия 5. 2001. вып.1. 0,8 п.л./0,3 а.л.
 8. Ефимова Е.Г. Евразийские транспортные коридоры и их значение для России и стран Европейского Союза/ Проблемы современной экономики. 2002. №2. 0,5 п.л.
 9. Ефимова Е.Г. Попова Л.В., Сутырин С.Ф. Перспективы нефтяного экспорта через балтийские порты России/ Проблемы современной экономики. 2003. №3/4. 0,5 п.л./0,3 п.л.
 - 10.Ефимова Е.Г. Проблемы и задачи транспортной политики ЕС/ Проблемы современной экономики. 2003. №3/4. 0,3 п.л.
 - 11.Ефимова Е.Г., Ценжарик М.К. Электронные документы в таможенном контроле: российский и зарубежный опыт/ Проблемы современной экономики. 2006. №3/4. 0,7 п.л./0,4 а.л.
 - 12.Ефимова Е.Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: зарубежный опыт и российская практика/ Вестник СПбГУ. Серия Экономика. 2007. вып.2. 0,5 п.л.
 - 13.Ефимова Е.Г. Роль транспорта в развитии международного региона/ Вестник СПбГУ. Серия Экономика. 2009. вып.1. 0,5 п.л.
- (в) Статьи в журналах, сборниках научных трудов, аналитические доклады и материалы научных и научно-практических конференций:
- 14.Efimova E.G., Sutyurin S.F. The Transport Network Structure of the St.Petersburg Region and its impact on Russian-Finnish Economic Cooperation. Bank of Finland. Review of Economies in Transition, 4/96. 0,5 п.л./0,25 а.л.
 - 15.Efimova E.G., Kapustkin V.I., Sutyurin S.F. Comparative analysis of foreign entry strategies of western and CIS firms in each other markets. University of Vaasa, 1996. 1,0 п.л./0,3 а.л.
 - 16.Гончаренко Н.В., Ефимова Е.Г. Аграрный протекционизм и перспективы европейской интеграции/ В сборнике учебных

- материалов "Сотрудничество и конфликт в международных отношениях". СПбГУ, 2001 г. 0,8 п.л./0,4 а.л.
- 17.Ефимова Е.Г., Попова Л.В. Новые трансазиатские магистрали и интересы России / В сборнике учебных материалов "Сотрудничество и конфликт в международных отношениях". СПбГУ, 2001. 0,8 п.л./0,4 а.л.
- 18.Ефимова Е.Г. Перспективы сотрудничества Евросоюза и России в сфере транспорта/ Сборник научных докладов конференции, посвященной 100-летию со дня рождения СИ. Тюльпанова «Основные тенденции развития мировой экономики: контуры нового тысячелетия». СПб. ОЦЭиМ. 2002. 0,6п.л.
- 19.Ефимова Е.Г. Евразийская транспортная инфраструктура: потенциал Транссиба/Сборник научных докладов «Северо-Восточная Азия: экономическое и политическое развитие в начале нового века». СПб. ОЦЭиМ. 2002. 0,9 п.л.
- 20.Efimova E., Popova L., Sutyurin S. Maritime transportation in the Baltic Sea: A Russian perspective / Growing Russian Oil Shipments in the Baltic Sea: Strategic decision or environmental risk? Lappeenranta.2003. 2,0 п.л./0,5 а.л.
- 21.Ефимова Е.Г. Либерализация транспортной политики Европейского Союза/ Сборник научных докладов «Современное состояние и перспективы развития международной торговой системы». СПб. ОЦЭиМ. 2004. 0,5 п.л.
- 22.Ефимова Е.Г. Реформа министерства путей сообщения как фактор развития внешнеэкономической деятельности предприятия/Сборник докладов участников международной научно-практической конференции «Мировая экономика на пороге нового тысячелетия». СПб. ОЦЭиМ. 2004. 0,5 п.л.
- 23.Efimova E.G. Trans-Siberian Railway / Encyclopedia of the Arctic/ Mark Nuttall ed. Pp. 2050-2053. Routledge, New York, 2005. 1,0 п.л.

- 24.Ефимова Е.Г., Сутырин С.Ф. Транспортные проблемы международной торговли и внешнеторговых связей стран ЕврАзЭС. Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2007. №2. 0,8 п.л./0,4 а.л.
- 25.Efimova E.G., Tsenzharik M.K. Electronic Logistics Services in Russia: the Bridge to United Europe/ Ученые записки. К 25-летию открытия в Ленгосуниверситете кафедры международных отношений. СПб.: Издательство «Европейский дом», 2008. 1,0 п.л./0,5 а.л.
- 26.Efimova E.G. Ports as gateways and hubs of Baltic Sea Region / Baltic Rim Economies. Estonia - Latvia - Lithuania - Poland - Baltic Russia. Bimonthly Review. № 3. 17 June. 2008. 0,3 п.л.
- 27.Ефимова Е.Г. Конкуренентоспособность региона в глобализирующейся экономике как теоретическая проблема// Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2009. №5. 0,5 п.л.

Подписано в печать 02.07.2009. Формат 60x84/16. Печать ризографическая.
Заказ № 1055. Объем 2,79 п.л. Тираж 100 экз.

Издательский центр экономического факультета СПбГУ
191123, Санкт-Петербург, ул. Чайковского, д. 62.