

Санкт-Петербургский государственный университет

На правах рукописи

Евтихова Светлана Александровна

**Региональная экономическая политика как фактор формирования
транспортной инфраструктуры стран Балтии**

Научная специальность: 5.2.5. Мировая экономика

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель
доктор экономических наук, доцент
Ефимова Елена Глебовна

Санкт-Петербург
2023

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1. Формирование транспортной инфраструктуры стран Балтии: вопросы методологии и практики	11
1.1. Транспортная инфраструктура как объект региональной экономической политики: вопросы теории и методологии	11
1.2. Факторы формирования транспортной инфраструктуры стран Балтии. История вопроса... 36	
Глава 2. Транспортная инфраструктура стран Балтии в региональной политике ЕС.....	69
2.1. Страны Балтии в региональной политике ЕС	69
2.2. Транспортная инфраструктура стран Балтии в европейской транспортной инфраструктуре	99
Глава 3. Портовая инфраструктура стран Балтии: стратегии развития в начале XXI века	116
3.1. Сотрудничество и конкуренция портов Восточной Балтики: анализ второго десятилетия XXI века	116
3.2. Антиросийские санкции как фактор современной транзитной политики стран Балтии: итоги первой половины 2022 г.	131
Заключение	152
Список литературы	155

Введение

Актуальность темы исследования. Расположение региона, уровень его экономического развития, характер хозяйственных связей на протяжении столетий являлись ключевыми факторами, принимаемыми во внимание при формировании инфраструктуры. Удачное географическое положение, историческое наследие и экономические связи с Россией способствовали развитию в странах Балтии национальных транспортно-логистических комплексов. Транспортная инфраструктура в течение длительного времени была в большей степени ориентирована на обслуживание транзитных грузов. В результате в экономике стран Балтии сформировалась ярко выраженная специализация на транспортно-логистических услугах, что, с одной стороны, предоставляет возможности пополнения бюджета и способствует росту национального ВВП, но, с другой стороны, ставит под угрозу дальнейшее сбалансированное экономическое развитие и повышает риски национальной безопасности.

Транспорт и логистика, будучи, бесспорно, важным сектором национальной экономики, являются операциями, обеспечивающими товарооборот. Как и любая инфраструктурная отрасль, она зависит от потребностей материального производства и населения в перемещении. В условиях недостаточной грузовой и пассажирской базы транспортные потоки компенсируются транзитом.

Транспортная инфраструктура прибалтийских республик в течение длительного времени была ориентирована на перевалку транзитных грузов. После обретения странами независимости стратегия сохранилась. Однако изменившаяся геополитическая ситуация требовала внесения определенных корректив. Выбранный странами политический вектор в итоге лишил или существенно сократил интенсивность транзитных товарных потоков. Трудности финансирования мероприятий по поддержке инфраструктурных объектов, а также острое желание достичь независимости, привели к упадку некоторых из них и даже ликвидации, как это произошло с железнодорожной линией Рига-Вильнюс.

В осложнившейся обстановке финансовой и технической основой формирования транспортной инфраструктуры стран Балтии стала региональная экономическая политика Европейского союза. Тесное сотрудничество с Европейскими институтами дает возможность привлекать инвестиции на строительство новых и модернизацию существующих объектов, имеющих высокую значимость.

Другой возможностью являются инвестиции ключевых грузоотправителей, прежде всего, из России и Белоруссии. Интерес китайского бизнеса и политических кругов прослеживается в меньшей степени, что мы связываем как с использованием традиционных морских маршрутов,

так и с прагматическим выбором кратчайших сухопутных путей, которые минуют территорию прибалтийских стран. Однако последние события показывают, что перспективы такого сотрудничества также зависят от политических решений соседних стран, их решений в области транзитной/региональной политики.

Порты стран Балтии традиционно переваливают российские грузы. Необходимость перевода всех грузопотоков из данных портов на отечественные терминалы не очевидна. Еще недавно прибалтийские порты считались обычными конкурентами. Геополитическая обстановка изменила вектор региональной транспортной кооперации. Стратегии конкуренции и сотрудничества зачастую кажутся одинаково приемлемыми для функционирования портов Восточной Балтики. Вместе с тем волатильность мировых товарных рынков, неустойчивые позиции ведущих экспортеров и импортеров, изменчивость экономической и геополитической среды требуют поиска новых стратегий и форм взаимодействия. Данное исследование направлено на выявление возможностей сочетания Администрациями портов восточной Балтики политики конкуренции и кооперации как при формировании их концепций развития, так и при решении оперативных задач.

Степень разработанности темы исследования. Данное исследование опирается на российские и зарубежные публикации в области теории и практики транспортной маршрутизации и функционирования узловых объектов инфраструктуры.

Вопросы региональной экономической политики нашли отражение в трудах известных российских ученых А. Г. Гранберга, Б. Л. Корсунского, С. Н. Леонова, П. А. Минакира, В. И. Сулова, А. Н. Пилясова, Е. М. Коростышевской, Г. А. Шмарловской. Основное внимание отечественных исследователей обращено на проблемы социально-экономического развития территорий, разработку механизмов их промышленного развития и их системы оценивания, а также особенностей освоения отдельных регионов. Немалый вклад в развитие проблемы внесли зарубежные ученые. Ф. Перру и Ж. Будвиль объяснили целесообразность освоения периферийных территорий, их взаимоотношений с центрами экономического роста, связав региональное экономическое развитие с формированием промышленной сети, благодаря которой создаются предпосылки развития смежных производств через механизм «затраты–выпуск». В рамках макроэкономической теории экспортной базы Д. Норт разделил экономику региона на базовый сектор, ориентированный на экспорт, и «неосновную» область удовлетворения внутреннего спроса, подчеркивая влияние внешних факторов на экономическое развитие территорий. Р. Б. Эндрюс и Дж. Дьюзенберри предложили применять модельный подход к исследованию экспортной базы региона. Обзор неоклассических и более поздних моделей экономического роста, проделанный Р. Барро и Х. Сала-и-Мартинем, послужил

методологической основой исследования экономического фактора формирования транспортной инфраструктуры прибалтийских стран. Интересна концепция «эффекта колеи», выдвинутая Р. Нельсоном и С. Винтером. Б. Артур объясняет ее как развитие, предопределенное предшествующими событиями.

Вопросам географического размещения хозяйственной деятельности, в том числе транспортной инфраструктуры, посвящены работы Р. Кантильона, Э. Б. де Кондильяка, Д. Юма, Дж. Денем-Стюарта, В. Кристаллера, А. Леша, У. Айзарда и др. М. Столпер предложил объединить макро- и микроподходы к определению конкурентных преимуществ региона. Основным направлениям региональной экономической политики, включающим перечень особых действий в границах выделенной территории в целях усиления региональной конкурентоспособности, посвятил свои труды Г. Бристоу.

Сущность европейской региональной политики освещается в трудах М. Китинга, Л. Хоогхе, Б. Хокинга, У. Буллмана, изданных в период возрождения интереса политиков и представителей академического сообщества к расширению и территориальному обустройству ЕС. Также внесли весомый вклад в исследование институциональных основ формирования политики Евросоюза К. Баттон и Е. Пентекост. В XXI веке региональная политика ЕС оказалась под влиянием новых вызовов, что отразилось на проблематике публикаций. М. Дойдж рассматривает механизмы взаимного влияния и взаимозависимости категорий «регионализм» и «межрегиональность», которая интерпретируется им как отдельный уровень в иерархии глобального управления, в рамках которого действуют региональные субъекты. Вопросы межрегиональности нашли развитие и в концепции многоуровневого управления Л. Хоогхе и Г. Маркса. Важность многоуровневого управления и укрепления партнерства для выработки региональной политики в Европейском союзе в контексте проводимой ЕС политики сплочения подчеркивается Л. Ван Ден Бранде. Т. Борцель и Т. Рисс показали, что экономическая взаимозависимость не всегда является ключевым фактором региональной интеграции. М. Данфорд и Г. Кафкалас внесли вклад в изучение трансформации иерархии и алгоритмов принятия решений в ЕС. Вопросам европейской интеграции и исследованиям Балтийского региона посвятили свои труды российские исследователи Н. М. Межевич, И. М. Бусыгина, В. А. Оленченко, М. Г. Филиппов, Ю. М. Зверев, С. Ф. Сутырин, Е. Г. Ефимова и др.

Вопросы транспорта и транзита на академическом уровне нашли широкое отражение в академических исследованиях зарубежных специалистов: Х. Уайта, Б. Хойля, Р. Ноулеса, которые предложили использовать экономический и экономико-географический подход к изучению транспорта. Д. Джонсон и К. Тернер оценили первые результаты реализации стратегии ЕС по созданию трансъевропейских транспортных сетей. Ж.-А. Винуа исследовал отдельные

секторы европейского транспортного рынка. Спенс, Г. Ковач и Д. Велленга изучили транспортные и логистические сети прибалтийских стран через призму их влияния на национальное экономическое развитие. Вопросам международных транспортных коридоров и транзитных перевозок уделили внимание в своих исследованиях К. В. Холопов, Д. Ф. Скрипнюк, П. Раровский, В. А. Шамахов, Н. М. Межевич. Важность транспортного сектора для развития европейской экономики подтверждается публикацией многочисленных официальных документов и Дорожных карт, которые использовались в процессе диссертационного исследования.

Стратегии взаимодействия отдельных хозяйствующих субъектов в транспортном секторе формируются с учетом внешних сил. Ж. Тироль внес большой вклад в исследование отношений между компаниями-конкурентами в рамках экономической теории, акцентируя внимание на промышленной или рыночной структуре. А. Бранденбургер и Б. Нейлбафф выявили возможность одновременного применения хозяйствующими субъектами стратегий кооперации и конкуренции, получившее название «коопетиция». А. Ладло, Н. Бойд и С. Ханлон показали возможность использования коопетиции в рамках стратегического альянса. Для прибалтийских стран важно объединить усилия в развитии национальных транспортных комплексов. Результаты исследований М. Бенгтссона и С. Кока показали, что кооперативное поведение представляет собой ситуацию, когда партнеры стремятся к взаимной выгоде путем объединения взаимодополняющих ресурсов, навыков и возможностей. А. А. Широков, А. А. Янговский и В. В. Потапенко оценили потенциальное влияние санкций на экономическое развитие России и ЕС. Н. М. Межевич и А. Д. Хлутков фокусируют внимание на антироссийских санкциях, вводимых западными странами в 2022 г.

Цели и задачи исследования. Целью данного исследования является определение значимости региональной экономической политики в процессе формирования и функционирования транспортной инфраструктуры стран Балтии. Для достижения цели были поставлены следующие задачи:

- выявить тенденции региональной экономической политики Европейского союза;
- определить место стран Балтии в программах региональной экономической политики ЕС;
- охарактеризовать современное состояние транспортной инфраструктуры стран Балтии (на 2020 г.);
- выявить интересы и возможности Эстонии, Латвии и Литвы в привлечении транзитных грузов;
- определить характер взаимоотношений мажоритарных портов стран Балтии и Балтийского бассейна России;

- показать влияние санкций на привлечение транзитных грузов, направляемых в адрес прибалтийских портов.

В работе выдвигаются и на основе официальных статистических данных проверяются две гипотезы.

(Н1): Сотрудничество портов в процессе перевалки одних видов грузов при одновременной конкуренции за привлечение других оказывает положительное влияние на деятельность портов восточной Балтики в большей степени, чем чисто кооперативная или конкурентная стратегии.

(Н2): Введенные антироссийские санкции¹ способствуют привлечению транзитных грузов в прибалтийские страны.

Объектом исследования является транспортная инфраструктура стран Балтии. **Предметом исследования** – совокупность социально-экономических отношений, складывающихся в процессе формирования, модернизации и функционирования основных элементов транспортной инфраструктуры и национальных транспортных сетей в целом.

Научная новизна исследования заключается в том, что проведена оценка факторов формирования и развития транспортной инфраструктуры стран Балтии и отдельных ее элементов в историческом контексте. В современной академической литературе преимущественно анализируются политические факторы, а также различные последствия применяемых решений и проводимых мероприятий в области регионального транспорта и логистики.

В ходе исследования были получены и выносятся на защиту следующие наиболее существенные, полученные лично автором **научные результаты:**

- выявлены и обобщены особенности исторического развития портовой инфраструктуры стран Балтии;
- дана характеристика современного состояния транспортной инфраструктуры стран Балтии;
- показана преемственность европейской региональной политики в течение последних 70 лет;
- доказана зависимость транспортной инфраструктуры стран Балтии от транзитной политики России, «внешней» по отношению к прибалтийским странам;
- оценены возможности применения стратегии коопетиции как наиболее результативного решения коммерческих задач портовой инфраструктуры стран Балтии и Балтийского бассейна Российской Федерации в первой четверти XXI века;

¹ На 01.09.2022 г.

- показано влияние введенных Евросоюзом антироссийских санкций на функционирование транспортной инфраструктуры стран Балтии.

Теоретическую основу исследования составляют фундаментальные теоретические положения, представленные в научных трудах российских и зарубежных ученых, затрагивающих вопросы регионального экономического развития, формирования и развития транспортных систем, а также по различным аспектам европейской интеграции.

Методология и методы исследования. Методологической основой исследования послужили теоретические и эмпирические методы изучения экономических процессов. Кроме системы традиционных общенаучных методов, включающих анализ, синтез, индукцию, дедукцию, сравнительный анализ, аналогия, классификация, использовались кейс-стади, статистические инструменты, метод интегральной оценки, историография. Выбранные методы позволили определить текущую ситуацию в портах восточной Балтики и потенциальные возможности портов привлекать дополнительные потоки российских внешнеэкономических грузов.

Информационную базу исследования составили материалы официальных статистических служб Эстонии, Латвии и Литвы, сведения отраслевых министерств и ведомств стран Балтии и Российской Федерации, статистической службы Евросоюза (Евростат), международных организаций, а также данные, представленные в открытом доступе на официальных сайтах мажоритарных портов и других транспортных организаций стран Балтии, Ассоциации морских торговых портов России, Администрации Морских портов Балтийского моря. Из-за ограниченного доступа к официальной статистике РФ после 24 февраля 2022 г. информационной базой для написания п.3.2. послужили данные, публикуемые российскими государственными информационными агентствами, материалы деловых и отраслевых средств массовой информации.

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в дополнении и переосмыслении роли региональной экономической политики в формировании транспортной инфраструктуры стран Балтии в изменяющейся окружающей среде. Исследование поведения портов как хозяйствующих субъектов вносит вклад в расширение и углубление научных знаний в области стратегирования, позволяет развивать теоретико-методологические подходы к выбору конкурентной политики акторов квазирынков. **Практическая значимость** заключается в том, что полученные результаты и практические выводы, а также рекомендации и предложения автора могут использоваться при разработке документов, определяющих стратегию развития транспортной системы РФ, а также стратегию взаимодействия со странами Балтии. Результаты исследования могут применяться в научно-исследовательских работах по изучению

прибалтийских стран. Содержащиеся в работе фактологические и статистические материалы могут использоваться в высших учебных заведениях при разработке учебных дисциплин «Международные экономические отношения», «Европейская интеграция», «Международный бизнес», «Транспортная логистика».

Степень достоверности и апробация результатов. Полученные в ходе исследования результаты неоднократно докладывались на международных и всероссийских научных конференциях в Санкт-Петербурге («Эволюция международной торговой системы» в 2017² и 2018 гг., Всероссийской конференции по естественным и гуманитарным наукам с международным участием в 2020 г.³, Международной конференции по естественным и гуманитарным наукам в 2020 г.⁴), Варшаве (World Economy Conference в 2019 г.) и Антверпене («The Port and Maritime Sector: Key Developments and Challenges WCTRS – Special Interest Group A2» в 2021 г.).

По результатам диссертационного исследования лично и в соавторстве было опубликовано семь работ, в том числе две статьи в журналах из списка изданий, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки РФ, и две статьи в журналах, индексируемых в международных базах цитирования Scopus и Web of Science.

Область исследования. Диссертационное исследование на соискание степени кандидата экономических наук выполнено в соответствии с п. 13 «Стратегии участия региональных и корпоративных структур в международном экономическом взаимодействии (глобальный, региональный и национальный аспекты)», п. 19 «Инфраструктурные факторы развития мирохозяйственных связей» и п. 20 «Экономика зарубежных стран и регионов (экономическое страноведение и регионоведение). Сравнительные исследования национальных экономик в системе мирохозяйственных связей» паспорта специальности 5.2.5. Мировая экономика согласно номенклатуре научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени (Приказ Минобрнауки России от 24.02.2021 N 118).

Диссертационное исследование состоит из Введения, основной части, состоящей из трех глав, Заключения и Списка использованной литературы. Содержание изложено на 171-х страницах основного текста, включая 10 рисунков, 24 таблицы.

² Ефимова Е.Г., Вроблевская С.А. Транспортно-транзитная политика в регионе Балтийского моря: интересы стран Балтии и позиции России В сборнике: Эволюция международной торговой системы: проблемы и перспективы. Материалы Международной конференции. 2017. с. 174-189.

³ Ефимова Е.Г., Вроблевская С.А. К вопросу об интеграции логистических систем В сборнике: Наука СПбГУ – 2020. Сборник материалов Всероссийской конференции по естественным и гуманитарным наукам с международным участием. Санкт-Петербург, 2021. С. 864-865;

⁴ Ефимова Е.Г., Вроблевская С.А. Инновационная среда как фактор развития международной транспортной инфраструктуры В сборнике: Science SPbU-2020. Сборник материалов Международной конференции по естественным и гуманитарным наукам. Санкт-Петербургский государственный университет. 2021. С. 906-907

Во введении обоснована актуальность, определены цели, задачи, объект, предмет, область исследования, обозначена теоретическая и практическая значимость работы.

В первой главе «Формирование транспортной инфраструктуры стран Балтии: вопросы методологии и практики» транспортная инфраструктура рассматривается как объект региональной экономической политики. С теоретической точки зрения обосновывается важность принятия релевантных политических решений для дальнейшего развития транспортных систем в целях устойчивого развития территорий. Особая стратегическая значимость транспортного сектора стран Балтии определила необходимость изучения вопроса его становления и развития в историческом контексте. Систематизированы теоретические взгляды по вопросам регионального экономического развития. Проведен сравнительный анализ транспортных систем стран Балтии.

Во второй главе «Транспортная инфраструктура стран Балтии в региональной политике ЕС» исследована эволюция региональной политики ЕС. Изучены основные направления и механизмы финансовой и административной поддержки отдельных стран и регионов ЕС. Определены роль и место транспортной инфраструктуры региона Балтийского моря в европейской транспортной инфраструктуре.

В третьей главе «Портовая инфраструктура стран Балтии: стратегии развития в начале XXI века» на основе проведенных теоретических и эмпирических исследований рассмотрены используемые в настоящее время и перспективные формы сотрудничества и конкуренции мажоритарных портов стран Балтии. Исследовано текущее положение в отрасли в условиях введенных антироссийских санкций.

Глава 1. Формирование транспортной инфраструктуры стран Балтии: вопросы методологии и практики

1.1. Транспортная инфраструктура как объект региональной экономической политики: вопросы теории и методологии

В 2004 г. Эстония, Латвия и Литва вошли в Европейский союз. Как полноправные члены ЕС они вправе рассчитывать на поддержку со стороны европейских институтов в рамках европейской региональной экономической политики, а также придерживаться рекомендаций ЕС по вопросам дальнейшего развития своих национальных экономик. Под региональной экономической политикой обычно понимают систему законодательных, административных и экономических мер, направленных на социально-экономическое развитие территории. Отсюда главная цель региональной политики заключается в решении социальных и экономических проблем и нивелировании диспропорций между отдельными территориальными единицами региона. Региональная политика реализуется, по меньшей мере, на трех уровнях: региональном, национальном и наднациональном. Первоначально региональная политика связывалась с государственным уровнем ее реализации. В частности, считалось, что европейская интеграция невозможна без координации региональной политики отдельных стран.

Европейский союз и отдельные страны-члены накопили богатый опыт построения и реализации региональной экономической политики. Однако полномочия, предоставляемые региональным органам власти, возможности национальных правительств существенно различаются. В академической литературе выделяют три альтернативных подхода⁵ к формированию взаимоотношений между центральными институтами, правительствами стран-членов и территориальными органами управления:

- концепция «управляемого рынка», в которой государство с помощью финансовых механизмов и инструментов прямого регулирования осуществляет пространственное перераспределение ресурсов для формирования территориальной структуры национальной экономики;
- концепция, в которой замена устаревших элементов хозяйственной системы инновационными находятся под контролем региональных органов;
- концепция «дуалистической экономики».

⁵Экономическая политика: региональное измерение. / Под ред. П.А. Минакира. Владивосток: Дальнаука. 2001. С. 6.

В связи с этой классификацией выделяют три основных типа национальной региональной политики: с главенствующей ролью государства по отношению к местным органам власти, с развитым разделением полномочий между государством и местными органами власти, с главенствующей ролью местных органов власти по отношению к государству⁶. Разные принципы построения национальной региональной политики существенно затрудняют создание и функционирование европейских регионов и иных субрегиональных территориальных образований.

Формирование региональной политики в странах Балтии имеет общие черты, что связано с постоянным стремлением к самостоятельности и суверенитету. К моменту восстановления государственной независимости здесь был накоплен опыт в области реформирования местного самоуправления и государственного управления регионами. К середине 1990-х гг. в Эстонии и Литве были успешно проведены радикальные реформы административно-территориального деления страны.

Главным достижением региональной политики Эстонии стало осознание ее важности как на уровне государства, так и в каждой административной единицы. Благодаря поддержке Финляндии и Швеции, а также относительно быстрому осуществлению рыночных преобразований и стремлению соответствовать требованиям ЕС, региональная политика Эстонии проводилась по западноевропейскому образцу. Отметим и объективные предпосылки таких преобразований. Региональные проблемы Эстонии, такие как неравномерность развития по модели «центр-периферия», различие в уровне безработицы в регионах (1,9–11,5%), заработной плате (более 1,7 раза) и социальные диспропорции, были схожими с западноевропейскими. В Литве с учетом опыта Дании, Швеции и Финляндии⁷ была принята двухуровневая система административного устройства. Региональные проблемы, с которыми столкнулась Литва, аналогичны эстонским: высокая вариация безработицы в уездах (3,8–16,5%), дифференциация доходов населения (1,8 раза) и т.п.⁸ В Литве так же, как и в Эстонии, прослеживается модель регионального развития «центр-периферия» при отсутствии ярко выраженных диспропорций «запад-восток» и «север-юг».

В Латвии имеет место значительная дифференциация регионов по направлениям «север-юг» и «запад-восток». Модель развития «центр-периферия» на национальном уровне не прослеживается. Следовательно, проблемы регионального развития страны являются наиболее острыми и наименее изученными. Острота этих проблем определяется серьезными масштабами

⁶ Корсунский Б.Л., Леонов С.Н. Управление развитием проблемного региона / Отв. ред. П.А. Минакир. РАН. ДО. Ин-т экон. исследований. Хабаровск: РИОТИП, 2006. С. 71.

⁷ Nordic Regions and Transfrontier Co-operation. Copenhagen. Nordic Council. 1991.

⁸ Специфика региональной политики в странах Балтии - URL: <https://economy-web.org/?p=450>

территориальных диспропорций и бессилием правительства Латвии в сглаживании региональных различий.

Эстония, Латвия и Литва являются малыми экономиками. Международное сотрудничество, региональная кооперация приобретают особую значимость для их экономического развития. Достижение конкурентных преимуществ требует координации усилий, активного взаимодействия с европейскими институтами, поиска устойчивых деловых партнеров и политических компромиссов.

Региональная экономическая политика, целью которой является обеспечение конкурентных преимуществ региона, должна, в значительной степени, определяться самими региональными властями. В стабильных условиях это способствует быстрому улучшению предпринимательского климата. В перспективе это приведет к фокусированию регулирования на управлении и финансировании общественно важных проектов. Роль региональных властей заключается в создании институциональных условий, способствующих, в частности, развитию промышленной и социальной инфраструктуры, что в итоге сводится к контролю над эффективным использованием финансовых ресурсов для решения наиболее значимых вопросов. Использование А. Гранбергом и В. Суловым⁹ региональных и мультирегиональных моделей еще в 1990-е гг. привело к аналогичному выводу: анализ межрегиональных взаимодействий все в большей мере переносится в финансовую сферу. А. Пилясов¹⁰ сформулировал основные векторы современной региональной промышленной политики, формирующиеся на основе энергетической, продовольственной и транспортной безопасности, перспектив развития строительного комплекса, экологизации промышленности, локализации промышленных проектов, реструктуризации старопромышленных городов и районов.

В связи с этим выбор инструментов региональной политики зависит от характера производственной деятельности, условий ведения бизнеса, а также от теоретической базы, на которую опираются лица, принимающие решения. В современных условиях для обоснования политического выбора применяются пять экономических теорий:

- неоклассическая теория роста, впервые представленная Р. Солоу и Т. Свонем в 1956 г. Согласно этой теории, экономический рост определяются накопленным капиталом, предложением труда, соотношением которых определяет производительность экономики, и техническим прогрессом, повышающим производительность труда. Ограниченность первых двух факторов предполагает безграничность вклада технологий в экономический

⁹ Гранберг А.Г., Сулов В.И. Коалиционный анализ многорегиональных систем: теория, методология, результаты анализа (СССР накануне распада). Научный доклад. Новосибирск. 1993. С. 62

¹⁰ Пилясов А.Н. Региональная промышленная политика в арктических территориях: какая она есть и какой ей быть? Север и рынок: формирование экономического порядка. 2021. № 3 (73). С. 7-29.

рост. Региональная экономическая политика призвана стимулировать межрегиональную мобильность путем предоставления инвестиционных и миграционных субсидий, улучшения физической инфраструктуры и т.д.¹¹

- теория экспортной базы, подчеркивающая влияние внешних факторов на экономическое развитие территорий. В рамках этого макроэкономического подхода предполагается, что экономика региона разделена на базовый сектор, ориентированный на экспорт, и «неосновную» область удовлетворения внутреннего спроса. Регион специализируется на производстве менее затратных для него продуктов. Успех экспортного сектора имеет решающее значение: генерируемые им излишки инвестируются в регион, обеспечивая рост внутреннего спроса. Тем самым достигается эффект мультипликатора. Экономический рост существенно зависит от гибкости и мобильности факторов производства. Кроме косвенной поддержки, анализируемой в неоклассической теории, здесь учитываются меры прямой поддержки государства. Пионерами модельного подхода в рамках теории экспортной базы стали Р. Б. Эндриус, Дж. Дьюзенберри и Д. Норт¹².
- теории размещения, объясняющая пространственные особенности формирования промышленности и объектов инфраструктуры различиями в стоимости ресурсов коммуникационных затратах. Отправной точкой современных исследований послужила модель сельскохозяйственного штандорта, разработанная Й. фон Тюненом в 1826 г. В дальнейшем географическое размещение хозяйственной деятельности исследовалось в работах Р. Кантильона, Э. Б. де Кондильяка, Д. Юма, Дж. Денем-Стюарта, В. Кристаллера, А. Леша, У. Айзарда и др.¹³
- теория полюсов роста, получившая развитие в трудах Ф. Перру и Ж. Будевиля¹⁴, связывает региональное экономическое развитие с созданием некоторого промышленного каркаса, который через механизм «затраты–выпуск» вызывает развитие других производств. Благодаря этим теориям появилось объяснение целесообразности освоения периферийных территорий, их взаимосвязей с центрами экономического роста¹⁵.

¹¹ См., например, *Барро Р., Сала-и-Мартин Х.* Экономический рост. М., Бином. Лаб. Знаний, 2010, 824 с.

¹² Модели в географии. Сборник статей / Под ред. Р. Дж. Чорли и П. Хаггета Москва: Прогресс, 1971. 381 с.

¹³ См., например, *Леш А.* Пространственная организация хозяйства. М. Наука, 2007, 664 с.

¹⁴ *Perroux F.* L'économie du XX siècle. Paris. 1961; *Boudevill J.-R.* Problems of Regional Economic Planning. Edinburgh. 1966. *Гузняк В. Я.* Власть как основополагающий принцип хозяйственной деятельности (или несколько замечаний об экономической концепции Франсуа Перру) / Экономическая теория на пороге XXI века. Под ред. Ю. М. Осипова, В. Т. Пуляева. СПб. Петрополис, 1996.

¹⁵ См., например, *Pilyasov A.N., Tsukerman V.A.* Economic Benefits and Costs of Platform Solutions in the Modern Development of Natural Resources of the Russian Arctic *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, издательство IOP Publishing ([Bristol, UK], England), том 666, № 4, с. 042088-042088

- теория кумулятивных причин, выявляющая возможные отрицательные эффекты экономического роста. Согласно утверждениям Г. Мюрдала¹⁶, экономическое развитие предполагает кумулятивный процесс в регионах с агломерационными преимуществами, ведущий к росту различий и усугублению неравенства между развитыми и менее развитыми регионами.

В теориях полюсов и кумулятивного роста наиболее важным инструментом региональной политики является создание и развитие промышленных комплексов в менее развитых регионах. Удачное размещение даже небольшого количества промышленных предприятий служит стимулом для дальнейшей организации относительно небольших, близко расположенных коммерческих структур, что неизбежно приведет к хозяйственному развитию территории.

Таким образом, теоретические механизмы обоснования масштабных транспортных и иных инфраструктурных проектов, требующих значительных средств и административной поддержки институтов власти, начали формулироваться в 1820-е гг., однако современные очертания приобрели лишь к середине XX века. Региональная политика в современном ее понимании зародилась уже в 20-е гг. XX в. в странах Западной Европы. Это была реакция на возникновение первых проблемных территорий¹⁷, прежде всего, старопромышленных районов, специализирующихся на добыче угля, производстве черных металлов и текстиля. Мировой экономический кризис 1929–1932 гг., особенно глубоко задев районы концентрации традиционных отраслей, способствовал началу формирования развитыми странами региональной политики. Правительства в тот период занимались разработкой и реализацией

¹⁶ Myrdal G. Economic Theory and Under-developed Regions. London. 1957.

¹⁷ В научной литературе к проблемным, или кризисным, ареалам относят территории, развитие которых требует государственного вмешательства (*Корсунский Б.Л., Леонов С.Н.* Управление развитием проблемного региона С. 21.). Более предпочтительным представляется определение проблемных регионов «территории с особыми аномалиями, характеризующиеся особой остротой социальных, экономических, экологических проблем» (Стратегическое управление: регион, город, предприятие / Под ред. Д.С. Львова, А.Г. Гранберга, А.П. Егоршина М. Экономика. 2004. С. 42). Единый критерий для определения проблемного региона на официальном уровне разработан в Распоряжении Правительства РФ от 10.07.2001 N 910-р (ред. от 06.06.2002) «О программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2002 - 2004 годы)». П.4.1. определяет проблемные регионы как территории с аномалиями.

К их числу относятся:

«кризисные регионы, подвергшиеся воздействию природных или техногенных катастроф, масштабных общественно-политических конфликтов, экстремальных спадов производства и уровня жизни;

отсталые (слаборазвитые) регионы, экономика которых в силу исторических причин находится в состоянии длительного застоя и характеризуется мало диверсифицированной структурой промышленности, слаборазвитой инфраструктурой и социальной сферой;

депрессивные регионы, характеризующиеся устойчивым и глубоким спадом экономической активности и резким снижением уровня жизни населения. Сюда относятся локальные зоны старопромышленных и аграрно-промышленных и некоторых других добывающих регионов;

северные территории, где негативные факторы (неблагоприятный климат, высокая стоимость жизни, повышенные производственные и транспортные издержки, экологическая уязвимость) не компенсируются сильными конкурентными ресурсными преимуществами (нефть, газ, алмазы)». (http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_32708/3b3b53006caa0494391f22e898fba8e1a78716b/).

разовых программ помощи таким территориям¹⁸, что усугубляло разрыв в экономическом развитии регионов. Усилия государств направлялись на стабилизацию положения старых отраслей, хотя предпринимались шаги и по развитию инфраструктуры, подготовке и переподготовке кадров. Первый закон, освещавший вопросы региональной политики, был принят в этот период в Великобритании¹⁹. Наблюдался разрыв между теоретическими объяснениями происходящих процессов и практическим планированием и стратегированием. Немногочисленные успешные проекты отмечались в тех случаях, когда ученые выступали в качестве консультантов в соответствующих правительствах. Так, будучи сотрудником бюро планирования и землеустройства СС, В. Кристалер работал над проектом переустройства оккупированных фашистской армией территорий – Чехословакии, Польши и Советского Союза – в целях их заселения немецкими фермерами²⁰.

В большинстве стран Европы, хотя и реализовывались отдельные целевые программы, региональная политика законодательно оформилась только в 50-е гг. XX в. В 1950–1960-х гг. идентифицировались наиболее проблемные районы, на территории которых проводилась дополнительная градация субтерриторий, в соответствии с которой применялись особые по интенсивности меры региональной политики. Например, в Великобритании к концу 60-х гг. выделялись, в зависимости от размеров государственной помощи, «специальные ареалы развития», «ареалы развития», «ареалы промежуточного уровня развития»²¹.

Уже на первых этапах реализации региональной политики проявляется ряд противоречий. Помогая проблемным регионам, государства стремились решить преимущественно социальные задачи. Однако экономические льготы предоставлялись не населению, а отдельным фирмам, ориентированным на достижение коммерческих целей. Т.е. решения принимались исходя из максимизации прибыли, коммерческой выгоды, а не полезности. В результате предприятия, получающие льготы, стремились к оптимизации используемых ресурсов, а не к развитию территории. Таким образом, региональная политика стала проводиться на микро- и макроэкономическом уровнях. Описанные выше проблемы усилились в 1970–1980-е гг. в связи с сокращением финансовых возможностей государств. В результате в данный период наметилась тенденция к сокращению числа и территориальных размеров проблемных регионов. Для управления региональным развитием в сложных условиях в 1980-е гг. большинство развитых

¹⁸ Temple M. *Regional Economics*. London: St.Martin's Press. 1994. P.230–239.

¹⁹ Special Areas Development Act. См. *Armstrong H., Taylor J. Regional Economics and Policy*. London: Harvester Wheatsheaf. 1993. P.363.

²⁰ *Science in the Third Reich* M. Szöllösi-Janze (ed.). Oxford and New York: Berg Publishers. 2001. 289 p., pp. 59-79

²¹ *Regional Problems and Policies in the United Kingdom*. OECD. Paris. 1994. P.90.

стран фокусировались на использовании их внутренних ресурсов. Региональная политика в значительной степени начинает ориентироваться на поддержку малого бизнеса, поскольку локальные фирмы обладают более высоким региональным мультипликативным эффектом. Однако во многих проблемных районах внутренние ресурсы развития ограничены. Кроме того, мощным ограничителем служит история их экономического развития. Таким образом, появляется и внутренний социально-психологический барьер развития. Поэтому, вне зависимости от степени проблемности развития региона, в настоящее время универсальным способом развития территорий является формирование экономической политики региона на основе повышения его конкурентоспособности.

Однако единых рекомендаций достижения региональной конкурентоспособности в конце XX века не было²². Работы М. Столпера, опубликованные во второй половине 1990-х гг., сформировали новое направление исследований: он предложил объединить макро – и микроподходы к определению конкурентных преимуществ региона. По его мнению, конкурентоспособность региона выражается в его возможностях «вовлечь и удержать фирмы с устойчивой или увеличивающейся долей на местном рынке, поддерживая высокий уровень жизни для тех, кто участвует в их деятельности»²³. На наш взгляд, этот подход позволяет определить экономические и институциональные аспекты региональной конкурентоспособности и политики. Первые практические рекомендации в академических исследованиях появились в начале XXI века. Региональная конкурентоспособность стала определяться на основе анализа фирм, результатов их производственной деятельности и сформированной региональной деловой окружающей среды²⁴.

Нельзя не согласиться с Г. Бристоу²⁵ в том, что паспорт региональной экономической политики должен быть четко сформирован. Политика с точки зрения конкурентоспособности не предполагает обязательную коллективную территориальную экономическую деятельность всех заинтересованных. Она включает перечень особых действий в границах выделенной территории. В этом случае можно установить соотношения субрегионов или различных групп акторов. Концепция региональной конкурентоспособности является основополагающим элементом региональной политики. С точки зрения экономического развития она обеспечивает политикам

²² См., например, Ерасова Е.А. Конкурентоспособность экономики современной России: показатели и экспертные оценки//Вестник СПбГУ. Серия Экономика. 2002. Вып.2.

²³ *Storper M. The Regional World. Territorial Development in Global Economy. The Guilford Press. New York; London. 1997. P. 264.*

²⁴ *Bristow G. Everyone's a "winner": problematising the discourse of regional competitiveness // Journal of Economic Geography. 2005. Vol. 5 P. 285-304.*

²⁵ *Bristow G. Everyone's a "winner": problematising the discourse of regional competitiveness // Journal of Economic Geography. 2005. Vol. 5 P. 285-304.*

возможность объяснения выбора конкретных видов деятельности. Предложение Г. Бристоу оказалось жизнеспособным. Поддерживаемая мощной бизнес-элитой, категория планирования и стратегирования «региональная конкурентоспособность» стала активно использоваться для юридического обоснования формирования региональной экономической политики, в частности, при формировании европейской региональной экономической политики в последнее десятилетие.

Наднациональная региональная политика появилась несколько позже. Ее зарождение связывается с образованием нового типа международных хозяйственных связей в Западной Европе в результате развития интеграционных процессов. В Римском договоре 1957 г. было провозглашено «объединение национальных экономик и обеспечение их гармоничного развития при сокращении разрыва в условиях развития между отдельными территориями»²⁶.

Развитие единого внутреннего рынка Европы и внешнеэкономическая экспансия стран-членов ЕС оказались невозможными без разработки наднациональной транспортной политики, основной задачей которой стало формирование единой транспортной системы, предоставляющей возможность наилучшего выбора варианта перевозки пассажиров и грузов. Базовыми требованиями такой системы были: свободное перемещение товаров и физических лиц, унификация технологических и документарных характеристик сети, наличие справедливой конкуренции, отсутствие налоговой или тарифной дискриминации. Цель – создание общего транспортного рынка. Поэтому в Римском договоре были сформулированы положения о необходимости формирования общей транспортной политики²⁷. В числе причин выделения транспорта в отдельный раздел Договора указывались размеры инвестиций в данный сектор, а также его определяющая роль в обеспечении экономического роста стран и регионов. Отметим, что транспортная отрасль нуждается в постоянных инвестициях. Расчеты голландского экономиста С. Де Вольфа доказали «необходимость постоянного обновления объектов транспортной инфраструктуры, рассчитав их 40-50-летний цикл службы»²⁸.

Подписание Маастрихтского договора возродило научный интерес к исследованию институциональной среды региональной политики ЕС. Институционализация регионов в 1990-е гг. проходила относительно автономно. Традиционно региональную автономию исследователи относили к вопросам двусторонних отношений между регионами и государством. Впоследствии ситуация изменилась. Во-первых, с возникновением ЕС появились «третий уровень» политики²⁹

²⁶ Цитата по: Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М. ГУВШЭ. 2000. С. 403.

²⁷ КТ, ст. 3 и раздел «Транспорт», ст. 70–80.

²⁸ http://www.xrh.ru/e107_plugins/content/content.php?content.25

²⁹ Die Politik der dritten Ebene. Regionen im Europa der Union Nomos. Bullman U. (ed.) Baden-Baden. 1994.

и связанная с ним модель трехсторонних отношений: регионы – государства – европейские структуры³⁰. Регионы отстаивали свои интересы различными способами: давлением на национальные правительства, созданием межрегиональных лобби или установлением деловых связей с Еврокомиссией³¹. Некоторое время регионы полагали, что обладают возможностью компенсировать свое исключительное отношение к национальной политике установлением прямых связей с Комиссией. Прежде всего, это относится к регионам, имеющим вес на национальном уровне и способным оказывать заметное влияние в Брюсселе. Ресурсы влияния оставались общими. Поэтому возможность их замены зачастую для регионов была затруднительна. В результате ЕС начал формировать территориальную политику, предполагающую воздействие новых факторов, прежде всего, внешних шоков. В результате региональная политика стала более европеизированной, в то время как национальная политика по-прежнему должна учитывать силы, выступающие и за европеизацию, и за регионализацию. В итоге национальная политика на уровне регионов теперь редко обсуждается без учета политических рекомендаций Сообщества и Общего Рынка.

Во-вторых, активизация отношений между регионами различных государств ускорила формирование региональной политики. С одной стороны, регионы конкурируют за расширение своей доли на рынках, инвестиции и инновационные технологии; с другой, они ищут возможности сотрудничества. Такая стратегия получила название коопетиции. Ниже мы рассмотрим этот феномен более подробно. Регионы ищут контакты с внешними, в том числе иностранными, партнерами, прежде всего, по экономическим причинам, в целях поиска инвестиций и рынков сбыта, а также трансфера технологий. В некоторых случаях есть также и культурные, этнические предпосылки, связанные, например, с признанием или расширением использования малораспространенных языков (баски, сету и др.). Наконец, есть и политические побуждения. Региональные лидеры используют внешний протекционизм как средство создания сильной общности в регионе, что усиливает общий интерес к региону и повышает его значимость и престиж³².

В-третьих, следует принять во внимание соотношение категорий «регион» и «рынок». В открытой экономике регионы зависят от международных рынков в процессе продажи произведенной ими продукции, приобретения ресурсов, формирования стратегических альянсов. Парадокс децентрализации заключается в том, что большая автономность регионов от

³⁰ Regions in the European Community. Jones B. and Keating M. (eds.) Oxford University Press. Oxford. 1995.

³¹ Keating M., Hooghe L. By passing the nation-state? Regions in the EU policy process // J.J. Richardson (ed.) Policy making in the European Union. Routledge. London. 1995.

³² Hocking B. Regionalism: an international relations perspective // Keating M., Lounhlin J. (eds) The Political Economy of Regionalism. Frank Cass. London. 1996.

государства ведет к меньшей степени защиты государства и, таким образом, они становятся более зависимыми от стихийных рыночных сил и внешних политических решений. Проблемные регионы зачастую предпочитают централизацию, потому что это позволяет им иметь доступ к централизованному финансированию и региональным фондам поддержки. Поэтому М. Китинг вместо термина «региональная автономия» ввел в научный оборот понятие «*управляющая способность*»³³, предполагающее возможность региона планировать развитие и реализовывать проекты.

Результатом описанного выше процесса стало развитие институциональной структуры, которая стремится объединить институциональную практику государств-членов с потребностями интегрированной политики ЕС. Итоговая институциональная система, предложенная Комиссией Европейских Сообществ в 1999 г. (рисунок 1), включает систему равноуровневых институтов. Данная структура учитывает интерактивный режим функционирования рынков и генерирования потребностей. Система предполагает возможность прямого и косвенного воздействия на экономическое развитие стран и регионов. Прямое воздействие, непосредственно влияющее на экономический рост, заключается в установлении договоренности между предприятиями как основными акторами рынка. Косвенное воздействие обеспечивается государственными структурами и социальным капиталом, включая обычаи, культуру, а также национальную и европейскую институциональную и политическую инфраструктуры. Создание Европейского фонда регионального развития (ЕФРР) частично попадает в категорию косвенных влияний. Оно является способом удовлетворения потребности стран-членов ЕС в компенсации потерь важных, прежде контролируемых на национальном уровне, полномочий, которые неизбежно появлялись в процессе валютной интеграции.

³³ Keating M. Comparative Urban Politics: Power and the City in the United States, Canada, Britain and France. Edward Elgar. Aldershot. 1991.

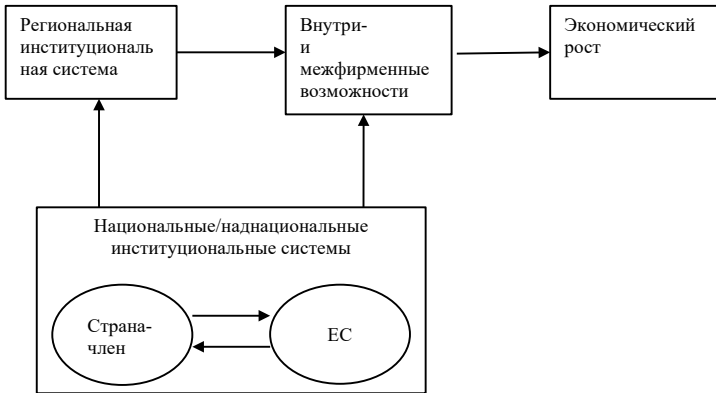


Рисунок 1 – Институциональные основы формирования политики ЕС³⁴

В XXI веке региональная политика ЕС оказалась под влиянием новых вызовов, что, безусловно, отразилось на проблематике публикаций. М. Дойдж³⁵ рассматривает механизмы взаимного влияния и взаимозависимости категорий «регионализм» и «межрегиональность», которая интерпретируется как отдельный уровень в иерархии глобального управления, в рамках которого действуют региональные субъекты. Межрегиональность включает ряд функций, действия которых в процессе выработки глобальной политики направлены по восходящей на глобальный многосторонний уровень и по нисходящей на региональный уровень. Степень реализации данных функций зависит от совокупности вовлеченных региональных субъектов. Таким образом, регионализм и межрегиональность находятся под влиянием друг друга. Исследователь подчеркивает, что состав региональных игроков может по-разному влиять на механизм межрегионального взаимодействия, формируя две его разновидности: внутренне ориентированный тип, предполагающий наращивание потенциала региона, и внешне ориентированный, глобально активный тип. В 2010-е гг. интерес к классическим теориям интеграции и региональной политики усиливается. Так, Т. Борцель и Т. Рисс³⁶ изучают, в какой степени европейский опыт получил распространение за пределами континента, является ли

³⁴ Источник: *Button K., Pentecost E. Regional Economic Performance within European Union. Edward Elgar Publishing Limited. 1999. P. 31.*

³⁵ Doidge M. Joined at the Hip: Regionalism and Interregionalism // *Journal of European Integration*. 2007. Vol. 29, No 2. P. 229—245.

³⁶ Borzel T. A., Risse T. Grand Theories of Integration and the Challenges of Comparative Regionalism // *Journal of European Public Policy*. 2019. Vol. 26, No 8. P. 1231—1252.

экономическая взаимозависимость ключевым фактором региональной интеграции. Ученые приходят к выводу, что показатели внутрирегиональной торговли и сила регионализма в основных регионах мира коррелируют слабо. Разработанный ими сравнительный подход к исследованию регионализма включает три блока:

- функциональные требования к регионализму, вытекающие главным образом из взаимозависимости в области безопасности и стремления к стабильности режима;
- обеспечение региональной интеграции посредством усилий элиты по созданию региональной идентичности, резонирующих с массовым общественным мнением;
- распространением институциональных моделей по регионам.

Вопросы межрегиональности нашли развитие и в концепции многоуровневого управления. Л. Хоогхе и Г. Маркс³⁷ отмечают, что перераспределение власти по восходящей, нисходящей или горизонтали от национального правительства привлекает внимание все большего числа политологов. Однако, помимо общего мнения, что управление должно быть многоуровневым, единства взглядов на то, как оно должно быть организовано, нет. Исследователи выделяют различия и преимущества двух типов многоуровневого управления. Один тип предполагает распределение полномочий между юрисдикциями общего назначения, функционально не пересекающимися и долгосрочными. Второй тип управления предполагает наличие специфичных для конкретных задач, пересекающихся и гибких юрисдикций.

Л. Ван Ден Бранде³⁸ разъясняет важность многоуровневого управления и укрепления партнерства для выработки региональной политики в Европейском союзе в контексте проводимой ЕС политики сплочения. Данный подход дает Евросоюзу возможность обеспечить лучшую согласованность в рамках европейской региональной политики, способствуя территориальному сближению.

Роль и полномочия национальных государств являются предметом все более широких дебатов. Передача полномочий сверху наднациональным организациям, сбоку квазиавтономным субъектам и вниз субнациональным органам власти, несомненно, изменила как структуру, так и возможности национальных правительств. Именно в этом контексте возникла концепция многоуровневого управления как подход к пониманию динамичных взаимосвязей внутри и между различными уровнями управления и правительства. Более того, многоуровневое управление часто интерпретируется как новая аналитическая структура, способная бросить

³⁷ Hooghe L., Marks G. Unraveling the Central State, But How? Types of Multi-level Governance. Vienna, 2003. URL: ali.pitt.edu/530/2/pw_87.pdf

³⁸ Multilevel Governance and Partnership. The Van den Brande Report. Prepared at the request of the Commissioner for Regional and Urban Policy Johannes Hahn. October 2014. P. 10. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/informing/dialog/2014/5_vandenbrande_report.pdf

вызов и усовершенствовать традиционно доминирующие подходы. Многоуровневое управление анализирует способы применения этой концепции в различных академических и политических сферах. Будущее национальных государств по отношению к субнациональным и наднациональным организациям и растущая текучесть политической власти являются серьезной проблемой для исследователей политики и государственного управления. Для понимания меняющейся природы управления необходимы новые аналитические рамки, которые отказываются от традиционных дисциплинарных границ.

В региональных исследованиях в этот период особой популярностью пользовалось изучение трансрегионализма³⁹ и интеграционный опыт ЕС, особенно в контексте глобального управления.⁴⁰ И. Баче с соавторами⁴¹ подчеркивают, что передача полномочий вверх наднациональным организациям, по горизонтали квазиавтономным субъектам и вниз субнациональным органам власти изменила структуру и возможности национальных правительств. Именно в этом контексте возникла концепция многоуровневого управления как подход к пониманию динамичных взаимосвязей внутри и между различными уровнями управления. Более того, многоуровневое управление часто интерпретируется как новая аналитическая структура, способная бросить вызов и усовершенствовать традиционно доминирующие подходы. Многоуровневое управление анализирует способы применения этой концепции в различных академических и политических сферах. Будущее национальных государств по отношению к субнациональным и наднациональным организациям и растущая текучесть политической власти, несомненно, являются фундаментальной проблемой для исследователей политики и государственного управления. Для понимания меняющейся природы управления необходимы новые аналитические рамки, которые отказываются от традиционных дисциплинарных границ. И. Бусыгина и М. Филиппов концентрируются на изучении поведения отдельных национальных правительств в условиях многоуровневого управления ЕС.⁴²

³⁹ Под трансрегионализмом обычно понимают формирование крупных функциональных международных кластеров, межгосударственных объединений, создаваемых государствами, находящимися в разных регионах мира. Появление феномена связано с исследованиями в области нового регионализма в ответ на появление инициатив БРИКС, Поясе-Путь (BRI), Транстихоокеанское партнерство (TPP), Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (ТТИП) и др.

⁴⁰ Европейский союз в глобальном экономическом управлении / Отв. ред. М. В. Стрежнева. М., 2017; Ефремова К. А. От регионализма к трансрегионализму: теоретическое осмысление новой реальности // Сравнительная политика. 2017. Т. 8, No 2. С. 58—72;

Кузнецов Д. А. Феномен трансрегионализма: проблемы терминологии и концептуализации // Сравнительная политика. 2016. No 2. С. 14—25.

⁴¹ Bache I., Bartle I., Flinders M. Multi-Level Governance. Handbook on Theories of Governance / ed. by C. Ansell, J. Torfing. Cheltenham, United Kingdom, 2016; Bache I., Flinders M. Themes and issues in multi-level governance // Multi-Level Governance in Theory and Practice / ed. by I. Bache, M. Flinders. Oxford, 2004.

⁴² Бусыгина И. М., Филиппов М. Г. Изменение стимулов и стратегий национальных правительств в условиях многоуровневого управления в Европейском союзе // Полис. Политические исследования. 2020. No 5. С. 148—163.

Концепция многоуровневого управления в ЕС способна объяснить существующие особенности структуры ЕС в контексте механизмов принятия внешнеполитических и экономических решений. «Лидеры, вступающие в наднациональное объединение, будут опасаться экспансии создаваемого ими центра. Соответственно, не желая оказаться его заложниками, они пойдут лишь на создание союза со слабыми наднациональными институтами, оставляя принятие ключевых решений за собой»⁴³. И. Бусыгина и С. Климович⁴⁴, выявив особенности исторического развития прибалтийских государств, показали, что малые страны встраиваются в альянсы, формируемые более значимыми игроками международных отношений. Однако в целях проведения собственной повестки и увеличения своей значимости в крупных группировках они также склонны создавать интра-альянсы. Коалиции в рамках уже созданных коалиции создаются в целях получения более существенного финансирования, фрирайдерства, предполагающего передачу издержек и политической ответственности за принимаемые решения более крупным игрокам, повышения экономической и политической устойчивости. Такая стратегия позволяет странам Балтии обеспечивать успешную реализацию своих интересов в крупных альянсах, экономя при этом ресурсы.

Современное положение стран Балтии оперативно отражается в академических публикациях. Будучи членами ЕС с 2004 г., Эстония, Латвия и Литва проводят активную внешнюю политику, в частности, в составе субрегиональных группировок (Балтийской ассамблеи / Балтийского совета министров (БА/БСМ). Еще до введения санкций, связанных с началом СВО, в отношениях России и ЕС отмечалось нарастание напряженности, которая «возникла не по российской инициативе»⁴⁵. В позиции прибалтийских стран не просматриваются предпосылки по налаживанию деловых связей. Целесообразно наблюдать динамику и при наличии позитивных тенденций рассмотреть возможность развития отношений. Ю. Зверев и Н. Межевич отмечают, что «США и НАТО в 2021 году продолжают свою военную активность в Польше и странах Прибалтики, усилят ее и постараются создать максимально возможные трудности для России и Беларуси»⁴⁶.

Исследователи отмечают, что под влиянием европейских интеграционных и глобальных процессов страны Балтии все чаще сталкиваются с необходимостью координации национального

⁴³ Бусыгина И., Филипов М. Евросоюз от частного к общему. Пределы и перспективы геополитики ЕС // Россия в глобальной политике. 2010. Т. 8, No 1. С.124.

⁴⁴ Бусыгина И. М., Климович С. А. Коалиция внутри коалиции: страны Балтии в Евросоюзе // Балтийский регион. 2017. Т. 9, No 1. С. 7—26.

⁴⁵ Оленченко В. А., Межевич Н. М. Вишеградская группа и Балтийская ассамблея: коалиции внутри Евросоюза в российском внешнеполитическом восприятии // Балтийский регион. 2021. Т. 13, No 3. С. 25.

⁴⁶ Зверев Ю.М., Межевич Н.М. Вызовы региональной безопасности: Балтийский вектор. Международная жизнь. 2021. № 1. С. 28.

планирования инфраструктуры между собой и с соседними странами. Внешнее финансирование требует оценки потенциальных выгод от функционирования как инфраструктуры в целом, так и ее отдельных элементов.

Введенные в 2014 г. антироссийские санкции быстро нашли отражение в академических публикациях. Так А. Широ́в с соавторами выявили возможные макроэкономические последствия введенных санкций для экономических отношений РФ и ЕС в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе. Исследователи считают, что потери понесет не только Россия, но и европейские страны⁴⁷. Вопросы санкций, выдвинутых против России в 2014 г., и перспективы перехода к новому мировому порядку обсуждаются представителями стран, непосредственно не затянутыми в украинский конфликт. В связи с этим определенным интерес вызывает коллективный обзор⁴⁸, дающий, прежде всего, политическую оценку российско-украинскому конфликту 2014 г. представителями Бразилии, Индии, КНР и ЮАР. В выводах указывается, что лидеры стран БРИКС «руководствуются политическим прагматизмом» для «уравновешивания кажущегося доминирования Запада в международных отношениях».

Оценка санкционного давления, вводимого рядом недружественных стран против России с 2014 г., нашла отражение в последних российских исследованиях. А. Хлутков и Н. Межевич показывают, что «государства выражают себя на международной арене через свою внешнюю политику, которая может принимать две основные формы: дипломатии и стратегии»⁴⁹. По мнению авторов, назначение обеих форм заключается в соблюдении национальных интересов, защите безопасности и суверенитета. В 2022 г. дипломатию вследствие ситуационного обострения ситуации сменила стратегия оптимизации условий «для продолжения внутренних преобразований в интересах укрепления государства, обеспечения подъема экономики страны и повышения благосостояния ее граждан»⁵⁰.

Отметим, что санкции вводятся не только в отношении отдельных стран и представителей деловой и политической элиты, поддерживающих проводимую ими политику. В мировой практике возникают ситуации, когда в силу разных причин порты прекращают свою деятельность по перевалке грузов в целом или каких-либо отдельных их групп. В сложившихся обстоятельствах не подвергшиеся санкционному давлению порты получают возможность

⁴⁷ Широ́в А. А., Янговский А. А., Потапенко В. В. Оценка потенциального влияния санкций на экономическое развитие России и ЕС // Проблемы прогнозирования. 2015. № 4. С. 3–16.

⁴⁸ Между принципами и прагматизмом. Взгляд на украинский кризис из Бразилии, Индии, Китая, ЮАР [Электронный ресурс] / ред. Феликс Хетт, Моше Вин. Берлин, 2015. С. 5. URL: <https://library.fes.de/pdf-files/id-moe/11511.pdf>

⁴⁹ Хлутков А. Д., Межевич Н. М. Воспоминания о будущем: традиционные российские хозяйственные практики в новых внешнеполитических условиях. Статья первая. Промышленная политика // Управленческое консультирование. 2022. № 4. С. 11.

⁵⁰ Там же.

переориентировать на себя соответствующие потоки. С подобной ситуацией портовый бизнес столкнулся в декабре 2019 г. Управление по контролю за иностранными активами Государственной казны США (OFAC) на основании закона Магнитского ввела 9 декабря 2019 г. санкции в отношении мэра Вентспилса А. Лембергса и четырех связанных с ним отраслевых ассоциаций⁵¹. Парламент Латвии, внося поправки в законы, передал порты Вентспилса и Риги в ведение государства. На этом основании правительство страны учредило компанию «Ventas osta». 18 декабря 2019 г., после того как А. Лембергс вышел из правления порта, OFAC объявило об отмене санкций⁵². Несмотря на короткий период введения санкций, грузоотправители понесли убытки. В данной ситуации мажоритарные порты Латвии, Лиепая и Рига, в виду своей специализации не могли перераспределить обязательства порта Вентспилс между собой. Ограничения, наложенные на порт Вентспилс, продлились недолго. Однако при других обстоятельствах, в частности, благоприятной рыночной конъюнктуре, перераспределение возрастающего потока грузов может заинтересовать ведущие порты региона.

Транзитный потенциал стран Балтии также стал объектом академических исследований. Ряд специалистов⁵³ небезосновательно предполагает, что залогом привлекательности Прибалтики для товарных потоков повышения является их эффективность с точки зрения транспортных затрат. Последние выступают и как важнейших фактор размещения производства и объектов логистической инфраструктуры, следовательно, определяют начальные и конечные пункты перевозки, т.е. зону тяготения портов, или хинтерланд. Эксперты указывают и на критерии выбора маршрута перевозки. Актуальным является учет операционных издержек транспортировки и затрат на создание транспортной инфраструктуры, которые в будущем потребуют возмещения⁵⁴. Уже с 1990-х гг. выявление мотивации участников транспортного процесса сводятся не только к исследованию спроса и предложения на данном рынке, мобильности факторов⁵⁵, но и стратегическим предпочтениям ключевых игроков. В странах Балтии это относится, прежде всего, к узловым объектам, обслуживающим международные

⁵¹ Управление Вентспилского свободного порта, Агентство развития Вентспилса, Ассоциация развития бизнеса и Латвийская ассоциация транзитного бизнеса.

⁵² Антоненко О. Латвийский олигарх Айвар Лембергс попал под санкции США. Под угрозой работа Вентспилского порта// Русская служба Би-би-си, Рига. 10.12.2019. URL:<https://www.bbc.com/russian/features-50729930>. (дата обращения: 20.04.2020).

⁵³ White H.P. The geographical approach to transport studies. Discussion Paper in Geography N1. Salford University. Salford. 1977; Единая транспортная система/под ред. В. Г. Галабурды. М. Транспорт. 2001; Внешнеторговые транспортные операции и логистика/под ред. проф. Д. С. Николаева. М. АНКИЛ.1998; Mathieson R.S. The Soviet Union: an Economic Geography. Heinemann Educational Books. London. 1975.

⁵⁴ А. Лёш данный подход применил в 1930-е гг., но из-за научной изоляции Германии он получил распространение только во второй половине XX в.

⁵⁵ Hoyle B.S., Knowles R. Modern Transport Geography In: Modern Transport Geography. Belhaven. London. 1992.

потоки на протяжении длительного времени. Портовый бизнес требует особой координации вследствие необходимости учета не только региональных, но и глобальных трансформаций.

Деятельность портов как хозяйствующих субъектов освещается в техническом и операционном аспектах. Выбор морских портов определяется в большинстве случаев грузоотправителями или, в случае смешанных или интермодальных перевозок, специализированными операторами. Предпочтительная схема поставки внешнеторговых грузов в смешанном сообщении зависит от целой совокупности факторов. К их числу относят объем перевозок, расстояние, цену транспортировки, пропускные способности магистральных путей и портовых мощностей, сроки навигации, глубины фарватеров на подходах к портам, формы оплаты провозных платежей, размеры таможенных и других сборов в морских портах. Часто в расчет принимают порядок и продолжительность проведения таможенных и сертификационных процедур, а также толкование положений и инструкций государственных служб налоговыми органами на местах⁵⁶. Оптимизация процессов взаимодействия субъектов транспортной системы создает дополнительные перспективы сокращения издержек при формировании материальных потоков грузов⁵⁷. Интересна идея Чжан и Лам. Они применили модель Лотки-Вольтерры в исследовании эволюции морских кластеров⁵⁸. Юнг с соавторами⁵⁹ и Ли с соавторами⁶⁰ высоко оценили роль показателей работы портов в маршрутизации грузов. Вопросы конкуренции портов и их возможностей привлекать и переваливать грузы подробно изучены в трудах китайской научной школы⁶¹. Исследования портов восточной части Балтийского моря в большей части касались политико-географических аспектов их функционирования. Экономические вопросы и пути их коммерческого решения нашли лишь эпизодическое освещение в академической

⁵⁶ Куренков П., Сафронова А., Кахриманова Д. Логистика международных интермодальных грузовых перевозок // Логистика. 2018. №3. С. 24-27.

⁵⁷ Демин В., Карелина М., Терентьев А. Методика достижения динамического баланса между величинами пропускных способностей транспортно-складских комплексов и грузопотоков в логистических системах // Логистика. 2018. №2. С. 32-36.

⁵⁸ Zhang W., Lam J.S.L. Maritime cluster evolution based on symbiosis theory and Lotka-Volterra model // Maritime Policy & Management. 2013, Vol. 40, No. 2, P. 161–176,

⁵⁹ Jung H., Kim J., Shin K.S. Importance Analysis of Decision Making Factors for Selecting International Freight Transportation Mode // The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2019. Vol.35(1) P. 055-062.

⁶⁰ Lee T.-C., Wu C.-H., Lee P.T.W. Developing the fifth generation ports model. Impacts of the ECFA on seaborne trade volume and policy development for shipping and port industry in Taiwan maritime policy & management // Maritime Policy & Management. 2011. Vol. 38, No. 2. P. 1–21.

⁶¹ Chen T., Lee P.T.W., Notteboom T. Shipping line dominance and freight rate practices on trade routes: the case of the far east-south Africa Trade, // International Journal of Shipping and Transport Logistics. 2013. Vol. 5. No. 2. P. 155–173. Chang Y.T., Lee P.T.W. Overview of interport competition: issues and methods // Journal of International Logistics and Trade. 2007. Vol. 5. No. 1. P. 99–121. Lee P.T.W., Lam J.S.L. Developing the fifth generation ports model // Dynamic shipping and port developments in the globalized economy. Vol. 2: Emerging Trends in Ports / P.T.W. Lee, Cullinane K. (Eds). Palgrave MacMillan. London. UK. 2015 P. 186–210. Lee P.T.W., Lam J.S.L A review of port devolution and governance models with compound eyes approach // Transport Reviews. 2017. Vol. 37. No. 4. P. 507–520.

литературе⁶². Анализ конкурентных преимуществ порта, характеристика его грузовых терминалов в динамике также важны при принятии грузоотправителем решений о маршруте перевозки⁶³.

В качестве теоретического обоснования дальнейших сценариев развития прибалтийской транспортной инфраструктуры и дальнейших взаимоотношений РФ и стран Балтии в транспортной отрасли, на наш взгляд, целесообразно использовать концепцию «эффекта колеи»⁶⁴. Теория зависимости от предшествующего пути развития была первоначально разработана экономистами для объяснения процессов внедрения отраслевых инноваций. Выводы и практическое применение теории оказали сильное влияние на формирование концепции эволюционной экономики⁶⁵. Последователями данной научной школы было показано, что предсказуемое усиление небольших различий является непропорциональной причиной более поздних обстоятельств в более сильной форме⁶⁶. Б. Артур⁶⁷ привел яркую аналогию для «эффекта колеи»: «запертый историческими событиями»⁶⁸.

Лауреат Нобелевской премии Д. Норт⁶⁹ трактовал зависимость от ранее выбранного пути с позиции институциональной экономики. Он считал, что даже незначительные события и случайные обстоятельства, влияющие на принятие решений, направляют развитие по определенной траектории. Таким образом, эту теорию можно использовать для проверки гипотез и объяснения необходимости обращения и использования предыдущего хозяйственного и управленческого опыта, практиковавшегося на протяжении, по крайней мере, двух последних столетий.

А. Хлутков и Н. Межевич подчеркивают, что «в ряде случаев экономические и политические практики прошлого, от которых по тем или иным причинам ранее отказались,

⁶² См., например, Pavuk O.A. Comparison of port activities of the East Coast of the Baltic Sea: 1996–2016. 2017. Technology Audit and Production Reserves. 4(5(36)):15-19

⁶³ Прохоров В., Адуконис Н. Значение комплекса грузовых терминалов в порту Усть-Луга для экономики России // Логистика. 2018. №3. С.32-38.

⁶⁴ англ. Path Dependency

⁶⁵ Nelson, R; Winter, S. An evolutionary theory of economic change. Harvard University Press. 1982.

⁶⁶ См., например, Liebowitz S.; Margolis S., Bouckaert B., De Geest G. (eds.). Encyclopedia of Law and Economics. Volume I. The History and Methodology of Law and Economics. Cheltenham: Edward Elgar. 2000. p. 985. - URL: <https://web.archive.org/web/20101206033616/http://encyclo.findlaw.com/0770book.pdf>

⁶⁷ Arthur, W. Brian 'Competing Technologies, Increasing Returns, and Lock-In by Historical Events', Economic Journal, (1989), Vol. 97. Pp. 642-665.

⁶⁸ англ. 'lock-in by historical events'

⁶⁹ North D. N. Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge University Press, 1992., Евтихова С.А., К вопросу о сценариях развития транспортной инфраструктуры стран Балтии в XXI веке // Проблемы современной экономики.2023 №2. с. 262-266

вновь становятся эффективными... Набор решений текущего момента ограничен решениями, которые были приняты ранее»⁷⁰.

Особый вклад в исследование роли и места прибалтийских стран в европейских и глобальных интеграционных процессах внес Н. М. Межевич. В докладе «Вверх по лестнице, которой не было. Тридцать лет постсоветской Прибалтики»⁷¹ дается обстоятельный анализ современного состояния экономики стран Балтии. Исследование динамики ключевых национальных показателей позволило авторам охарактеризовать достижения постсоветского развития, в частности, в области транспорта и логистики.

Транзитный потенциал стран Балтии до 2020 г. и в период пандемии обстоятельно изучен российскими и зарубежными исследователями. Они в большей степени фокусировали внимание на китайском (азиатском) направлении транзита⁷², а также стратегических интересах российского правительства и деловых кругов использовать прибалтийскую портовую инфраструктуру. К. Холопов и П. Раровский⁷³ исследуют конкурентные маршруты транзитных контейнерных перевозок Азия – Европа по российской территории. В средствах массовой информации встречаются деловые предложения по налаживанию сотрудничества между портами.

В условиях открытой экономики и неограниченного контролирующими органами сотрудничества с зарубежными странами формируются маршруты транспортировки грузов через порты соседних государств. Применительно к прибалтийским странам это означает, что их морские порты конкурируют за привлечение грузов как отечественных грузоотправителей, так и отправляемых из зарубежных стран. В процессе организации транспортировки грузов появляются идеи координировать и кооперировать деятельность находящихся на небольшом расстоянии портов, не выходя при этом за рамки антимонопольного законодательства. По мнению губернатора Краснодарского края, целесообразно объединить усилия портов

⁷⁰ Хлутков А. Д., Межевич Н. М. Воспоминания о будущем: традиционные российские хозяйственные практики в новых внешнеполитических условиях. Статья первая. Промышленная политика // Управленческое консультирование. 2022. № 4. С. 13.

⁷¹ Межевич Н.М., Сенник Н.М.. Экспертный доклад / Санкт-Петербург, 2021. Сер. Экономика. 37 с.

⁷² См., например, Шамахов В. А., Межевич Н. М., Го Шухун. Некоторые замечания к оценке потенциальной роли транзита из КНР через государства Прибалтики // Управленческое консультирование. 2021. № 12. С. 10–16. Межевич Н. М., Шамахов В. А. Беларусь и государства Прибалтики в системе транспортной политики России и Китая: научный доклад. СПб. : ИПЦ СЗИУ РАНХиГС, 2019. Efimova E. & Vroblevskaya S. Are Eastern Baltic Ports the drivers of Eurasian trade? // International Journal of Management and Economics. 2019. Vol. 55. No 3. P. 1-14. Китай и Восточная Европа: звенья нового Шелкового пути / отв. ред. В. Михеев, В. Швыдко. М. : ИМЭМО РАН, 2016.

⁷³ Холопов К.В., Раровский П.Е. Российский рынок международного контейнерного транзита в 2019 году и перспективы его развития// Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 9. С. 63.

Новороссийск, Туапсе и Тамань, располагающихся в регионе, для привлечения и перевалки грузов, что даст возможность увеличить мощность портов на 30%⁷⁴.

Современная практика показывает, что рыночная ситуация может способствовать налаживанию конструктивного сотрудничества потенциальных и реальных конкурентов. Традиционные подходы, предполагающие либо усиление конкурентных преимуществ портов, либо развитие партнерских отношений в периоды глобальных и региональных кризисов могут быть успешно дополнены формированием промежуточной позиции, предполагающей достижение устойчивых конкурентных преимуществ за счет налаживания сотрудничества в определенных сторонами сферах⁷⁵. Появившиеся во второй половине XX века и нашедшие отражение в междисциплинарных исследованиях идеи возможного сочетания конкуренции и кооперации, или стратегии коопетиции⁷⁶, объясняют поведение хозяйствующих субъектов в неустойчивой экономической и геополитической среде.

Исследования по вопросам сотрудничества и конкуренции проводятся на протяжении восьми десятилетий в различных теоретических областях. Традиционно отношения между компаниями-конкурентами изучались в экономической теории с фокусом на промышленную или рыночную структуру⁷⁷. В последние годы отдельное внимание уделяется внутрифирменной конкуренции, в том числе в рамках конгломератов⁷⁸. В современной литературе по стратегическим альянсам⁷⁹ анализируются в большей степени отношения в рамках межфирменных объединений, а не их структура. Парадоксальные дуалистические отношения компаний возникают, когда фирмы сотрудничают в некоторых видах деятельности в контексте стратегического альянса и в то же время конкурируют друг с другом в других видах деятельности⁸⁰. Это явление и получило название коопетиции. Коопетиция предполагает два различных способа взаимодействия, основанные, с одной стороны, на враждебности из-за

⁷⁴ Губернатор Кубани: в рамках создания Южного хаба мощность портов региона увеличат на 30% // Морские порты. 2020. № 1. URL:<http://www.morvesti.ru/news/1679/83085/>. (дата обращения: 20.04.2020)

⁷⁵ Ефимова Е. Г., Воловой В., Вроблевкая С. А. Морские порты Восточной Балтики и транзитная политика Российской Федерации: конкуренция или сотрудничество? // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3 С. 125—148.

⁷⁶ Co-opetition: от co-operation и competition (англ.).

⁷⁷ Тироль Ж. Рынки и рыночная власть: теория организации промышленности. в 2 тт. СПб.: Экономическая школа 2000. ХЛП+745 с.

⁷⁸ Baumann O., Eggers J. P., Stieglitz N. Colleagues and Competitors: How Internal Social Comparisons Shape Organizational Search and Adaptation // Administrative Science Quarterly. 2019. Vol.64, No 2, P. 275-309.

⁷⁹ Greve H., Rowley T., Shipilov A. Network advantage: How to unlock value from your alliances and partnerships. New York, NY: John Wiley & Sons. 2014. 320 p.; Managing Multipartner Strategic Alliances. T.K. Das (ed). Charlotte, NC : Information Age Publishing. 2015. 278 p.; Reuer J. J., Lahiri N. Searching for alliance partners: Effects of geographic distance on the formation of R&D collaborations // Organization Science. 2014. Vol.25 (1). P. 283–298.; Chatterjee S., Matzler K. Simple Rules for a Network Efficiency Business Model: the case of Vizio // California Management Review. 2019. Vol. 61(2). P. 84-103.

⁸⁰ Strese S., Meuer M.W., Flatten T.C., Brettel M. Examining cross-functional cooptation as a driver of organizational ambidexterity // Industrial Marketing Management. 2016. Vol. 57. P. 4.

противоречивых интересов, а с другой – на доверии и взаимной приверженности достижению общих целей. В основе разработки синкретической модели конкуренции и сотрудничества лежат теория транзакционных издержек, ресурсно-ориентированный подход и теория игр.

Для обоснования межфирменного сотрудничества используется теория транзакционных издержек. В частности, данный подход оправдывает существование кооперации в пользу передачи «неявного знания»⁸¹ между фирмами. Традиционные рыночные механизмы здесь не применимы, поскольку, в случае неведения потенциальным покупателем истинной ценности этих знаний, их раскрытие парадоксальным образом снижает стоимость, поскольку тогда он будет обладать ими, не платя за них⁸². Теория транзакционных издержек предсказывает более высокую вероятность неудач, когда партнеры являются прямыми конкурентами. В этом случае конкуренты стремятся максимизировать свои доли на рынке. Их противоречащие друг другу цели ведут к снижению коммерческих показателей акторов и, в конечном итоге, к их ликвидации.

Ресурсный подход предполагает достижение конкурентного преимущества через обладание уникальными возможностями, которые позволяют фирме предлагать своим клиентам лучшие товары и услуги, чем конкуренты⁸³. В основе этого подхода первоначально лежали два фундаментальных допущения: фирмы неоднородны по своему ресурсному профилю, и ресурсы абсолютно (полностью) не мобильны между фирмами. Таким образом, устойчивые различия в прибылях фирм могут быть объяснены различиями в ресурсах. Тис с соавторами предлагают динамичный процесс и фокусируют внимание на том, как накапливаются и используются ресурсы для создания устойчивого конкурентного преимущества⁸⁴. Согласно этому подходу, стратегия накопления ценных технологических активов часто оказывается недостаточной для поддержания значительного конкурентного преимущества. Компании нуждаются в постоянном обновлении компетенций, позволяющем достичь соответствия с изменяющейся деловой средой. Динамический анализ лежит в основе изучения накопления ресурсов в результате как конкуренции, так и сотрудничества⁸⁵. Конкурентное преимущество организации может основываться на неформальных отношениях ее сотрудничества с партнерами-поставщиками, клиентами и партнерами, с которыми она сотрудничает и конкурирует. Компании часто ищут

⁸¹ Tacit knowledge — вид знания, передача которого другому актору вызывает трудности.

⁸² Bengtsson M., Kock S. Coopetition—Quo vadis? Past accomplishments and future challenges // *Industrial Marketing Management*. 2014. Vol.43. P.182.

⁸³ Barney J.B. Firms resources and sustained competitive advantage // *Journal of Management*. 1991. Vol.17(1). P. 99-120.; Leiblein M.J., Chen J.S., Posen H.E. Resource Allocation in Strategic Factor Markets: A Realistic Real Options Approach to Generating Competitive Advantage // *Journal of Management*. 2017. Vol. 43 No. 8, P. 2588 –2608.

⁸⁴ Teece D.J.; Pisano G., Shuen A. Dynamic Capabilities and Strategic Management // *Strategic Management Journal*. 1997. Vol. 18(7). P. 509-533.

⁸⁵ Lado A.A., Boyd N.G., Hanlon S.C. Competition, cooperation, and the search for economic rents: A syncretic model // *Academy of Management Review*. 1997. Vol. 22(1). P.115.

коопетиторов для привлечения важных трудноприобретаемых ресурсов (побочные эффекты, коммерческие навыки, финансирование и т.д.).

Теория игр формально подходит для анализа взаимоотношений между близлежащими портами. Она позволяет анализировать рыночные ситуации с малым числом игроков, ограниченной информацией, скрытыми действиями, возможностями неблагоприятного отбора или неполными контрактами. М. Новак с соавторами⁸⁶ применили эту теорию для изучения ситуаций, в которых возникает (или не возникает) кооперативное равновесие в результате взаимных взаимодействий между участниками. А. Бранденбургер и Б. Нейлбафф⁸⁷ показали, что эта теория позволяет изучить возможности получения выгоды через стратегию коопетиции. В основе их доводов лежит дилемма заключенных, позволяющая избежать издержки и получить прибыль. В борьбе за свою долю рынка фирма может выбрать сотрудничество с другой фирмой, соревнование с ней или игнорирование ее. Сочетание выбора приводит к различным типам поведения: одностороннему сотрудничеству, взаимному сотрудничеству, одностороннему отступничеству, взаимному отступничеству. А. Бранденбургер и Б. Нейлбафф показали, что фирма может использовать теорию игр как для получения выигрышей с положительной суммой, так и выгод с нулевой суммой, что особенно важно для акторов портовой отрасли. Поиск беспроеигрышных взаимоотношений с конкурентами побуждает менеджеров использовать конкурентную имитацию для получения преимущества и концентрироваться на стратегических шагах других игроков, а не на своих собственных стратегических позициях. М. Петрайте и В. Длугоборските⁸⁸ аргументировали возможности и преимущества использования коопетиционных стратегий агентами из малых стран, включенных в глобальные сетевые структуры.

Сотрудничество и конкуренция как альтернативы стратегического поведения широко освещены в научной литературе. Большинство специалистов в области стратегического менеджмента склонны рассматривать конкуренцию и сотрудничество как противоположные концепции развития. Эта точка зрения неудачна тем, что вынуждает исследователей и менеджеров ранжировать стратегические альтернативы и выбирать одну из них. В результате сочетания кооперативного и конкурентного поведения можно выделить несколько вариантов в

⁸⁶ Nowak M.A., Sigmund K., Leibowitz M.L. Cooperation versus Competition // *Financial Analysts Journal*. 2000. Vol. 56(4). P. 13-22

⁸⁷ Бранденбургер А., Нейлбафф Б. Co-opetition. Конкурентное сотрудничество в бизнесе. М. Омега-Л. 2012. 352 с.

⁸⁸ Petraite M., Dlugoborskyte V. Hidden champions from small catching-up country: leveraging entrepreneurial orientation, organizational capabilities and Global networks // *Global Opportunities for Entrepreneurial Growth: Cooperation and Knowledge Dynamics within and Across Firms* / S. Sindakis, Theodorou P (eds).. UK. Emerald Publishing. 2018. P. 91-123.

рамках стратегического альянса⁸⁹: отношения с доминированием сотрудничества, равноправные отношения (коопетития) и отношения с доминированием конкуренции.

Бенгтссон и Кок⁹⁰ показали, что кооперативное поведение представляет собой ситуацию, когда партнеры стремятся к взаимной выгоде путем объединения взаимодополняющих ресурсов, навыков и возможностей. В этом случае общие цели более важны, чем максимизация прибыли или противопоставление одного актора другому. Партнеры вносят свой вклад в общую созданную ценность в отношениях и довольствуются меньшей долей прибыли для поддержания отношений. Арслан⁹¹ подчеркивает, что общие выгоды отдельной организации составляют определенную долю этой стоимости, размер которой зависит от ее переговорной силы.

Чай с соавторами исследовал взаимосвязи между кооперацией, конфликтами, доверием и эффективностью инновационной деятельности в сфере B2B. Проведенный ими эконометрический анализ показал, что кооперация положительно связана с эффективностью технологических инноваций, и последствия конфликтов зависят от уровня доверия в кооперативных отношениях⁹². Доверие порождает экономическую ренту несколькими способами⁹³: уменьшает неопределенность, служит механизмом социального контроля и снижает транзакционные издержки. О. Уильямсон отмечает, что достижение своих целей, в том числе обманом путем, игнорирование интересов партнеров в итоге приводит к росту транзакционных издержек⁹⁴.

Конкурентное поведение, или отношения, в которых доминирует конкуренция, отражает ориентацию фирмы на достижение более высокой производительности и создание конкурентного преимущества по сравнению другими фирмами либо путем манипулирования структурными параметрами отрасли в своих интересах⁹⁵, либо путем развития трудно поддающихся имитации отличительных компетенций⁹⁶. Конкурентная стратегия поведения,

⁸⁹ Lado A.A., Boyd N.G., Hanlon S.C. Competition, cooperation, and the search for economic rents: A syncretic model // *Academy of Management Review*. 1997. Vol. 22(1). P.120-124.

⁹⁰ Bengtsson M., Kock S. Coopetition—Quo vadis? Past accomplishments and future challenges // *Industrial Marketing Management*. 2014. Vol.43. P.180–188.

⁹¹ Arslan B. The interplay of competitive and cooperative behavior and differential benefits in alliances // *Strategic Management Journal*. 2018. Vol. 39. P.3222–3246.

⁹² Chai L., Li J., Tangpong Ch., Clauss Th. The interplays of coopetition, conflicts, trust, and efficiency process innovation in vertical B2B relationships // *Industrial Marketing Management*. 2020. Vol. 85. P. 269-280.

⁹³ Lado A.A., Boyd N.G., Hanlon S.C. Competition, cooperation, and the search for economic rents: A syncretic model // *Academy of Management Review*. 1997. Vol. 22(1). P.121.

⁹⁴ Williamson O. E. Behavioral Assumptions // *The Economic Institutions of Capitalism. Firms, Markets, Relational Contracting*. O.E.Williamson (ed). N.Y.: The Free Press. 1985. P.44–52.

⁹⁵ Портер М. Конкурентное преимущество. Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость. М. Альпина Паблицер. 2019. 716 с.

⁹⁶ Barney J.B. Firms resources and sustained competitive advantage // *Journal of Management*. 1991. Vol.17(1). P. 99-120.

таким образом, может помочь компаниям достичь большей эффективности производства, а также способствует развитию творчества и росту инновационной активности. Ладо с соавторами⁹⁷ подвергли эту точку зрения критике. По их мнению, соперники склонны структурировать свои отношения по правилам игры с нулевой суммой. Конкуренция может побудить фирмы создать барьеры вокруг своих компетенций, что в будущем затруднит сотрудничество. Такое поведение помогает организации получать временную выгоду, но затрудняет поддержание конкурентного преимущества в течение длительного времени.

В академических исследованиях отмечается, что именно взаимозависимость конкурентов, обусловленная структурными условиями, может объяснить, почему конкуренты сотрудничают и конкурируют одновременно. В работах по стратегическим альянсам доказывается, что, несмотря на конфликтные и противоборствующие отношения, сотрудничество между конкурентами может иметь много преимуществ. Кроме того, синкретизм конкуренции и сотрудничества способствует большему приросту знаний, экономическому развитию, техническому прогрессу и коммерческому успеху, чем конкуренция или сотрудничество, осуществляемые по отдельности⁹⁸.

Д. Норд⁹⁹ показывает, что стимулируемые конкуренцией внутрифирменные инновации способствуют приумножению знаний, экономическому, техническому и рыночному росту при условии, что права собственности хорошо защищены. Йорде и Тис¹⁰⁰ считают, что межфирменное сотрудничество также может стимулировать социально-экономический прогресс путем активизации развития и использования знаний, увеличения объема и качества товаров и услуг, а также расширения рынков сбыта. Сотрудничество с конкурентами, как известно, дает возможность достаточно близко изучить соперников, чтобы предсказать, как они поведут себя, когда альянс распадется. Коцолино и Ротаермель обращают внимание на то, что дискретность взаимодополняющих активов (ресурсов) актуализирует необходимость построения теоретической модели, объясняющую конкуренцию и сотрудничество агентов рынка. В частности, руководство компаний склонно к более тесному сотрудничеству, в частности, в экономически и политически нестабильные периоды. Такие «разломы» также дают возможность существующим фирмам пересмотреть свои конкурентные и кооперативные стратегии в рамках

⁹⁷ Lado A.A., Boyd N.G., Hanlon S.C. Competition, cooperation, and the search for economic rents: A syncretic model // *Academy of Management Review*. 1997. Vol. 22(1). P.119.

⁹⁸ Lado A.A., Boyd N.G., Hanlon S.C. Competition, cooperation, and the search for economic rents: A syncretic model // *Academy of Management Review*. 1997. Vol. 22(1). P.118.

⁹⁹ North D.C. *Institutions, institutional change and economic performance*. New York: Cambridge University Press. 1990. 164 p.

¹⁰⁰ Jorde J.M., Teece D.J. Competition and cooperation: Striking the right balance // *California Management Review*. 1989. Vol. 31(3). P.25-37.

отдельных отраслей. Рассмотрение стратегических альянсов между старыми участниками рынка и новыми инновационными предприятиями показало возможность использования такого сотрудничества не только для адаптации к радикальным изменениям, но и для получения конкурентного преимущества¹⁰¹.

Благодаря этому типу связей можно получить и другие общие преимущества, характерные для стратегического альянса: дополнение и усиление позиций сторон в производственной деятельности, внедрении новых продуктов, выходе на новые рынки, снижении затрат и рисков, создании и передаче технологий и возможностей. Ряд исследователей признает, что ключевые ограничения внедрения стратегии коопетиции не всегда улучшают конкурентные позиции фирмы. Это происходит, когда затраты, обусловленные необходимостью поддержания баланса актора в новой окружающей среде, проведения рутинных мероприятий и наличия организационных ресурсов для развития отношений сотрудничества, оказываются выше, чем ожидаемые выгоды. Проблемы могут также возникнуть в связи с возможной невосприимчивостью акторов к современным знаниям и технологиям, а также ошибками в управлении инновациями, что ведет к изменению доступности ресурсов, включая информационные, и появлению сильных конкурентов¹⁰².

Все вышесказанное доказывает, что транспортная инфраструктура стран Балтии остро нуждается в тщательном междисциплинарном исследовании и современных логистических решениях. В последние десятилетия появились новые методики¹⁰³, позволившие создавать и эксплуатировать сложные транспортные сети. Несмотря на сложность реализации трансграничных проектов, а также сложности и неудачи, постигшие некоторые из них¹⁰⁴, в целом можно констатировать их 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, сдерживающая реализацию крупных проектов, в настоящее время предусматривается новыми европейскими программами, в рамках которых повышается ответственность стран и регионов за создание и модернизацию инфраструктуры. Изучение транспортной инфраструктуры стран

¹⁰¹ Cozzolino A., Rothaermel F.T. Discontinuities, competition, and cooperation: Coopetitive dynamics between incumbents and entrants // *Strategic Management Journal*. 2018. Vol. 39. P.3054.

¹⁰² Estrada I., Faems D., de Faria P. Coopetition and product innovation performance: The role of internalknowledge sharing mechanisms and formal knowledgeprotection mechanisms // *Industrial Marketing Management*. 2016. Vol. 53(2). P.56-65.; Bouncken R.B., Clauß T., Fredrich V. Product innovation through coopetition in alliances: Singular or plural governance? // *Industrial Marketing Management*. 2016. Vol. 53. P. 77–90.

¹⁰³ См., например, Rodrigue J.-P. *The Geography of Transport Systems*. Fifth Edition. 2020. NY: Routledge. 456 p.

¹⁰⁴ К сложностям следует отнести срыв графика строительства железной дороги Rail Baltica. Самым неудачным трансграничным проектом ЕС является не относящийся к прибалтийскому региону Евротоннель.

Балтии в исторической ретроспективе позволит определить дальнейшую колею ее исторического развития.

1.2. Факторы формирования транспортной инфраструктуры стран Балтии. История вопроса

Транспортную инфраструктуру стран Балтии следует рассматривать системно, с позиции главных экономических и социальных параметров: макроэкономических показателей, межфирменного взаимодействия, инновационных технологий, национальных рынков труда, культурно-исторических связей. Правительства стран Балтии справедливо исходят из того, что развитая инфраструктура упрощает товарный и информационный обмен, обеспечивает непрерывность процессов материального производства, а современная пространственная организация коммерческой деятельности требует гибкого логистического сопровождения. Исторически сложившееся коммерчески оправданное географическое размещение предприятий не гарантирует формирование сбалансированных товарных потоков в адрес портов зарубежных государств. В условиях нестабильной геополитической ситуации затрудняется исследование текущих и прогнозирование будущих перевозок. Этому препятствует ряд причин. Прежде всего, наблюдаются расхождения в содержании коммерческой информации и движении товаров в материально-вещественной форме по времени и географическому направлению даже в рамках одного контракта. Сложно точно предвидеть время и направление перемещения груза. Отсюда повышаются риски в процессе создания и модернизации объектов транспортной инфраструктуры даже в экономически и политически стабильной ситуации.

Коммерческие и инвестиционные отношения на рынке транспортно-логистических услуг прибалтийских стран регулируются на основе принципов рыночных отношений, свободного перемещения капитала, товаров и рабочей силы. Кроме того, следует учитывать, что функционирование национальных транспортных инфраструктур стран Балтии, являющихся членами ЕС, регулируется национальными нормативными актами, согласованными с законодательством и директивами Европейского Союза. Все государства учитывают действующие международные нормы и стандарты.

Философия ведения национального бизнеса, оказывающая влияние на механизмы перевозки грузов, в странах Балтии различается. Принимая международные коммерческие и технические стандарты, страны, исходя из своих обычаев и поставленных установок, выбирают модель деловых отношений, основанную на расчете и/или на доверии. В случае, когда соседние страны, имеющие большой товароборот, выбирают разные модели, транспортное обеспечение

может существенно затрудняться. В случае стран Балтии достигнуть точного согласования организации материальных потоков трудно. В условиях конкуренции, при отсутствии долгосрочных соглашений на всех уровнях производства, фирмы часто вынуждены накапливать буферные запасы. В итоге транспортировка грузов становится еще более неритмичной.

Подобного рода отношения складывались на протяжении столетий. Поэтому изучение портов стран Балтии в исторической ретроспективе поможет актуализировать экономические и коммерческие отношения стивидорных компаний и прогнозировать дальнейшее развитие событий. Обращаем внимание, что в данной части работы будет освещено развитие портовой инфраструктуры до 2010-х гг.

В основе транспортной инфраструктуры стран Балтии лежат порты. Именно они стали драйверами развития региональной экономики и сухопутной инфраструктуры.

Порты стран Балтии

Страны, имеющие выход к морю, неизбежно строят свою транспортную инфраструктуру, опираясь на расположение и специализацию портов. Именно порты являются драйверами, иногда ведущими, их экономического развития, принимая во внимание, что большая часть международной торговли обеспечивается морскими перевозками. С другой стороны, исторический экскурс показывает, что сухопутные связи с хинтерландом становятся важным фактором привлечения грузов и, как следствие, коммерческого успеха. Не стоит забывать и о том, что морские порты играют стратегическую роль, являясь гарантом национальной безопасности.

Современная роль и экономические характеристики прибалтийских портов предопределены траекториями их исторического развития. Поэтому считаем необходимым начать исследование именно с их исторической ретроспективы. Последовательно рассмотрим мажоритарные порты Эстонии, Латвии и Литвы.

Первые свидетельства о морских перевозках в регионе, охватывающем современную Эстонию, датируются VIII-VII веками до н.э. Гавань Таллинна уже с IX века упоминается как удобное прибежище для торговых судов. Первая современная крепость была построена на холме Тоомпеа в 1050 г., а первые исторические упоминания о городе-порте датируются 1154 г. В 1219 г. датчане захватили Таллиннский порт и построили там новую крепость.

В XIII в. Таллинн попеременно входил в состав Дании и Швеции. Затем он вошел в сферу интересов Тевтонского ордена. Именно с его подачи Таллинн с 1285 г. был включен в состав Ганзейского союза, что придало городу и порту еще большее торговое значение и значимость. Город-порт перешел к Швеции в 1561 г., когда орден был распущен. В периоды пребывания в

составе Швеции шло активное развитие водных путей и портов. По данным Национального архива Эстонии, План развития Таллиннского порта был перенесен на бумагу в 1630 г., во времена шведского правления.

С 1710 г. Таллинн вошел в состав Российской империи в результате Северной войны. По указу императора Петра I было начато строительство укрепленного военного порта. Несмотря на местное самоуправление в рамках Эстонского герцогства, дальнейшая история и развитие города тесно переплеталась с историей Российской империи. Во время двухсотлетнего периода правления Российской империи порт Таллинн и другие сооружения северного побережья Эстонии были военными объектами. Главными торговыми портами Балтийского моря стали Санкт-Петербург и Рига. Таллинн в середине XIX века классифицировался лишь как торговый порт 2-го разряда.

Тем не менее, с развитием пароходства, в 1837 году было открыто регулярное морское сообщение с Хельсинки, а к 1840 году паромы линии Таллинн – Хельсинки перевезли 5 139 пассажиров. В середине XIX века было налажено паромное сообщение со Стокгольмом. Открытие в 1880 г. прямого железнодорожного сообщения с Санкт-Петербургом способствовало дальнейшему развитию морского порта Таллинна. В 1881–1904 гг. были сооружены новые набережные с каменными парапетами, построены волноломы и полностью реконструирован Западный мол. Однако после окончания Первой мировой войны значение порта было утрачено. Причиной стало разрушение торговых связей с Россией.

1920-е гг. были сложным периодом для портов Эстонии, так как транзитные потоки из России резко сократились. Портовые сооружения реконструировались под более стабильные паромные линии. К 1928 г. порт Таллинн обслуживал уже 13 международных паромных направлений. В 1930-е гг., с началом экономического подъема и ростом внешнеторгового оборота, экспортировались древесина и пиломатериалы, импортировались хлопок и черные металлы. Однако в октябре 1939 г., после начала Второй мировой войны, Таллиннский порт закрылся для торговых и рыболовных судов. Паромное сообщение с Хельсинки прекратилось 1 декабря.

Во время бомбежек в Великую Отечественную войну большинство зданий и сооружений порта были разрушены. С 1953 года началась масштабная реконструкция порта, заработали новые терминалы и модернизировалась перегрузочная техника. К 1975 г. порт города был полностью восстановлен и начал действовать на полную мощность. В конце 1970-х гг. принято решение о строительстве нового торгового порта для импорта зерна и фруктов. Глубоководный порт Мууга открыт в 1986 г.

Пассажирское сообщение с Хельсинки было восстановлено в июле 1965 г. Паромным сообщением пользовались преимущественно финские граждане. В 1980 г., в преддверии парусной регаты Московской Олимпиады, между Таллинном и Хельсинки начало курсировать построенное в Польше судно Georg Ots.

Осенью 1991 г. порты Таллинна, Копенгагена и Ростка выступили инициаторами создания Организации балтийских портов (ВРО), на базе которой в настоящее время осуществляется сотрудничество крупнейших портов Балтийского моря. В декабре 1991 г. Таллиннский морской порт и порт Мууга были объединены в государственное предприятие Tallinna Sadam. С середины 1990-х гг. проводилась реконструкция порта Ванасадам, завершившаяся в 2018 г. В 1996 г. госпредприятие Tallinna Sadam было преобразовано в акционерное общество. В начале XXI века ключевыми направлениями развития порта стали строительство логистического и промышленного парков в порту Мууга, открытие свободной зоны, регулярное круизное сообщение, появление новых судов на линиях Таллинн – Хельсинки и Таллинн – Стокгольм. Большое внимание уделяется внедрению информационных технологий «умного порта» в целях повышения эффективности управления движением и последующего перевода национального транспортно-логистического комплекса на цифровые технологии.

В настоящее время АО Tallinna Sadam является портом типа «лендлорд»¹⁰⁵, который управляет инфраструктурой и оказывает навигационные услуги.

Вторым по величине и значимости портом Эстонии является Силламяэ. Силламяэ, рекреационная зона на побережье Финского залива, до 1917 г. принадлежало семье Штакельберг. После получения Эстонией независимости в 1918 г. началось превращение Силламяэ в промышленный поселок. В 1928 г. был построен завод по переработке горючего сланца, добываемого недалеко от Силламяэ, в посёлке Вийвиконна, электростанция и небольшой порт. До 1940 года завод, производящий горючие и смазочные масла, принадлежал фирме "Кренкель-Рамен".

Во время Великой Отечественной войны в Силламяэ находилась ремонтная танковая база. Завод производил топливо для подводных лодок. Ввиду стратегической значимости район был сильно укреплен немецкими войсками. В апреле – сентябре 1944 г. вследствие ожесточенных боев город, завод и порт были разрушены.

27 июля 1946 г. на месте разрушенного сланцеперегонного завода было принято решение построить сланцехимический завод по извлечению урана из местного сырья, диктионемового сланца. В начале 70-х гг. завод стал перерабатывать минерал лопарит, содержащий

¹⁰⁵ Одна из форм управления портом (от англ. landlord – собственник недвижимости, землевладелец), при которой собственник земли и акватории, прилегающей к порту, сдает терминалы в аренду стивидорным компаниям.

редкоземельные элементы. Фактически до распада СССР Силламяэ был закрытым городом. Поэтому восстановление порта не предпринималось. С приобретением Эстонией независимости в 1991 г. завод «Силмет» был полностью перепрофилирован на выпуск редкоземельных металлов¹⁰⁶. В сентябре 2003 г. начинается строительство порта. Порт открыт для международной навигации с 14 октября 2005 г. Первое судно зашло в порт уже 25 октября 2005 г. В настоящее время это универсальный глубоководный порт, 15 причалов которого глубиной до 16м позволяют принимать любые суда, способные заходить в Балтийское море через Датские проливы. Многофункциональный порт имеет пять терминалов: SILSSTEVE, ALEXELA, EUROCHEM, DBT, SILPORT TRUCKSTOP.

Порт имеет международный сертификат безопасности ISPS. Он является Свободной зоной Первой категории ЕС, что позволяет производить операции отчуждения товара при 0% ставке налога с оборота, а также осуществлять хранение грузов, следующих транзитом через Эстонию без уплаты налогов, акцизов и пошлин¹⁰⁷. Является портом типа «лендлорд», владеющим землей в 750 га, инвестирующим в развитие инфраструктуры и сдающим землю независимым операторам и производственным компаниям на срок до 99 лет с правом на застройку. Портом управляет акционерное общество с 100% частным капиталом (50% акций принадлежит SILMET Grupp (Эстония) и 50% российским предпринимателям).

Исследование портов Латвии начнем со Свободного порта Рига.¹⁰⁸ Река Даугава входила в торговый путь «из варяг в греки», или Янтарный путь Даугава-Днепр, соединявший Балтийское и Черное моря еще в V в. Небольшое поселение ливов в устье Даугавы было удобной естественной гаванью, где корабли могли укрыться от непогоды и перегружать товары. Гавань стала удобным местом торговли для скандинавских, немецких и российских купцов, прибывавших сюда как по морю, так и по реке Даугаве.

Прибывший в начале XIII века в низовья Даугавы немецкий рыцарский орден, возглавляемый епископом Альбертом, основал город Рига. Городской совет сразу заключил торговые соглашения с восточными землями, потом и с ганзейскими городами. Рига стала важным международным торговым портом и членом Ганзейского союза. В XIV веке в Риге, с переходом под власть Ливонского ордена, усилилось влияние Ганзейского союза. Как результат, развивалась торговля, процветали строительство и ремесла. Через Рижский порт

¹⁰⁶ В 2011 г. он был приобретен американской корпорацией Molycorp. Источник: Molycorp купил последние акции силламяэского завода Silmet - URL: <https://rus.delfi.ee/statja/60405298/molycorp-kupil-poslednie-akcii-sillamyaeskiego-zavoda-silmet>.

¹⁰⁷ Порт Силламяэ. Буклет - URL: https://www.silport.ee/SILPORT-booklet_rus.pdf?rand=159

¹⁰⁸ Официальный сайт Рижского Свободного Порта - URL: <https://top.lv/ru/vesture>

импортировались металлические изделия, специи, соль и ткани. Экспортировались, в основном, воск, лен, конопля, древесина и мех.

Великие географические открытия положительно повлияли на развитие торговли между европейскими портами. Развитие судостроения и морских грузоперевозок генерировали спрос на зерно и древесину. Самым ценным материалом, который вывозился из Рижского порта, были мачтовые деревья. Для оптимизации логистических потоков порт переместился выше по течению Даугавы. К перечню импортируемых товаров добавились колониальные товары.

В период 25-летней Ливонской войны посланники Рижской думы вели переговоры со Священной Римской империей о предоставлении Риге статуса вольного города. Однако, в результате передела земель Ливонского ордена, Рига перешла под власть Речи Посполитой. Король Стефан Баторий издал приказ о взыскании первой в истории Рижского порта таможенной пошлины¹⁰⁹, составлявшей около 2% от стоимости всех ввозимых и вывозимых товаров. Несмотря на сохранившуюся востребованность порта (по документам городской думы в 1591 г. в порт зашло 391 парусное судно), во время польского правления его конкурентоспособность снизилась из-за высоких налогов.

В ходе польско-шведской войны в целях усиления влияния в регионе Балтийского моря, шведские войска блокировали порт, что ограничивало торговлю. В 1621 г. шведы сломили сопротивление горожан. Король Швеции Густав II Адольф, понимая важность торговли для развития города, предоставил Риге привилегию, согласно которой местные торговцы могли беспрепятственно поддерживать торговлю с «Русским царством и городами с восточнославянским населением, входившими в состав Речи Посполитой»¹¹⁰. Испытывая финансовые трудности, в 1629 г. король ввел повышенную таможенную пошлину¹¹¹ на товары, ввозимые по Даугаве из русских земель. В результате, несмотря на увеличивающийся грузопоток в регионе, грузы перераспределялись в порты Курземе¹¹² и Пруссии. Политические конфликты, войны и проводимая фискальная политика привели к снижению количества заходов в порт: оно не превышало 300 судов в год.

В результате русско-шведской войны в 1710 г. был подписан акт о капитуляции Риги. В XVIII веке модель управления городом неоднократно менялась. Это негативно отразилось на его восстановлении и ведении хозяйственной деятельности. Избранная в период правления Екатерины II городская управа Риги приступила к масштабным восстановительным работам.

¹⁰⁹ portoria

¹¹⁰ Филей А. Все начиналось с русской торговли: почему Рижский порт переживает кризис - URL: <https://www.rubaltic.ru/article/kultura-i-istoriya/19022020-vse-nachinalos-s-russkoy-torgovli-pochemu-rizhskiy-port-perezhivaet-krizis/>

¹¹¹ Licente. Лицента была главным источником доходов шведской казны, извлекаемых из рижской торговли.

¹¹² Историческая область Латвии, местонахождение современных портов Вентспилс и Лиепая

После окончания Семилетней войны под руководством инженера-гидротехника Русской императорской армии Густава Эмануэля Вейсмана проводилось строительство навигационных и портовых сооружений в устье Даугавы, а также работы по углублению русла реки. Однако в 1781 г. Вейсман был освобожден от руководства строительством дамб из-за нарушения графика работ и превышение первоначальной сметы в три раза. Кроме того, были выявлены ошибки в строительстве, в результате которых сооружения разрушались во время ледохода и наводнений.

Неудачи в строительстве портовых сооружений компенсировались успехами в управлении порта. Во второй половине XVIII века в порту Риги сформировалось поддерживаемое российским правительством латышское предпринимательство. Благодаря совместным усилиям количество судозаходов в порт выросло до 900–1000 в год.

В первой половине XIX века развитие порта сводилось преимущественно к дноуглубительным работам, которые проводились с применением передовых технологий и финансировались в основном торговыми компаниями и Комитетом Рижской фондовой биржи. Заиливание фарватера наносило заметный коммерческий ущерб предпринимательской деятельности.

Во второй половине XIX века модернизация инфраструктуры порта заметно активизировалась. Работы проводились под руководством А. А. Суворова, генерал-губернатора Прибалтийского края и военного губернатора Риги в 1848–1861 гг., а также созданного в 1850 г. с благословения императора Александра II Комитета по строительству Рижского порта. Были снесены валы рижских укреплений, построены Восточный и Западный мол, модернизированы морские ворота порта. В 1861 г. на Восточном моле установлен газовый навигационный огонь. По решению Комитета Рижской фондовой биржи в 1877 г. приобретен пароход «Simson» для ледокольных работ в суровые зимы.

В 1850-е гг. построена железная дорога Рига – Даугавпилс с выходом на магистраль Санкт-Петербург – Варшава и проведен электрический телеграф из Риги в Болдерая, бывший в то время промышленным пригородом Риги. После открытия в 1871 г. железнодорожного сообщения Рига – Царицын, рижский порт получил доступ к основным российским сырьевым рынкам. Отметим, что строительство железных дорог в России в XIX веке велось либо на концессионной основе, либо с полностью государственным финансированием.

К началу XX века Рига стала крупнейшим российским портом по экспорту леса и занимала третье место среди портов Российской империи по обороту внешнеторговых грузов. В 1901 г. для увеличения пропускной способности российское правительство приняло решение о строительстве экспортного порта на Андреевской дамбе. Уже в 1902 г. открылся первый холодильник, в 1903 г. введена в эксплуатацию Рижская товарная станция. В 1905 г. в экспортном

порту заработала электростанция. В 1912 г. построенный в Гетеборге ледокол «Петр Великий» начал работу в Рижском порту. В 1913 г. порты Латвии обслуживали 40% российского грузооборота на Балтике¹¹³. Незадолго до Первой мировой войны открыт второй железнодорожный мост через Даугаву.

Во время Первой мировой войны Рига оказалась в статусе прифронтового города. В 1915 г. началась эвакуация заводов, кораблей и портового оборудования в Россию. В 1917 г. германские войска заняли Ригу. Уходящая русская армия взорвала ряд объектов портовой инфраструктуры.

18 ноября 1918 г. была провозглашена Латвийская Республика. В 1920 г. был подписан российско-латвийский мирный договор, и в Рижском порту начался период восстановления деятельности. Были проведены ремонт гидротехнических сооружений и углубление фарватера. В 1928 году глубина фарватера достигла 8,2 метра, а в 1938 году уже 9,0 метра. В Экспортосте были построены новые склады и холодильник. В 1926 году в Рижском порту начал работу ледокол «Krišjānis Valdemārs». Основными партнерами Латвии по внешней торговле были Великобритания и Германия.

В июне 1940 года Латвия вошла в состав СССР. Однако уже летом 1941 г. началась Вторая мировая война, принесла с собой новые разрушения в Рижском порту. В послевоенный период развитие порта отвечало планам советского правительства: он специализировался на отправке экспортных грузов в страны Запада. Развитие внешнеторговых отношений в середине 60-х – начале 70-х гг. потребовало модернизации и расширения порта. В начале 80-х годов на Кундзиньсале был построен один из крупнейших в СССР контейнерных терминалов, созданы причал и инфраструктура для экспорта сжиженного газа, сданы в эксплуатацию Рижский морской пассажирский вокзал и Рыбный порт в Ринужи.

С принятием Верховным Советом Латвийской Республики Декларации о независимости, порт Риги остается крупнейшим портом страны. Так, в 2019 г., последнем докризисном году, было перевалено 53% всех морских грузов Латвии¹¹⁴. Терминалы порта переваливают все основные типы грузов, в том числе крупногабаритные и нестандартные. Перечень основных видов грузов сохраняется: уголь, лесоматериалы, удобрения, нефтепродукты, зерно, металлы, контейнеры. Порт Риги сохраняет роль транзитного узла. Несмотря на значительное увеличение доли экспортных и импортных грузов (на 80% в 2010-е гг.), объем транзитных грузов оценивается примерно в 70%. Порт является крупнейшим поставщиком грузов для железных дорог страны, ГАО «Latvijas dzelzceļš». Грузы, направляемые в/из порта Риги, составили 47% от

¹¹³ Источник - URL: <https://www.rubaltic.ru/article/kultura-i-istoriya/19022020-vse-nachinalos-s-russkoy-torgovli-pochemu-rizhskiy-port-perezhivaet-krizis/>

¹¹⁴ Источник - URL: <https://top.lv/ru/pokazateli-proizvoditelnosti-porta>

общего объема перевезенных государственной компанией грузов. В 2019 г. в порт зашли 3 489 грузовых судов. До пандемии COVID-19 портом регулярно осуществлялись пассажирские перевозки, включая круизные суда и паромы. Деловой кластер порта Риги, включающий Управление Рижского Свободного порта и около 200 транспортно-логистических компаний, расположенных в порту, обеспечивает более 4 250 рабочих мест. Порт Риги генерирует около 10 тыс. рабочих мест в смежных отраслях: автомобильном и железнодорожном транспорте, дистрибуции и складском хозяйстве. Переваленная в Рижском Свободном порту тонна груза увеличивает ВВП Латвии на 10,7 евро. В 2019 г. вклад порта Латвии в ВВП составил 350 млн евро¹¹⁵, ежегодные налоговые отчисления портовых компаний в государственный и муниципальный бюджеты составляют более 30 млн евро.

Функционирование порта Риги осуществляется на основе «Закона о портах» и «Закона о Рижском Свободном порте» Латвийской Республики. Правление Рижского Свободного порта является Высшим законодательным органом порта. Его решения реализует Управление Рижского Свободного порта, представляющее собой исполнительный орган, несет ответственность за состояние и безопасность общественной инфраструктуры, а также предоставляет в аренду частным компаниям территорию и инфраструктурные объекты порта. Таким образом, для Свободного порта Риги характерна модель управления по типу «лендлорд».

Первое документальное упоминание о порте Вентспилс относятся к 1263 г., когда крестоносцы возвели крепость в устье реки Венты (Виндавы) и построили причал для обслуживания торговых судов. Позднее Вентспилс присоединился к ганзейскому торговому союзу, что дало ему возможность приобрести монопольные права в области торговли. Вентспилс достиг наивысшего расцвета, став ведущим промышленным и транспортным узлом Курляндского герцогства, во времена правления герцога Екаба (1642–1682 гг.). По приказам европейских судовладельцев более 135 судов (в том числе 44 военных кораблей и 79 торговых судов) было построено на верфях Вентспилса¹¹⁶. Однако после его смерти порт пришел в упадок.

Вхождение в состав Российской империи вернуло порту Вентспилс стратегическую значимость к 1795 г. Незамерзающий порт позволял круглогодично осуществлять импорт и экспорт российских товаров в страны Западной Европы в отличие от других портов Балтийского моря, замерзавших в то время практически на полгода. В конце XIX века в порту были построены причалы, молы, объекты логистической инфраструктуры, в частности, уникальный мощный зерновой элеватор с зерносушилкой, оснащенный японским оборудованием. Строительство железной дороги Рыбинск – Москва – Вентспилс в 1887–1904 гг. позволило Вентспилсу

¹¹⁵ Данные аналитического центра CERTUS, цитата по - URL: <https://rop.lv/ru/pokazateli-proizvoditelnosti-porta>

¹¹⁶ Источник - URL: <https://www.portofventspils.lv/ru/o-svobodnom-porte/istoriceskie-fakti>

значительно увеличить свой хинтерланд. В результате в 1912 г. Вентспилс уже значительно опережал Лиепаю по грузообороту.

В периоды Первой и Второй мировых войн, а также в межвоенный период порт Вентспилс утратил свои позиции. Во время Первой мировой войны порт Вентспилс сильно пострадал. Перед отступлением в 1915 г. Главное командование Российской армии отдало приказ о разрушении порта. Ценное оборудование эвакуировали в Россию, склады были разорены и сожжены, железнодорожные пути разобраны, набережные и эстакады разрушены, молы и волнорезы взорваны, краны уничтожены или повреждены. В ходе боевых действий в акватории порта были затоплены пароход *Russland*, немецкий боевой корабль *Elbe*, речной гребной пароход *Николай*, немецкие деревянные и металлические паромы и др. Сильно уменьшилась глубина судоходного канала, так как её поддержанием не занимались несколько лет. Поэтому независимое Латвийское правительство в качестве первоочередных мер видело восстановление Вентспилсского порта, в частности, проведение дноуглубительных работ.

До второй половины 20-х годов XX века Вентспилс являлся аванпортом Риги, поэтому доход от транзитных перевозок получал именно столичный порт. Крупные морские пароходы с транзитными грузами начали заходить в Вентспилс в 1921 году. За первое полугодие 1922 г. было обслужено 220 иностранных судов, обеспечивавших транзит грузов из Советской России. Востребованность порта убедила местные власти восстановить инфраструктуру как можно быстрее, чтобы он мог принимать крупные суда. В 1930 г. задекларированная глубина порта Вентспилс составляла 7,9 м. Для сравнения: сейчас она достигает 17,5 м¹¹⁷.

В 20-е годы XX века три четверти экспорта Латвии приходилось на лесоматериалы, направлявшиеся, преимущественно, в Великобританию. Другим важным экспортным продуктом было зерно. Основными импортными товарами являлись каменный уголь, поступавший из Великобритании и Польши, и штучные товары. Товарная структура предопределяла движение судов. В 1930 г. в порт зашло 581 судно, из них 146 иностранных судов, в т.ч. 45 немецких, 41 датское и 23 шведских. Грузы доставили 395 судов. Грузы вывезли 528 судов, в т.ч. 96 в Англию, 19 во Францию, 15 в Бельгию, и по 13 в Германию и Голландию¹¹⁸. Таким образом, большая часть судов вывозила грузы из Вентспилса. Для облегчения транзита грузов из СССР ширина железнодорожной колеи Вентспилс – Елгава соответствовала российскому стандарту. Как и во времена Российской империи, транзит российских грузов осуществлялся, в основном, в зимние месяцы, когда замерзали порты Санкт-Петербурга и Таллинна.

¹¹⁷ <https://rus.ventasbalss.lv/zinas/vesti-svobodno-porta/35307-ventspilsskij-port-100-let-nazad>

¹¹⁸ там же

В период между войнами максимальный объем экспорта древесины составил 226 тыс. тонн и 21,7 тыс. тонн зерна (1936 г.). Недостаток грузовой базы и отставание в механизации портовых работ стали основными причинами, сдерживающими рост показателей его деятельности. Только к началу Второй мировой войны грузооборот порта Вентспилс достиг показателей 1913 г.

Вхождение Латвии в состав СССР реанимировало порт. Уже в 1950-е гг. в порту стала развиваться обрабатывающая промышленность. Часть порта была перепрофилирована для нужд рыбопромыслового флота и под строительство рыбоперерабатывающих предприятий. Транзитный статус был восстановлен в 1960-е гг., после решения Правительства СССР развивать порт как ведущий центр по переработке и экспорту нефте- и химпродуктов. В 1961 г. построен крупнейший на Балтике терминал по перевалке нефти. Диверсификация деятельности порта потребовала разработки единого проекта развития городской и портовой инфраструктуры, включая дороги, предприятия, грузовые склады, систему энергоснабжения. В 1968 г. был сдан в эксплуатацию нефтепровод Полоцк – Вентспилс, входящий в единую систему нефтепроводов СССР. По нему нефть с Приволжского, Уральского и Печорского месторождений через порт Вентспилс транспортировалась на Запад. В 1970 г. введен в строй терминал по перевалке калийных удобрений, в 1973 г. – терминал перевалки жидких химических веществ, в том числе аммиака.

После восстановления независимости Латвии в 1990-х гг. началась реструктуризация и модернизация порта Вентспилс. Строительные работы фокусировались на углублении акватории порта и русла Венты, реконструкции гидротехнических сооружений, создании новых причалов. Администрация Вентспилского порта (с 1997 года – Управление Вентспилского свободного порта) отвечает за развитие порта. Создание специальной экономической зоны в 1997 года дает налоговые льготы и обеспечивает благоприятные возможности для инвесторов.

Порт оперативно реагирует на потребности рынка. В 2000 г. начинает функционировать многоцелевой Ро-Ро и контейнерный терминал. В 2005 г. введен в эксплуатацию специализированный терминал по перевалке и хранению зерна Ventspils Grain Terminal, в 2008 г. – специализированный терминал крытого хранения и обработки угля Baltic Coal Terminal.

В начале XXI века порт Вентспилс перегружает широкий спектр грузов для ЕС, СНГ и регионов Центральной Азии. На территории порта функционируют предприятия, обслуживающие портовую деятельность, а также развивается промышленная зона, на территории которой реализуются масштабные инвестиционные проекты. Порту отведена и роль центра развития региональной экономики (Community Manager).

Согласно законодательству Латвии, акватория порта является государственной собственностью и находится во владении Управления Вентспилского свободного порта.

Сухопутная территория порта может быть собственностью государства, самоуправления, юридических и физических лиц. Общие гидротехнические сооружения порта (в частности, молы), фарватеры, плавучее навигационное оборудование являются собственностью государства или самоуправления. Другие гидротехнические сооружения порта могут быть собственностью физических или юридических лиц. Управление Вентспилсского свободного порта наделено правом сдавать в аренду находящуюся в его владении государственную или муниципальную землю, а также производить строительство объектов, необходимых для функционирования порта.

Порт Лиепая, находившийся в устье реки Ливы, в письменных источниках впервые упоминается в 1253 г. Он являлся собственностью епископа. Уже в 1300 г. он переходит в собственность Ливонского порта. В 1621–1739 гг. торговые связи Лиепая поддерживались с Любеком, Амстердамом, Готландом, Килем, Стокгольмом, Данцигом, Лиссабоном и другими портовыми городами. Объемы торговли ограничивались высокой конкуренцией со стороны порта Мемель. Главными экспортными товарами были зерно, солонина, сельдь, известь и железо.

В 1625 г. герцог Курземский и Земгальский Фридрих присвоил Лиепая права города. В 1660 г. в результате Оливского мирного договора Видземе¹¹⁹ отошла Швеции. Поэтому польские торговые потоки были переориентированы на курземские порты, в том числе, и в Лиепая. В результате увеличилась перевалка зерна на экспорт, а также расширились торговые связи с голландскими купцами.

После засорения рек Ливы и Перконе в середине XVII века устьевой порт прекратил существование. Перевалка грузов и промышленные работы осуществлялись на морском побережье, что было неудобно и небезопасно. Так, в 1696 г. во время шторма было разбито 14 стоящих на якоре судов. Для частичного решения этой проблемы герцог Екаб в 1677 г. распорядился создать судовой верфь. Прибывший из Голландии по приглашению старшего сына Екаба Фридриха Казимира судовой мастер Хейнрих Янсен приступил к строительству двух судов «S. Casimirus» и «S. Sophia». Началось создание искусственного порта. В 1682–1698 гг. в Лиепая наблюдался бум судостроения: построено 25 судов, в том числе с привлечением мастеров из Вентспилса. Построенное здесь по заказу местного судовладельца судно Вильгельм Гифених «Weisses Lamm» доставляло импортные грузы из Западной Индии. Таким образом, элементы кооперации в портовой отрасли стран Балтии можно встретить уже в конце XVII века.

Строительство собственно порта началось только в 1697 г. по решению польского короля Сигизмунда Августа. Первый этап включал работы по очистке и углублению акватории порта.

¹¹⁹ Историческая область в центральной Латвии. Рига расположена на данной территории.

До завершения работ купеческие суда стояли на рейде. Необходимость первоочередного проведения работ была связана с тем, что естественная протока озера Лиепая в море часто засорялась. Уже в 1700 г. судозаход в порт насчитывал более ста судов. Из Лиепай экспортировали зерно, кожу и другие сельскохозяйственные товары, лесоматериалы. Основными статьями экспорта были соль, сельдь, стройматериалы, металлоизделия. Завершение первого этапа работ в акватории порта произошло в 1703 г.

Ширина канала составляла 13 м, глубина 2.9–3.2 м, длина – 1 800 м.

В 1705 г. начинается военная история порта. К югу от нового порта шведы построили крепость. Для захода крупных кораблей в 1725 г. завершено строительство портового канала шириной 43–65 м. Однако уже в 1736 г. в результате разрушительного шторма вход в порт был занесен песком. Местами его глубина составляла 1 м. Необходимость защиты от пагубного воздействия природного фактора стала главным импульсом реконструкции порта: был удлинён северный мол, укреплен берег, вход огражден двумя параллельными дамбами.

Присоединение в 1795 г. Курземского герцогства к Российской империи не оказало заметного влияния на функционирование порта. В период наполеоновских войн торговля в порту Лиепай велась нестабильно, что было вызвано воздействием политического фактора. Так, в течение 1808 г. в порту Лиепая зафиксировано лишь 63 судозахода. Это объясняется континентальной блокадой, к которой после заключения Тильзитского мира в 1807 г. присоединилась и Российская империя.

В 1814–1839 гг. морской сектор Лиепай переживал сложный период. С судоверфи на воду спущено 19 судов, построенных, в основном, по заказам местных купцов и рыбаков. Отмечался большой спрос на ремонт местных и заморских судов. Именно судоремонтные работы обеспечили местным мастерам работу и хорошую репутацию во второй половине XIX века, в период бурного развития города. В это время продолжается и развитие порта. В 1821 г. построена лоцманская вышка порта.

Очередное воздействие политического фактора наблюдалось в 1853–1856 гг. во время Крымской войны. Объединенный флот Великобритании и Франции блокировал российские порты, в том числе Лиепай, парализовав движение судов. Судовладельцы и капитаны массово меняли «флаг» судов или продавали их. Восемь судов, находившихся в порту Лиепая, стали трофеем флота Великобритании. По окончании войны, в 1858 г., разработан план модернизации порта. В 1861 г. начались работы, по окончании которых в 1861 г. удлинены южный и северный молы, глубина фарватера составила 6,4 м, построена деревянная набережная. В 1868 г. вступил в строй Лиепайский маяк, действующий и в настоящее время.

Важным фактором развития порта стало строительство железных дорог, обеспечивающих доставку грузов. В 1869 г. началось строительство железной дороги Лиепая – Ромны. В 1870 г. поступление экспортных грузов в порт существенно превысило Лиепая его мощности. Для хранения и перевалки поступающего зерна потребовалась реконструкция логистических и перегрузочных мощностей. Открытие железнодорожного сообщения Лиепая – Ромны в 1874 г., последующее строительство в 1880-е гг. Зимнего порта и Северной и Южной товарных станций, на которых обрабатывали до 300 вагонов в сутки, гарантировали высокие показатели грузооборота в порту. В результате проведенных работ увеличилась востребованность порта: в 1860-е гг. ежегодный судозаход составил около 215 судов¹²⁰. В 1871–1875 гг. порт Лиепая посещало в среднем 460 судов в год. Лиепая стала важным экспортным портом Российской империи. В конце XIX века через порт Лиепай переваливалось 6,7% российского экспорта (зерно и другая сельскохозяйственная продукция, лесоматериалы).

Укрепление социального статуса города позволило расширить социальную поддержку населения. Основанная в 1876 г. Лиепайская школа навигации открыла местным морякам возможности развития профессиональной карьеры. Общество ремесленников и мореходов, образованное в 1888 г., предоставляло помощь нуждающимся морякам и социальную поддержку городским рабочим.

В 1892 г. специализация порта изменилась: правительство Российской империи приняло решение о строительстве военного порта и фортификационной системы для защиты Лиепай от нападения с суши и с моря. Военный и торговый порты разделялись специально построенным молотом. Это был автономный объект с собственной социальной инфраструктурой и коммуникациями (независимым почтовым отделением). После завершения строительства глубина порта достигла 9-10 м. На средства Российского императора Николая II и членов его семьи в военном порту 1903 г. был построен Свято-Никольский Морской собор. Молы и волноломы функционируют в своем первоначальном виде, за исключением Южного мола, реновация которого была проведена в 1997 г.

Проведенное расширение порта способствовало вхождению Лиепай в число пяти крупнейших портов Российской империи (наряду с Санкт-Петербургом, Одессой, Ригой и Таллинном). В 1903 г. судозаход в порт Лиепая составил 2 279 судов. Перечень экспортных товаров сохранился: зерно, сельскохозяйственная продукция, лесоматериалы. Импортные потоки были существенно меньше: ввозились соль, минеральные удобрения, металл и металлоизделия, машины, каменный уголь, хлопок, колоннальные товары.

¹²⁰ Официальный сайт порта Лиепая <https://liepaja-sez.lv/ru/port/history>

В 1907 г. «Русское Восточно-Азиатское пароходство» начало осуществлять под российским флагом пассажирские перевозки по маршруту Лиепая – Нью-Йорк – Галифакс. Линия стала популярной. Уже в 1913 г. из Лиепая выехали 70 732 эмигранта. Всего в этот год порт посетили 1738 судов, на которые и с которых было перевалено 1 548 119 тонн грузов.

В мае 1915 г. Лиепая была оккупирована немецкими войсками. На время Первой мировой войны перевалка внешнеторговых грузов в порту не осуществлялась. Порт обеспечивал военные поставки, а также функционировал как рыболовный, что позволяло горожанам выживать в отсутствии продовольственных поставок с внутренних территорий. Судозаход гражданских судов возобновился уже в ноябре 1918 г. В период становления Латвийской республики, до окончания глобального экономического кризиса, российский транзит резко сократился. В 1920-х гг. годовой грузооборот колебался около 240 тыс. тонн, т.е. составляло 15,5% от довоенного уровня. Для реанимации порта в 1921 г. возникла идея создания свободного порта. Инициатором выступил Биржевой комитет Лиепая, который направил проект правительству Латвийской республики. В 1931 г. в статусе свободного порта Лиепая приняла первые транзитные товары. В результате создания свободного порта изменилась структура экспортно-импортных потоков порта. В 1933 г. в стоимостных показателях импорт превышал экспорт в 1,9 раза, в 1938 г. уже экспорт превышал импорт в 2,4 раза¹²¹.

После вхождения Латвии в состав СССР порт Лиепая стал самой западной базой военно-морского флота, и во время Великой Отечественной войны был важным узловым пунктом немецких войск. В результате военных действий в большей степени пострадал город и логистическая инфраструктура, портовые объекты пострадали незначительно. Это позволило не прерывать гражданское судоходство. В 1946 г. судозаход составил 207 судов, было перевалено 434,6 тыс. тонн грузов.

С 1946 г. в порт Лиепая создаются рыболовецкие хозяйства (колхозы), которые с 1959 г. получили возможность приобретать в собственность суда, создавать свой рыболовецкий флот, предприятия по его ремонту и обслуживанию. Успешная хозяйственная деятельность рыбаков способствовала получению нового статуса: в 1963 г. Лиепайская база Океанического рыболовного флота (ЛБОРФ) трансформирована в самостоятельную хозяйственную единицу с собственным траулерным флотом.

В 1950-1960-е годы торговый порт сталкивается с частыми реорганизациями. В 1951 г. он закрывается. В 1956 г. на небольшой территории возобновляется работа торгового порта, но право захода предоставляется только судам под советским флагом. Несмотря на эти ограничения

¹²¹ Расчеты автора на основе данных официального сайта порта Лиепая <https://liepaja-sez.lv/ru/port/history>

в 1966 г. в порту было перевалено 1 508 тыс. тонн грузов (самый высокий показатель)¹²². Но в 1967 г. торговый порт окончательно закрывается. Территория и акватория передаются в ведение Военно-морского флота СССР. В течение 25 лет порт не функционировал как торговый. Порт остается базой военно-морского флота РФ до 31 августа 1994 г. Для гражданской деятельности предоставлена небольшая часть Торгового канала, на которой размещена Лиепайская база Океанического рыболовного флота и рыболовческое кооперативное хозяйство.

После распада СССР Правление города Лиепай принимает решение о восстановлении торгового порта. В 1992 г. впервые после окончания Второй мировой войны торговое судно под польским флагом зашло в порт Лиепая. Оно доставило в Данию произведенный на местном заводе экстракт масел шрота. Несмотря на длительный перерыв уже в 1992 г. в порт удалось привлечь гражданские суда: судозаход составил 63 единицы, было перевалено 100 тонн грузов. Гражданское судоходство в 1990-е гг. было затруднено из-за того, что инфраструктура порта после перехода в гражданское пользование была в плохом техническом состоянии. Требовались очистка акватории, модернизация автомобильных и железных дорог, сети коммуникаций. Для ускорения реконструкции принимается решение о передачи причалов в аренду предпринимателям, которые обязуются провести строительные работы с последующим обеспечением деятельности, связанной с функционированием порта. Арендная плата начинала взиматься после покрытия предпринимателями затрат на модернизацию инфраструктуры.

В результате принятых мер в 1996 г. в порту Лиепай было перевалено 1,6 млн тонн грузов, в основном лесоматериалы, металл, нефтепродукты, различные сыпучие и генеральные грузы. Большая часть грузов перевезена в автотрейлерах. Для дальнейшего развития региона и порта в 1997 г. началась деятельность Лиепайской Специальной экономической зоны, которая переняла функции Управления порта Лиепай. Создание специальной экономической зоны было вызвано необходимостью координации развития порта, аэропорта, промышленности и торговли из единого центра, контролируемого государством. Современная модель управления портом Лиепай отличается его тесной связью с производственными предприятиями. Поэтому в порту заметна доля местных грузов, а также других регионов Латвии и Литвы.

Сейчас на территории Зоны функционируют 43 предприятия. Примерно половина из них относится к промышленному сектору. Другая часть специализируется на оказании портовых и логистических услуг. Они обеспечивают почти 2,5 тыс. рабочих мест с заработной платой, которая превышает среднюю по Латвии. Перечисленные в государственный бюджет резидентами Зоны налоги составляют приблизительно 28 млн евро (2018 г.). С портом и его

¹²² Официальный сайт порта Лиепай <https://liepaja-sez.lv/ru/port/history>

инфраструктурой тесно взаимодействуют и другие акторы, в том числе крупные производственные компании, например, группа UPB¹²³, генерирующая 1,9 тыс. рабочих мест.

Применяемая в настоящее время модель управления портом Лиепая строилась на основе анализа мирового опыта преодоления экономической депрессии. В результате было предложено совместное управление территорией, включающей военную базу, порт промышленной зоны и аэропорт. Единое управление, в котором правительственные службы сотрудничают с муниципалитетом города и предпринимателями, оказалось лучшим решением, что отразилось на результатах работы порта и Зоны. Схема, когда производственные предприятия неотделимы от порта и аэропорта, позволяет создавать престижные рабочие места, что обеспечивает стабильные налоговые поступления в государственный бюджет. Идею преобразования портов Латвии в компанию с государственным капиталом, продвигаемую правительством Латвии, не поддерживают представители Зоны. Так, Улдис Сеска, председатель правления Лиепайской Специальной экономической зоны, считает, что замена единого управления Зоной на компанию с государственным капиталом автоматически не приведет к более эффективному использованию портовых ресурсов. По его словам, «статус отчужденного публичного лица не исключает применения механизмов прозрачности, подотчетности и контроля»¹²⁴.

История порта Клайпеды¹²⁵ (Мемель¹²⁶) берет начало с 1252 г., когда епископ Куршский и магистр ордена Меченосцев Эберхард фон Зайн, заручившись согласием литовского князя Миндаугаса¹²⁷, договорились построить крепость у впадения в реку Неман речки Данге, на побережье Балтийского моря, на стыке трех исторических областей: Пруссии, Жемайтии и Курляндии. Неман служил естественной границей, разделявшей Пруссию и Жемайтию. По другим источникам, закладка замка магистром Немецкого (Ливонского) ордена Эберхардом фон Сайне и епископом этого ордена Генрихом Курляндским, графом фон Лютцельбургом из Люксембурга, произошла в 1252 г. Мемель имел стратегическое положение между прусскими владениями Тевтонского ордена и прибалтийскими землями меченосцев. Поэтому рядом с замком предполагалось оборудовать порт для купцов из Любека и Бремена. В состав Пруссии Мемель был включен только в 1328 г.

В отличие от других городов-портов того времени ответственность и интересы сторон сразу же были четко оговорены. По заключенному договору распоряжением папы распределялись

¹²³ Limited Liability Company Arhitekta U.Pīlēna birojs (UPB), латвийская строительная компания и проектное бюро. Основана в 1991 г. Официальный сайт. <https://www.upb.lv/en/about-us>

¹²⁴ <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/prodolzhaetsya-obsuzhdenie-statusa-liepayskogo-porta/>

¹²⁵ Название разрушенной Ливонским орденом куршской деревни, означающее «ровное место».

¹²⁶ От немецкого названия Немана Мемель или Муммель.

¹²⁷ По данному соглашению рыцари получили небольшую часть жемайтской территории в низовьях Немана. Таким образом, территория будущего Мемеля оказалось во владениях епископа Курляндского.

светская и церковная юрисдикция, затраты финансовых средств и человеческого капитала, которые несли стороны, а также точные границы территорий, принадлежащих епископу и ордену. В последующем договоре предусматривалось, что объединение усилий будет предпринято лишь для возведения замка. Строительство города и торговых площадей стороны могли вести самостоятельно в своих интересах. Монеты, тем не менее, должны были чеканиться в Мемельском замке и иметь хождение на всей территории. Подданные ордена и епископа могли вести свободную торговлю во всей Курляндии. Молодой город стал не только местом поселения колонистов, но и сыграл роль «ворот» в Ливонию. Орден предоставлял переселенцам в лен земли, принадлежавшие ранее куршам. Роль главного организатора колонизационного процесса была отведена Любеку. Участие в процессе колонизации давало шанс повысить их сословный статус, приблизившись к положению рыцарей.

В 1328 г. Ливонский орден, не способный защитить Мемель и его окрестности от жемайтов, передает замок и город под власть Тевтонского ордена в обмен на его владения в Эстонии. Крестовосцы Пруссии основываются на всем восточном берегу Куршского залива. В 1525 г. Мемель переходит во владение Прусского княжества. Во время польско-шведской войны 1600–1629 гг. город занимают шведские войска и удерживают его до 1635 г. В 1678 г. во время первой Северной войны Мемель был сожжен шведами. Его восстановление растянулось на несколько десятилетий.

Коммерческое мореходство активизировалось в XV веке, когда жители Мемеля получили возможность частного владения судами. В 1590-е гг. строятся первые торговые суда. Мемель получает привилегии свободного торгового города, включая проведение ярмарок и цеховое право. С XVI века порт Мемеля по масштабам торговли не уступает Кенигсбергу. Получение купцами Мемеля привилегии свободного развития морской торговли в 1657 г. способствовало быстрому развитию города как порта.

Однако частые войны конца XVII–XVIII веков препятствуют активному развитию торгового порта. С 1701 г. Мемель входит в состав Прусского королевства. После Семилетней войны (1756–1763 гг.) замок утратил военное значение и был постепенно заброшен. В 1757–1762 гг. город контролировался российскими войсками. Взятие Мемеля позволило наладить снабжение войск морским путем через Ригу, что сильно облегчало проведение военных операций. Впоследствии, с 1762 по 1871 гг., город входил в состав Пруссии, а затем, до 1919 г., – Германской империи.

Во второй половине XVIII века в Мемеле процветала торговля древесиной, которая по Неману сплавлялась из Литвы. В городе работали лесопилки, продукция которых экспортировалась в Европу. Крупнейшими торговыми партнерами Мемеля были Швеция, Дания,

Англия и Нидерланды. По документам 1797 г., порт Клайпеды состоял из речного порта Данге и бассейна в Куршском заливе. В 1770 г. в порт зашло 500 судов, в 1792 г. – более тысячи.

Институциональная и инфраструктурная портовая среда начинает создаваться в последней четверти XVIII века. Так, в 1775 г. учреждена первая экспортная биржа, в 1796 г. построен маяк высотой 54 фута. В 1805 г. 1 078 судов зашли в порт. По подписанному в 1807 г. Тильзитскому миру Пруссия сохранила государственный суверенитет, что способствовало укреплению позиций порта. С 1811 г. в Мемеле действует пункт сдачи экзаменов штурманов. В 1829 г. в Мемеле открылась государственная навигационная школа, которая позволила готовить собственную морскую элиту. Развитие порта привело к тому, что ближайшие конкурирующие компании из Кенигсберга и Данцига постоянно блокировали город-порт, вход в речной порт заваливали камнями. Поэтому до 1820 г. в устье могли входить только небольшие суда.

В 1830 г. в порт прибывает первый пароход. Открытие в 1840 г. металлообрабатывающего предприятия ускорило строительство на городской верфи первого парохода. В 1858 г. в Мемеле строится одна из самых современных навигационных школ в Германии, оснащенная метеорологической станцией. Создается подъездная к порту инфраструктура: шоссе Мемель – Тильзит (1853 г.) и канал Вильгельма¹²⁸ (1863–1873 гг.). В 1875 г. проложена железная дорога Мемель – Тильзит, построен железнодорожный вокзал. В 1892 г. завершено строительство железной дороги Мемель – Кретинга. Таким образом, к концу XIX века порт Мемеля связан сухопутной инфраструктурой с промышленными зонами Восточной Пруссии и Литвы.

В конце XIX века торговля и судоходство Мемеля в результате воздействия внешних и внутренних факторов пришли в упадок. Основной внешней причиной явилось снижение роли балтийских портов в пользу более глубоководных и удобных портов Северного моря. Кроме того, Мемель пострадал от таможенной политики России, которая форсировала развитие своего порта Лиепая. Вхождение Литвы в состав России в 1795 г. после третьего раздела литовско-польского государства сузил хинтерланд пограничного порта. Вхождение Пруссии в состав Германской империи перевело Мемельский край в разряд периферийных территорий страны. Хотя Восточная Пруссия сохранила некоторую самостоятельность, замок и порт в XIX веке потеряли свое военное значение.

Германо-русский торговый договор 1894 г. был подписан уже после реализации негативного сценария развития города и порта. Внутренние причины были обусловлены падением активности коммерческих структур города. В 1876 г. был построен последний морской

¹²⁸ Длина канала 25,3 км, глубина 2–3 м. Начинается от шлюза в деревне Ланкупияй и заканчивается в бухте Малку Клайпедского порта. Строительные работы велись на сборы государственных налогов.

парусник. Морские суда и корабли не строились почти 50 лет, до середины 1920-х гг. В 1880-е гг. прекратили деятельность известные торговые компании Мемеля. Политическая нестабильность и отсутствие преемственности в региональной экономической политике не способствовали образованию династий состоятельных промышленников, торговцев и судовладельцев. Финансовые проблемы не позволили организовать строительства крупных железных морских судов на паровой тяге. Только в конце XIX века в Мемеле зарождается крупная промышленность: основано химическое предприятие «Унион», производившее суперфосфат и другие удобрения. В 1899 г. начала работу фабрика по производству фанеры, в 1900 г. вступила в строй целлюлозная фабрика, самое крупное предприятие города, пущена первая электростанция, оборудуется рыбный порт. Таким образом, в начале XX в. Мемель был небольшим портовым городом на периферии Германской империи.

В период Первой Мировой войны город и порт сильно не пострадали. На несколько дней в марте 1915 г. город заняла русская армия. Но переброшенные в этот регион немецкие военные силы вернули территорию Германии. В 1918 г. Пруссия стала административной единицей Веймарской республики. 16 февраля 1918 г. Литва провозглашена самостоятельным государством. Передел границ затронул Мемельский край. По Версальскому договору по ходатайству Литвы территория на правом берегу Немана была отделена от Германии. Формально это отделение объясняется тем, что большинство жителей городов, за исключением Клайпеды, составляли литовцы. 95% жителей края составляли протестанты, когда в Литве вероисповедание было католическим. На момент окончания Первой Мировой войны край был экономически более развит по сравнению с Литвой. Литве для осуществления внешнеторговых операций нужен был порт на Балтийском море. В итоге город и порт по решению Лиги Наций оказались под коллективным управлением стран Антанты. В 1919–1923 гг. город обладал правом заключать торговые договоры с иностранными государствами, имел свой суд, флаг и таможенный суверенитет. Большинство жителей города имели гражданство Германии. В 1922 г. был проведен краевой референдум, по результатам которого 90% населения края высказалось за объявление Мемеля, аналогично Данцигу, «вольным городом». Однако результаты референдума в дальнейшем международным сообществом не учитывались.

Переданное Антантой право управлять городом Франции благоприятно сказалось на экономическом развитии города и порта. Увеличивалось количество предприятий, появились местные банки. В Клайпеду начал поступать иностранный капитал. В 1921 г. открыто международное авиасообщение Данциг – Кёнигсберг – Тильзит – Мемель. Возродилось судостроение: на верфи Линденау в 1922 г. построен морской пароход водоизмещением в 1 424 брутто-регистражных тонн (БРТ). Однако в это же время обострилась безработица. Ее причиной

стал кризис градообразующей отрасли – деревообрабатывающей промышленности и торговли деревом.

Тем не менее, в 1924 г., состоялась и фактическая передача Мемеля под суверенитет Литвы. После передачи Мемельянда Литве город был переименован в Клайпеду. Передача Мемеля Литве было оговорено необходимостью выполнения Литвой ряда требований, в том числе свободы транзита и использования Мемельского порта Польшей и уравнивание в коммерческих правах иностранцев и жителей автономии. В 1923–1939 гг. Клайпеда – порт Литовской республики. 8 мая 1924 г. в Париже подписана Клайпедская конвенция, согласно которой управление Клайпедским портом передается портовой директории, в состав которой входили представители Литовского государства, Клайпедского края и Лиги наций. По международному договору 28 января 1928 г. Германия ещё раз признала Клайпедский край частью Литвы.

Порт Клайпеда приобрел экономический хинтерланд. Период 1924–1939 гг. считается временем расцвета порта Клайпеды. В это время через порт осуществлялось до 80% внешней торговли страны. Построены новые причалы, организовывались различные общества, способствовавшие развитию морской торговли, появилось литовское судоходство. В развитие порта Клайпеды правительство Литвы инвестировало 42 млн литов¹²⁹.

22 марта 1939 г. министрами иностранных дел Литвы и Германии был подписан Договор о передаче Клайпедского края Германии. После присоединения городу вернули название Мемель. По распоряжению рейхсканцлера Адольфа Гитлера порт Мемель стал базой германского флота и морской крепостью. Уже в апреле 1939 г. в городе началось строительство военного аэродрома, фортификационных укреплений и подземного хранилища топлива. Де-юре Литве была оставлена зона свободной торговли и право на свободное передвижение по территории края на 99 лет.

В Мемеле работали, практически, только предприятия, выпускавшие продукцию военного назначения. Верфь Линденау, в годы войны строившая минные тральщики, даже увеличила свой персонал. Региональная промышленность и торговля пришли в упадок. В первую очередь закрывались предприятия, использовавшие импортное сырье, в частности, фабрика «Унион». В ходе боев за освобождение Мемеля город и порт были сильно разрушены.

Потсдамская конференция передала Советскому Союзу часть Восточной Пруссии. Мемельская область де-факто вошла в состав СССР. Городу вернули литовское название Клайпеда. В апреле 1948 г. Клайпедская область стала частью Литовской ССР де-юре, по Закону об административно-территориальном делении Литвы.

¹²⁹ <https://www.portofklaipeda.lt/istoriya-porta>

В советский период (1945–1990 гг.) порт неоднократно реконструировался. Его специализация определялась решениями правительства СССР. Сначала он стал базой балтийского рыболовецкого флота. В 1945 г. были открыты тарный завод «Прогресс», рыбоконсервный завод, в 1952 г. построен судоремонтный завод «Балтия». Впоследствии (в 1952–1970 гг.) был создан рыбный порт. Для его функционирования построены пятикилометровый фарватер и причалы, на которых размещались пять рыболовецких предприятий¹³⁰. В 1965 г. в их ведении находились 275 судов.

Для обслуживания рыболовецкого флота создавалась сопутствующая инфраструктура: судостроительный завод «Балтия»¹³¹ и предприятия, обеспечивающие переработку рыбы и производящие рыболовное снаряжение. В 1969 г. был построен Западный судоремонтный завод, крупнейшее предприятие такого типа в юго-восточной Балтике, ставшее впоследствии крупнейшим промышленным предприятием Клайпеды.

В дальнейшем, по мере увеличения советского экспорта на Запад, по решению правительства СССР расширялась и реконструировалась старая часть порта, нынешний Торговый порт. Основными товарами являлись нефтепродукты, каменный уголь (до 1980 г.), металл, зерно. С середины 1950-х гг. по 1988 г. экспорт нефтепродуктов через порт Клайпеда вырос с 4,5 млн тонн до 11 млн тонн в год. В 1988 г. нефтепродукты, металл и зерно составили 86% общего грузооборота порта.

Изменение геополитической ситуации в середине 1980-х гг. способствовало реализации в южной части порта Клайпеда военно-стратегического проекта. В 1986 г. построена крупнейшая в мире морская переправа железнодорожных составов Клайпеда – Мукран (о. Рюген, ГДР). Двухпалубный паром мог разместить 103 железнодорожных вагона. В конце 1980-х гг. на маршруте курсировали пять паромов.

Государственное предприятие «Дирекция морских портов Литвы» было создано для управления портовой инфраструктурой в 1991 г. слиянием отдельных торгового и рыболовного портов на основании постановления правительства Литовской Республики и Министерства сообщений¹³². В тот же год учреждено Управление капитана порта Клайпеды, не подчиняющееся Дирекции порта¹³³. В 1992 г. порту Клайпеды присвоен статус государственного морского порта.

¹³⁰ Базы Балтийского рыболовного флота, океанического рыболовного флота, рефрижераторного флота, тралового флота и рыболовецкий колхоз «Балтия».

¹³¹ Сначала специализировался на строительстве средних рыболовецких траулеров, затем – на больших траулерах-холодильниках, плавучих доках, судах, на которых осуществляется переработка рыбы. В 1988 г. предприятие обеспечивало свыше 3,7 тыс. рабочих мест.

¹³² В 1993 г. ГП Дирекция морского порта Литвы переименована в ГП Дирекция государственного морского порта Клайпеды на основании постановления правительства Литовской Республики.

¹³³ Управление капитана порта Клайпеды присоединено к ГП Дирекция государственного морского порта Клайпеды в 1993 г.

Согласно принятому в 1996 г. закону Литовской Республики о Клайпедском государственном морском порте¹³⁴, земля, акватория, причалы, гидротехнические сооружения, навигационные пути, каналы и другие объекты инфраструктуры порта Клайпеды являются государственной собственностью и не могут быть приватизированы. Управляет этими объектами на доверительных правах и занимается их развитием Дирекция порта. Клайпеда принадлежит к группе портов типа лендлорд. Транспортно-логистические фирмы, судоремонтные и судостроительные компании, другие предприятия, связанные с судоходством и деятельностью порта, заключив с ГП «Дирекция Клайпедского государственного морского порта» договор об аренде, осуществляют самостоятельную коммерческую деятельность в порту.

С июля 1993 г. до декабря 2018 г. инвестиции в развитие портовой инфраструктуры составили около 757 млн евро, в том числе около 2 млрд литов¹³⁵ в период 1993–2006 гг.¹³⁶ Таким образом, 76,6% средств было освоено в период подготовки к вступлению в ЕС и первые два года пребывания в интеграционной группировке. В конце 1990-х – начале 2000-х гг. модернизирован входной канал шириной 150 м, построены грузовой терминал и терминал для обслуживания круизных судов. В начале 2010-х гг. построен новый грузопассажирский терминал. Порт позволяет принимать суда грузоподъемностью 160 тыс. тонн, с осадкой более 15 м и длиной более 300 м. В настоящее время площадь порта составляет 415 га, площадь акватории – 623 га, глубина акватории – 14 м.

На порт Клайпеды возложена миссия обеспечения энергетической безопасности Литвы. В составе Клайпедского регазификационного терминала функционирует плавучая установка «Independence», принадлежащая компании «Nøegh LNG» и переданная в аренду в ноябре 2014 г. сроком на 10 лет АВ «Klaipėdos Nafta».

Таким образом, развитию и процветанию портов стран Балтии способствовали два общих фактора: политическая стабильность и наличие сухопутной инфраструктуры, связывающей их с обширными хинтерландами Евразии. Статус военного порта, с одной стороны, создавал благоприятные условия для технической модернизации акватории и прибрежных территорий, но с другой – приводил к потере партнеров и грузоотправителей. Обобщение исторического экскурса показано в Таблице 1. Современная характеристика коммерческой деятельности портов стран Балтии будет представлена в Главе 3.

¹³⁴ LIETUVOS RESPUBLIKOS KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO ĮSTATYMAS 1996 m. gegužės 16 d. Nr. I-1340 Vilnius / Закон Литовской республики «О Клайпедском государственном морском порте» № I-1340 от 16 мая 1996 г. Вильнюс URL: <https://rudocs.exdat.com/docs2/index-602953.html>

¹³⁵ Около 580 млн евро, курс на 01.01.2015 г. 1 EUR=3,4528 LTL

¹³⁶ URL: <https://www.portofklaipeda.lt/uploads/Investiciju%20plakatas%202018%20rusu%20kalba.pdf>

Таблица 1 – Основные характеристики исторического развития мажоритарных портов стран Балтии

Порт	Год основания	Год строительства железной дороги к порту	Военное назначение	Наличие рыболовецких терминалов	Тип управления	Грузооборот (2021 г., млн тонн)*
Таллинн	1154	1881	да	нет	лендлорд	21,227
Силламяэ	1928	до 1940 г. (узкоколейная)	нет	нет	лендлорд	9,488
Рига	V век	1850-е	нет	да	лендлорд	23,687
Вентспилс	1263	1871	н/д	да	лендлорд	12,902
Лиепая	1253	1887-1904	да	да	лендлорд в составе СЭЗ	6,603
Клайпеда	1252	1875	да	да	лендлорд	47,449

Источник: составлено автором на основе п. 1.2;

* данные национальных статистических служб стран Балтии

Сухопутная инфраструктура стран Балтии

Сухопутная инфраструктура стран Балтии включает проекты, имеющие особую значимость для ЕС, и объекты, способствующие решению региональных и национальных задач (рис. 2). Проекты, курируемые ЕС, обращены на поддержку и устойчивое развитие сухопутной инфраструктуры. В настоящее время страны Балтии объединяет общий европейский проект – Rail Baltica.

железных дорог и 60 станций¹³⁸. Через три пограничные станции (Нарва, Койдула, Валга) эстонские железные дороги связаны с железнодорожными сетями России и Латвии. Eesti Raudtee обеспечивает 758 рабочих мест¹³⁹. Экономические результаты деятельности Eesti Raudtee показаны в Таблице 2. В 2018 г. Эстонской железной дорогой было перевезено 13,5 млн тонн грузов, из которых 9,1 млн тонн пришлось на транзитные перевозки (67,4%), 0,28 млн тонн на экспорт и 1,35 млн тонн на импорт. Объём местных перевозок составил 2,8 млн тонн. Объём контейнерных перевозок достиг 52,4 тыс. TEU, перевозок минеральных удобрений составил 5,4 млн тонн, нефти и нефтепродуктов – 2,8 млн тонн, сланца – 1,7 млн тонн¹⁴⁰.

Таблица 2 – Eesti Raudtee: результаты деятельности (2015–2019 гг.)

Результаты	2015	2016	2017	2018	2019
Объём местных перевозок, млн тонн	2,5	2,9	3,2	2,8	2,1
Объём международных перевозок	12,6	9,6	9,2	10,8	11,1
Количество пассажиров в местных сообщениях, млн чел.	5,4	5,8	6,2	6,4	7,0
Количество пассажиров в международных сообщениях, млн чел.	0,05	0,10	0,11	0,11	0,11
Финансовые показатели					
Доход от продаж, млн евро	43,9	33,0	32,9	41,5	39,5
Чистая прибыль	-6,3	-10,8	-7,6	8,6	8,9
Собственный капитал	161,1	149,1	141,5	150,1	159,0
Инвестиции	13,1	15,4	14,0	26,4	31,5
Активы всего	302,7	301,4	304,2	334,1	342,6
Прибыль до вычета расходов (EBITDA)	13,8	9,8	11,9	29,3	29,7

Источник: Официальный сайт Eesti Raudtee - URL: <https://www.evr.ee/ru/o-predpriyatii>

Большая часть железной сети была построена еще в 1960-е гг. Ее модернизация осуществляется преимущественно за счет дотаций, полученных из Фонда сплочения. Приоритетами Фонда являются проекты, поддерживающие экологически безопасные транспортные объекты с низким уровнем шума и эмиссии CO₂. Eesti Raudtee для уменьшения пагубного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду занимается электрификацией линейных участков национальной сети. Правительством страны поставлена цель обеспечения около 14% энергетических потребностей транспортного сектора из возобновляемых источников к 2030 г., главным образом за счет электрификации железных дорог (расширение контактной сети). Проект запланирован на период 2020–2028 гг.

¹³⁸ Официальный сайт Eesti Raudtee - URL: <https://www.evr.ee/ru/o-predpriyatii>

¹³⁹ Eesti Raudtee. В постоянном движении 2019 - URL: https://www.evr.ee/images/Files/ER2019_kataloog_RU.pdf

¹⁴⁰ Там же

Из шоссейных проектов европейское финансирование получают крупные магистрали Таллинн – Тарту, Таллинн – Пярну – Икла (проект Via Baltica) и Таллинн – Нарва. Инвестиции также коснулись строительства транспортных развязок в городах и сельских дорог. ЕС выделил в 2004 г. 1 млрд крон на оснащение автомобильных пограничных переходов.

Финансирование Евросоюзом железнодорожной инфраструктуры Эстонии направлено на строительства эстонского участка трансбалтийской узкоколейной железнодорожной линии Таллинн-Берлин (проект Rail Baltica).

Транспортная инфраструктура Латвии

Транспортная отрасль является профилирующей в экономике Латвии. В 2020 г. на нее приходилось 6,4% ВВП страны¹⁴¹. Железнодорожные перевозки преимущественно обслуживают экспортно-импортные и транзитные потоки грузов. На них в 2004 г. пришлось 90,54% грузооборота данного вида транспорта¹⁴². В целях улучшения показателей деятельности проведена реструктуризация ГАО «Латвийская железная дорога» (Latvijas dzelzceļi). Созданы три независимых предприятия, занимающиеся вопросами грузовых и пассажирских перевозок, а также инфраструктурой. Проведенная реформа позволила избежать субсидирования Латвийской железной дороги за счет грузоперевозок.

В 2005 г. Фонд сплочения выделил Латвии 89 млн евро на модернизацию железнодорожного коридора Восток-Запад, соединяющий пограничные переходы с Россией и Республикой Беларусь и порт Вентспилс. Данный проект помог привлечь крупные грузопотоки с постсоветского пространства в порт, что позволило ему стать в начале 2010-х гг. крупнейшим портом Латвии. На эти деньги должны быть полностью демонтированы изношенные рельсы и заменены на новые, а также отремонтированы инженерно-технические строения (водостоки, небольшие мосты) на участках дороги общей протяженностью 260 км. Реализация планов заняла 4 года. Еще 1,5 млн евро Евросоюз выделил на разработку новых проектов на 2007–2013 гг. Европейский фонд регионального развития (ЕФРР) финансирует замену электропоездов¹⁴³.

На автотранспорте ситуация противоположная. 91,3% осуществляемых перевозок – внутригосударственные. Это связано, прежде всего, со структурой национальной экономики, экспорта, импорта и привлекаемых транзитных грузов. Для сухопутного перемещения транзитных грузов использование автомобильного транспорта представляется нерациональным, поэтому его используют преимущественно для внутренних перевозок. Национальная

¹⁴¹ Расчеты автора на основе информации Transport in Latvia. Central Statistical Bureau of Latvia. Riga. 2021 - URL: https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2021-08/Nr_17_Transports_Latvija_2021_%2821_00%29_LV_EN.pdf

¹⁴² Расчеты автора на основе информации - URL: www.transport.polpred.ru/news.html?country=85

¹⁴³ ИА «Росбалт». 27.1.2005.

автомобильная инфраструктура рассматривается как катализатор экономического развития страны, и проводится масштабная реконструкция дорог. Самые крупные инвестиции были сделаны в трассу Via Baltica¹⁴⁴. Солидные суммы потрачены непосредственно на ремонт участков дорог Рига-Лиепая (5,8 млн долл.), Рига-Сигулда – эстонская граница (2,4 млн долл.). Всего для приведения всех трасс Латвии в должное состояние нужно более 600 млн долл. Из них 107,4 млн долл. уже поступило из Фонда сплочения ЕС, а 58,2 млн долл. – из Фонда регионального развития.

Латвийское правительство испытывало трудности с освоением выделяемых Евросоюзом дотаций на строительство и реконструкцию автомобильных дорог из-за нехватки специалистов по прокладке дорог. По данным национального Министерства сообщения, в 2000-е гг. в стране насчитывалось 150 вакансий для строительных инженеров. В конкурсных процедурах на строительство трасс обычно принимало участие 1 – 2 предприятия-претендента. Наблюдались случаи несостоявшихся торгов, когда интерес к проекту не проявляло ни одно предприятие. Одним из путей решения этой проблемы стало использование частных инвестиций наряду с государственными и международными источниками финансирования. Правительство Латвии также намеренно передавало часть находящихся в плохом состоянии автомагистралей в концессию. Первым проектом выступило сообщение Рига – Елгава.

Латвия обладает протяженной сетью трубопроводов, которые по политическим и экономическим причинам используются не в полной мере.

Сухопутная транспортная инфраструктура Литвы

Долгосрочная стратегия развития транспорта и транзита в Литве, принятая в 2006 г., предусматривает создание в стране современной мультимодальной транспортной системы, которая по своим техническим параметрам и качеству услуг будет соответствовать европейскому уровню. К моменту вступления Литвы в ЕС уже получили развитие сухопутные виды транспорта, а также были созданы предпосылки для создания мультимодальной системы. Количественное отставание морских перевозок объяснялось географическим положением страны и протяженными границами с соседними странами. Организация интермодальных перевозок требовала крупных инвестиций.

Литва, используя внутренние и внешние источники, фокусировала внимание на строительстве и реконструкции автомобильных дорог, дорожной инфраструктуры, сооружении и обновлении погранпереходов, а также на организации скоростного движения. На эти цели в

¹⁴⁴ 15,8 млн долл. инвестировано в строительство объездной дороги вокруг Саулкрасты, реконструкции подверглись и другие участки Via Baltica: Кекава-Иецава, Бауска-Гренцале и Балтзерс-Айнажи.

2004–2006 гг. поступило 600 млн евро, из которых 136 млн евро – из Фонда сплочения, 36 млн евро – из Регионального фонда развития. В 2005 г. на развитие и модернизацию автомобильного сектора (5 проектов) из Фонда сплочения поступило 60 млн евро и 20 млн евро – из бюджета страны¹⁴⁵. В 2007–2013 гг. на модернизацию дорог страна получила 2,5 млрд литов (735 млн евро). На эти средства реконструировано 1 200 км. дорог. Основное внимание уделяется скоростным трассам Вильнюс – Каунас – Клайпеда, автомагистрали Via Baltica, дорогам Вильнюс – Паневежис, Паневежис – Каунас, Каунас – Йонава – Укмерге – Зарасай.

Согласно утвержденному Правительством Литвы стратегическому плану по улучшению инфраструктуры путей сообщения, организацией перевозок занимается ГАО «Lietuvos gelezinkeliai» (Литовские железные дороги)¹⁴⁶. Она также занимается вопросами инфраструктуры железных дорог, техническим и информационным сопровождением транспортировки. Перевозки железнодорожным транспортом по территории Литвы, в том числе транзитные, регулируются национальной тарифной политикой, которая предусматривает и введение скидок. Так, в 2008 г. они, в частности, предоставлены грузам, следующим со станций Белорусской железной дороги в Калининградскую область и в порт Клайпеда¹⁴⁷. Скидки были предоставлены благодаря тому, что белорусский транзит в 2007 г. позволил существенно увеличить грузооборот литовской транспортной системы: 10,78 млн тонн в целом, в том числе 6,3 млн тонн через порт Клайпеда¹⁴⁸. До 2021 г., по оценкам экспертов, белорусский транзит обеспечивал около 1/3 загрузки порта Клайпеды. Большая часть грузов поступает по железной дороге.

В Литве получил развитие трубопроводный транспорт, связывающий крупные промышленные объекты и узловые элементы транспортной инфраструктуры.

Гражданские аэропорты стран Балтии

В настоящее время в Эстонии функционируют два международных аэропорта (Таллинн и Тарту) и три региональных (Курессааре, Кярдла, Пярну). Аэропорт Тарту, принадлежащий государственному предприятию Tallinn Airport Ltd, имеет взлетно-посадочную полосу протяженностью 1799 м. Учебные полёты расположенной вблизи аэропорта Эстонской авиационной академии составляют до 90% взлетно-посадочных операций. Оставшиеся 10% осуществляет компания Finnair, которая выполняет регулярные рейсы до Хельсинки.

¹⁴⁵ URL: www.polpred.com/country/lt/free.html?book=798&country=90&id=1719&

¹⁴⁶ URL: <http://www.litrail.lt/wps/portal>

¹⁴⁷ Химические удобрения, соль, продукция ЛПК, мазут – 10%, сырая нефть – 15%. Источник: БИКИ, - URL: <http://www.vniki.ru/27.5.2008>

¹⁴⁸ БЕЛТА, - URL: <https://www.belta.by/26.3.2008>

Главным международным аэропортом Эстонии является международный аэропорт Таллинна имени Леннарта Мери. Его взлетно-посадочная полоса обладает техническими характеристиками (длина полосы свыше 3 047 м и твердое покрытие), позволяющими принимать крупные лайнеры. Это базовый аэропорт национальной авиакомпании Nordica, дополнительный хаб латвийской авиакомпании airBaltic.

Компания Nordic Aviation Group (с 30 марта 2016 г. «Nordica») была основана 25 сентября 2015 г. решением Правительства Эстонии. Полеты осуществляются с 8 ноября 2015 года¹⁴⁹. В 2016 г. компания функционировала по схеме «мокрого лизинга»: словенская авиакомпания Adria Airways арендовала ее самолеты вместе с экипажами. 19 ноября 2016 года Nordica заключила стратегическое партнерство с LOT Polish Airlines, что позволило ей использовать коммерческую платформу польского перевозчика, систему продажи билетов и код полетов. Входит в состав Star Alliance. LOT Polish Airlines принадлежит 49% акций Nordica. В июне 2019 года Nordica заявила, что ключевые маршруты передаются ее партнеру LOT Polish Airlines, Сама компания сосредоточит свои услуги на лизинговых операциях с другими авиакомпаниями.

В Латвии заявлены семь гражданских аэропортов, из них три имеют статус международных (Рига, Лиепая и Вентспилс). Большинство аэропортов Латвии проектировались как военные. Международные аэропорты имеют взлетно-посадочную полосу с твердым покрытием и достаточной длины (в частности, у аэропорта Лиепая она составляет 2 002 м). Однако недостаток грузовой и пассажирской базы не позволяют им постоянно обеспечивать регулярные рейсы. Вместе с тем международный аэропорт Рига является крупнейшим в странах Балтии, выполняя функции регионального хаба. На формирование регионального хаба оказало решающее влияние состоявшееся в мае 2004 г. расширение ЕС¹⁵⁰, а также приход в Прибалтику авиакомпаний-дискаунтеров.

Рижский аэропорт – самый крупный аэропорт в странах Прибалтики по объёму грузовых и пассажирских перевозок. Длина взлетно-посадочной полосы 3 200 м позволяет принимать практически все типы самолётов АО «Международный аэропорт Рига» и находится во владении Министерства сообщения Латвийской Республики. Оператор аэропорта – сам аэропорт (RIX GH) и турецкий холдинг TAV Airports (Navas Latvia). Аэропорт является хабом для национальной авиакомпании Латвии airBaltic, а также для латвийской чартерной авиакомпании SmartLynx Airlines и лоукостера Ryanair (с 2022 г.).

¹⁴⁹ Предыдущая эстонская национальная авиакомпания Estonian Air прекратила свою деятельность 08.11.2015 г. Причиной прекращения деятельности стало решение Европейской комиссии, которая посчитала, что эстонское правительство предоставляло компании незаконные преимущества перед другими авиаперевозчиками. Источник: - URL: <https://www.rbc.ru/business/08/11/2015/563e72a79a79470a747747ef>

¹⁵⁰ Вступление в ЕС потребовало соблюдения норм авиационной политики стран-членов, что, в частности, способствовало снижению платы за посадку и взлет самолетов в аэропорту.

Крупнейшей латвийской национальной авиакомпанией, выполняющей пассажирские и грузовые перевозки, является airBaltic. Штаб-квартира расположена в Риге. Имеет четыре базовых аэропорта в Риге, Вильнюсе, Таллинне и Тампере. В составе воздушного флота в настоящее время находятся 36 воздушных судов А 220, средний возраст которых на май 2022 г. составляет 2,8 лет. Крупнейшим акционером авиакомпании является Латвийская Республика. В настоящее время правительству Латвии принадлежит 80,05% акций airBaltic, остальные 19,95% акций – собственность компании Aircraft Leasing 1 SIA (Дания), находящейся в собственности Ларса Гуэсена.

Чартерная авиакомпания SmartLynx Airlines, ранее известная как LatCharter, базируется в Марупе, Латвия. Она выполняет чартерные рейсы на условиях мокрого лизинга (АСМІ) в места массового отдыха, а также специальные пассажирские чартерные рейсы.

В Литве четыре постоянно действующих аэропорта: в Вильнюсе, Каунасе, Паланге (международные) и Шяуляе. Развитие аэропортов проходит в рамках комплексной программы развития национальной транспортной системы. Вильнюсский аэропорт является крупнейшим в стране, обеспечивая 80% пассажиропотока, и вторым по загруженности аэропортом в странах Балтии. По итогам 2019 года аэропорт обслужил свыше 5 миллионов человек. Однако и он не приспособлен принимать большие гражданские самолеты, так как длина взлетно-посадочной полосы составляет 2 500 м.

Образованная на базе Вильнюсского ОАО Литовского УГА советского Аэрофлота авиакомпания flyLAL Lithuanian Airlines в 1991–2009 гг. базировалась в аэропортах Вильнюса и Паланги. Изначально авиакомпания полностью принадлежала государству. После приватизации 2005 г. национальный авиаперевозчик стал собственностью компании LAL Investicijų Valdymas. В январе 2009 г. авиакомпания заявила о банкротстве. В настоящее время аэропорт является базовым для двух литовских чартерных авиакомпаний: GetJet Airlines, выполняющей рейсы по заказу туристских компаний в страны Балтии и предоставляющей суда в мокрый лизинг, и Avion Express, специализирующейся на авиационном лизинге узкофюзеляжных самолётов, лоукостеров Ryanair и Wizz Air, а также airBaltic. Эксплуатантом аэропорта является государственная компания Lithuanian Airports.

Международный аэропорт Каунаса является вторым по пассажирооборотам и первым по грузовым перевозкам в Литве. Технические характеристики (длина взлетно-посадочной полосы 3 250 м и ее ширина 45 м) позволяют обслуживать крупнофюзеляжные грузовые суда. Аэропорт находится в ведомстве Министерства сообщения Литовской Республики. Литовская авиакомпания Transaviabaltika, основанная в 1998 г., базируется в международном аэропорту Каунас. Начиная с 2016 г. компания выполняет субсидируемые эстонским правительством

пассажирские рейсы между Таллинном и островами Сааремаа и Хийумаа. Помимо этого компания осуществляет чартерные грузовые перевозки в европейские аэропорты для компаний UPS, TNT и DHL.

Сравнительная характеристика национальных транспортных инфраструктур стран Балтии дана в Таблице 3. В указанных странах наибольшее развитие получила инфраструктура водного (особенно морского) транспорта. Сухопутная инфраструктура развита хуже. В Таблице 3 содержится информация о плотности сухопутной инфраструктуры стран Балтии. Она невысокая, особенно если ее сравнивать с Польшей (0,069 км/км² и 1,343 км/км² железнодорожной и автомобильной сети соответственно). Отметим также низкую степень электрификации железнодорожной сети стран Балтии. В Эстонии доля электрифицированных дорог составляет 14,8%, в Латвии – 11,4%, в Литве – 6,8%. Для сравнения, в Польше этот показатель равен 61,5%. Безусловно, это влияет на транзитный потенциал стран Балтии. Даже с введением в строй железной дороги Rail Baltica основные транзитные маршруты сохраняют свои маршруты через морские порты.

Таблица 3 – Количественные характеристики национальных транспортных инфраструктур стран Балтии (2019 г.)

Страна	Гражданские аэропорты		Трубопровод		Протяженность железных дорог общего пользования (км) ^{****}			Протяженность автомобильных дорог (км)				Протяженность водных путей (км)	Гражданские порты и терминалы
	Всего	В т.ч. с твердым покрытием ВПП	Газопроводы (км)	Нефтепроводы (нефтепродуктопроводы) (км)	Общая	Электрифицировано	Плотность железных дорог общего пользования (км/км ²)	Общая	С твердым покрытием	Высокоскоростные	Плотность автодорог общего пользования (км/км ²)		
Эстония	н/д	12	859*	0	900	133	0,020	16608	12926	0	0,367	320	45
Латвия	10	н/д	1097**	833**	2263	259	0,035	20061	9304	0	0,311	300	8

Литва	4	4	760***	105****	1807	122	0,028	21320	н/д	366	0,326	н/д	2
-------	---	---	--------	---------	------	-----	-------	-------	-----	-----	-------	-----	---

Источник: национальные статистические службы стран Балтии

*на 2007 г.

**на 2003 г.

***на 2000 г.

****без учета построенных участков Rail Baltica

Таким образом, основу транспортной инфраструктуры стран Балтии формируют морские порты. Их успешная работа генерирует товарные потоки, обслуживаемые национальными сухопутными транспортными артериями. Вместе с тем критическая зависимость национальной экономики стран Балтии от транспортного сектора ставит загруженность последнего в зависимость от транзитных грузов. В результате порты стран Балтии вступают в противоречивые взаимоотношения одновременного сотрудничества и конкуренции друг с другом и с соседними портами, прежде всего Балтийского бассейна России. Исследованию характера взаимоотношений между портами региона Восточной Балтики будет посвящена третья глава исследования.

Глава 2. Транспортная инфраструктура стран Балтии в региональной политике ЕС

Как отмечалось выше, принятие географически отдаленных стран в состав ЕС всегда сопрягается с дополнительными расходами на реконструкцию и строительство объектов транспортной инфраструктуры. Это объясняется двумя причинами: необходимостью привести транспортные объекты в соответствие нормам ЕС, появлением в связи с расширением границ ЕС новых приграничных территорий, на которые распространяется особый режим финансирования и технической поддержки со стороны ЕС.

Присоединение новых территорий сопряжено с решением ряда стратегических проблем. С учетом предшествующего опыта Евросоюз стремится если не избежать их, то, по крайней мере, сгладить. Прежде всего, очевиден конфликт интересов ЕС, стран-членов отдельных регионов по привлечению средств на строительство и модернизацию транспортной инфраструктуры. Страны Балтии пытаются активно привлекать на эти цели финансирование со стороны ЕС. ЕС заинтересован в софинансировании объектов местными властями и бизнесом при одновременном снижении затрат стран-участниц. Не менее важная проблема заключается в «оживлении» транспортной инфраструктуры, обеспечении ее загруженности пассажирами и грузами. В поисках эффективных решений европейские функционеры выбрали постепенную модель либерализации транспортной системы, упраздняя государственную монополию и гармонизируя торговлю между странами-членами. Оценив опыт США¹⁵¹, ЕС стремится избежать шоковых эффектов в транспортном дерегулировании.

2.1. Страны Балтии в региональной политике ЕС

В Европейском Сообществе до 1970-х гг. региональной проблематике уделялось скромное внимание. Основная причина этого заключалась в относительной экономической и социальной пространственной однородности территорий Бельгии, ФРГ, Италии, Люксембурга, Нидерландов и Франции (за исключением юга Италии). Соответственно и формирование единой европейской транспортной политики осталось на бумаге. Развитие европейской интеграции, с одной стороны, оказалось под влиянием транспортного сектора и, в частности, затрат на перевозку пассажиров и грузов. С другой стороны, транспорт выступает как фактор развития интеграционных процессов. Отметим, что отмеченные тенденции далеко неоднозначно проявляются в отдельных странах-

¹⁵¹ Spens K.M., Kovács G., Vellenga D.B. 2004. Transportation and Logistics Networks in the Baltic States: Keys for Successful Economic Development and Integration into the EU P.126.

членах. На осуществление общей транспортной политики, предусмотренной Договором ЕЭС, пришлось потратить много времени.

Собственно региональная экономическая политика Сообщества начала формироваться на Саммите ЕС в Париже в 1972 г.¹⁵². Идея разработки европейской региональной политики заключалась в следующем: ЕС невозможен без экономического и валютного союза, а экономический и валютный союз, в свою очередь, невозможен без адекватной и эффективной региональной политики. Структурный и региональный дисбаланс может повлиять на реализацию экономического и валютного союза. Экономические аргументы с точки зрения общего экономического роста: региональный экономический дисбаланс приведет к повышению уровня безработицы; инфляция будет способствовать распространению и усилению регионального экономического дисбаланса; региональный экономический дисбаланс приведет к нерациональному использованию национальной инфраструктуры. На саммите принято решение о создании Европейского Фонда Регионального развития (ЕФРР)¹⁵³, который был создан в 1975 г. Одновременно увеличивалась региональная направленность деятельности других фондов – Европейского социального фонда (ЕСФ)¹⁵⁴, Европейского Фонда поддержки и гарантий в области сельского хозяйства¹⁵⁵. Через перечисленные выше структурные фонды, предоставляющие помощь в виде субсидий, и в настоящее время реализуется региональная политика ЕС. Кроме того, для решения региональных проблем стало возможным получение льготных займов из Европейского инвестиционного банка.

Первый этап реального проведения региональной политики ЕС начался в 1975 г. Проблемы перепополненных и перенаселенных регионов в ЕС были зафиксированы в Докладе Томпсона. Суть публикаций заключалась в том, что сильная региональная политика была необходима по социальным и экологическим причинам, которые отчетливо выявлялись и вне географических областей, традиционно преодолевающих экономические трудности. Доклад Макдугала (1977 г.) был направлен на усиление эмпирических и интеллектуальных основ региональной политики

¹⁵² Button K., Pentecost E. Regional Economic Performance within European Union. Edward Elgar Publishing Limited. 1999. P.30.

¹⁵³ European Regional Development Fund (ERDF).

¹⁵⁴ European Social Fund (ESF). Основан в 1960 г. Региональную деятельность фонд начал в 1971 г. Приблизительно половина его средств идет на помощь проблемным регионам ЕС. Остальные распределяются по нерегionalным критериям, преимущественно для решения проблем занятости. Около 75% средств Фонда идет на ликвидацию безработицы среди молодежи. Дальнейшие действия Фонда направлены на создание равных возможностей, помощь работникам в адаптации к технологическим и промышленным изменениям. http://ec.europa.eu/regional_policy/glossary/glos3_en.htm#esf

¹⁵⁵ European Agricultural Guidance & Guarantee Fund (EAGGF) занят финансированием развития кризисных аграрных районов. Фонд разделен на две секции. Секция Гарантий финансирует меры ценовой поддержки и экспортных возвратов, что гарантирует фермерам стабильные цены. Секция Рекомендаций предоставляет субсидии на рационализацию, модернизацию и структурные реформы сельского хозяйства. http://ec.europa.eu/regional_policy/glossary/glos3_en.htm#esf

ЕС. В нем вновь прозвучали аргументы относительно дисбаланса, который будет следствием более тесной экономической интеграции в границах ЕС и либерализации, а также тезис о необходимости основных изменений в масштабе и структуре бюджета Евросоюза. В частности, утверждалось, что бóльшая интеграция увеличит совокупное благосостояние в ЕС и, в соответствии с критерием Калдора-Хикса¹⁵⁶, для сохранения стабильности необходимо обеспечить перемещение ресурсов от получивших выгоду к аутсайдерам¹⁵⁷.

В 1980-х гг. региональная политика ЕС не применяла активных финансовых мер, переходя, например, от налоговых льгот к займам. Ж. Делор, бывший президент ЕС, рекомендовал меры, которые не должны были искажать действие рыночных сил. Он предложил помощь в создании физической инфраструктуры и поддержке местного предпринимательства, проявляющейся в развитии локальных интегрированных коммерческих систем. Выделение различий между рынком и нерыночными силами, по его мнению, позволит достичь оптимального управления рынком. В действительности же он отклонил одну форму искажения в пользу другой.

В дальнейшие годы формирующаяся наднациональная региональная политика ЕС, в частности регионального планирования, претерпевала изменения. Первый этап закончился реализацией двух реформ – 1985 г. (замена разрозненных региональных проектов на комплексные программы) и 1988 г. (реформа структурных фондов, выразившаяся, в частности, в создании новой системы «программного подхода»¹⁵⁸ к их развитию). Начиная с этого времени деятельность структурных фондов основывается на трех важнейших принципах: партнерства между КЕС, национальными правительствами и региональными местными властями; субсидиарности, выражающейся в том, что функции должны передаваться на тот уровень, где они могут быть выполнены лучшим образом; дополняемости финансирования органов ЕС национальными инвестициями.

Система программ структурных фондов представлена программами совместного развития и инициативными программами ЕС. Программы совместного развития, являясь основной формой проведения региональной политики ЕС, требуют значительных финансовых средств и

¹⁵⁶Критерий Калдора-Хикса (Kaldor-Hicks criteria) – критерий, согласно которому переход от одного состояния экономической системы к другому увеличивает общее благосостояние, если те члены общества, которые выигрывают при этом переходе, способны компенсировать проигрыш тех, чье положение ухудшается. Источник: <http://dic.academic.ru/dic/ncf/business/6963>

¹⁵⁷ Более подробный анализ доклада МакДугала см. *Цукалис Л.* Новая европейская экономика: попытка переосмысления. СПб. Петрополис. 2001. с.310.

¹⁵⁸Официально провозглашенными принципами деятельности структурных фондов являются:

- территориальная концентрация средств;
- упор на финансирование комплексных программ, а не отдельных проектов;
- сотрудничество с властями отдельных стран всех территориальных уровней при финансовом участии последних в реализации проектов и программ;
- передача управленческих решений на территориальный уровень.

направлены на решение проблем, определяемых как приоритетные на уровне ЕС. Эти программы базируются на шести основных целях структурной политики ЕС, пять из которых были обозначены еще в 1987 г. Одни цели направлены на поддержку и развитие определенных регионов:

- структурно отсталых регионов, список которых пересматривается каждые пять лет (цель 1);
- промышленно депрессивных регионов, список которых пересматривается каждые три года (цель 2);
- сельских регионов (цель 5b);
- северных (арктических) регионов с низкой плотностью населения (цель 6)¹⁵⁹.

Другие предполагают решение конкретных региональных проблем:

- борьба с долговременной безработицей¹⁶⁰, помощь в трудоустройстве молодежи (цель 3);
- помощь работникам в адаптации к новой системе промышленного производства (цель 4);
- активизация структурных преобразований в сельском хозяйстве и рыбном промысле (цель 5a)¹⁶¹.

Процесс составления и разработки программ совместного развития включал четыре этапа: составление программ-проектов, непосредственная разработка программ совместного развития, реализация программы, мониторинг и контроль за реализацией программы. Если в ходе контроля органов ЕС выяснялось, что программа не соответствует определенным требованиям, то финансирование могло быть сокращено вплоть до полного его прекращения.

Окончание первого этапа европейской региональной политики ознаменовалось констатацией в 1985 г. Европейским Судом факта, что Совет не реализовал соответствующие положения Римского договора, а государства-члены должны выполнять нормативные акты, принятые Сообществом. В 1985 г. в ответ на постановление Европейского Суда Комиссия ЕС опубликовала сообщение «К общей политике ЕС в области транспорта». В итоге в 1985 г. Европейский суд постановил, что степень реализации региональной транспортной политики объясняется бездействием Совета, что ведет к нарушению Договора. С этого времени европейская транспортная политика стала развиваться интенсивно.

¹⁵⁹Эта цель появилась в третий период (1994–1999 гг.). Она предусмотрена договором о присоединении Швеции и Финляндии и распространяется на регионы, где проживает 0,4% населения ЕС (регионы с плотностью населения менее 8 человек на 1 км²).

¹⁶⁰Критерием здесь служит количество лиц старше 25 лет, ищущих работу и находящихся без работы более 12 месяцев.

¹⁶¹http://ec.europa.eu/regional_policy/glossary/glos7_en.htm#tep

В декабре 1987 г. Совет ЕС принял несколько решений о воздушном транспорте, получивших название «Люксембургский пакет» (вступил в силу с 01.01.1988). В то же время Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН инициировал вопрос об организации международных транспортных коридоров для обеспечения сотрудничества между европейскими странами.

В течение второго и третьего программных периодов (1989–1993 гг. и 1994–1999 гг.) было реализовано около 300 долгосрочных программ. Согласно статистике ЕС-15, 40% ресурсов, предоставленных структурными фондами на реализацию этих программ, было израсходовано на производственные инвестиции (на стимулирование малого и среднего бизнеса, на развитие инфраструктуры (30%), на образование и реализацию политики в области занятости, в том числе на переквалификацию)¹⁶². В 1993 г. были созданы структурный фонд для поддержки рыболовства (Секция руководства и финансирования в рыболовной отрасли)¹⁶³, а также Фонд сближения¹⁶⁴, который первоначально был ориентирован на развитие относительно «отсталых» стран ЕС – Греции, Португалии, Испании и Ирландии¹⁶⁵. В ЕС действуют еще 13 менее масштабных инициатив, финансируемых за счет структурных Фондов и направленных на решение проблем в конкретных районах и секторах экономики, которые считаются недостаточно охваченными другими программами.

Именно в это время стали появляться субрегиональные транспортные проекты ЕС. Они были направлены на решение межстрановых транспортных задач, а также стимулировали развитие транспортной инфраструктуры в наименее развитых или чрезвычайно востребованных регионах, а также странах-кандидатах на членство в ЕС.

Первая международная конференция по панъевропейскому транспорту состоялась в Праге в октябре 1991 г. В ее заключительной декларации было отмечено, что необходимо владеть точной информацией о состоянии транспортной инфраструктуры и продолжать развитие наиболее важных для ЕС транспортных маршрутов с обязательным учетом возможностей их улучшения и модернизации. Опираясь на результаты Пражской конференции, Генеральный

¹⁶² Бакланова М.П. Региональное планирование в Японии. Владивосток. Дальнаука. 2003. С.38.

¹⁶³ Guidance Section and the Financial Instrument for Fisheries (FIFG) содействует проведению структурных преобразований в рыбной промышленности, в том числе модернизации флота и организаций по разведению рыбы.

¹⁶⁴ Cohesion Fund. Не включен в состав структурных фондов.

¹⁶⁵ Фонд сближения способствует нивелировке уровня развития стран ЕС путем стимулирования создания транспортной инфраструктуры, а также улучшения среды в указанных странах (Ст. 130d Договора об образовании ЕС). За счет фонда можно профинансировать до 85% стоимости проектов, что выше предельного уровня поддержки, оказываемой другими фондами для любого типа проблемных регионов. В 1994 г. финансировался 51 проект. В период с 1993 по 1999 гг. объемы ежегодного финансирования колебались в пределах от 1,5 млрд до 2,6 млрд ЭКЮ дополнительно к общему финансированию в объемах 15,1 млрд ЭКЮ.
http://ec.europa.eu/regional_policy/glossary/glos2_en.htm#fund

директорат по транспорту Европейской комиссии разработал директивные указания по развитию панъвропейской транспортной инфраструктуры.

В 1992 г. Маастрихтский договор о Европейском Союзе внес два новых вопроса в раздел «Транспорт». Они касались мер повышения безопасности перевозок и процедуры принятия решений по транспортным вопросам. Принятие решений по вопросам Общей транспортной политики¹⁶⁶ не требовало единогласия, только квалифицированное большинство. Результаты голосования в декабре 2000 г. по поводу открытия рынка грузового железнодорожного транспорта к 2008 г. показали дальновидность такого решения. Подавляющее большинство стран выступили в пользу положительного решения этого вопроса. В новом разделе договора «Трансъевропейские сети» (КТ, ст. 154–156) отражена концепция Трансъевропейских транспортных сетей. В декабре 1992 г. вышла первая Белая книга по транспорту.

На основе Договора об учреждении ЕС Комиссия в 1994 г.¹⁶⁷ одобрила предложение о Директивах развития трансъевропейского транспорта. Директивы очертили контуры интегрированной мультимодальной транспортной сети¹⁶⁸, призванной объединить Европу к 2010 г. По мнению Комиссии, единая сеть позволит получить эффект синергии и предоставит потребителям более широкий выбор транспортных средств, повышая качество услуг, гарантируя безопасность и обеспечивая экологическую безопасность. Роль Директив сводилась к выполнению требований к транспортной инфраструктуре, выдвинутых Маастрихтским договором.

В целях создания интегрированной мультимодальной транспортной сети в 1994 г. на острове Крит вторая Общеевропейская конференция по транспорту определила приоритетные направления развития транспортных связей. Были названы 9 общеевропейских транспортных коридоров¹⁶⁹ (так называемые Критские коридоры). В качестве источников финансирования

¹⁶⁶ Common Transport Policy (СТР)

¹⁶⁷ Этот документ был изменен в начале 1995 г., учитывая вступление в ЕС Австрии, Швеции и Финляндии.

¹⁶⁸ Мультимодальные (интермодальные) перевозки, как важная составляющая межвидового подхода, позволяют добиться оптимального использования возможностей отдельных видов транспорта с целью повысить эффективность всей транспортной системы. В соответствии с этой концепцией цели и задачи ставятся перед транспортной сетью в целом, а не перед его отдельными видами. Под межвидовым подходом понимается одновременный учет всех видов транспорта при изменениях в области инфраструктуры или правового или экономического положения какого-либо вида транспорта.

¹⁶⁹ Существует несколько определений международных транспортных коридоров (МТК).

Группа экспертов ЕЭК ООН: «Это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок». Источник: Европейская транспортная политика: тенденции и приоритеты // Вестник транзитного бизнеса. 1998. №41. С. 6–8.

Российские источники рассматривают МТК как совокупность магистральных коммуникаций с соответствующим обустройством различных видов транспорта, согласованно функционирующих в определенном

трансевропейской транспортной сети были названы национальные бюджеты стран-членов ЕС, займы международных финансовых институтов, привлеченные инвестиции.

В декабре 1994 г. в Эссене Межправительственная группа Кристоферсена¹⁷⁰ определила 14 приоритетных проектов и 21 проект «перспективного значения» общей оценочной стоимостью 49 368–50 968 млн ЭКЮ¹⁷¹. Приоритетные проекты должны удовлетворять следующим требованиям:

- быть объектом общих интересов;
- быть крупномасштабными, экономически востребованными;
- обеспечивать привлечение частных инвестиций;
- поддерживать цели ЕС: экономическое единство, охрану окружающей среды;
- находиться на стадии развития.

Объекты транспортной инфраструктуры стран Балтии не попали в указанный список, что может быть объяснено как их относительно малыми масштабами и, как следствие, низкой экономической эффективностью, так и проблематичностью привлечения частных инвестиций.

Источником финансирования этих программ частично служили ресурсы структурных фондов. Во время третьего программного периода (1994–1999 гг.) было осуществлено 13 инициатив ЕС, которые нашли выражение в принятии более 500 конкретных программ, реализуемых во всех странах ЕС¹⁷². Наиболее известные инициативы – Interreg (развитие приграничных регионов двух и более соседних стран), Rechar (возрождение кризисных территорий угледобывающей промышленности), Regis (ускоренная диверсификация ультрапериферийных территорий).

В третий период ЕС оказывает помощь населению и предпринимательству в регионах посредством субсидий и ссуд. Субсидии выделяют в основном три структурных фонда: ЕФРР, ЕСФ, отделение управления при Европейском сельскохозяйственном фонде управления и гарантий¹⁷³. Источниками ссуд являются Европейский инвестиционный банк¹⁷⁴, Новый

направлений и отвечающих стандартам международного уровня. Источник: Единая транспортная система/под ред. В.Г.Галабурды. М. Транспорт. 2001. с.288.

Унификация требований к транспортной инфраструктуре и параметрам транспортных средств возложена на международные организации ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. Параметры транспортной инфраструктуры, формирующей МТК, могут определяться и региональным законодательством, например, ЕС.

¹⁷⁰ Christophersen Group.

¹⁷¹ Johnson D. Turner C. Strategy and Policy for Trans-European Networks. Palgrave MacMillan. 2007. P. 60–61.

¹⁷² Бакланова М.П. Указ. соч. С.39.

¹⁷³ Guidance Section of the European Agricultural and Guarantee Fund - EAGGF

¹⁷⁴ European Investment Bank - EIB

инструментарий сообщества¹⁷⁵, Европейское общество угля и стали¹⁷⁶ и Европейское атомное общество¹⁷⁷. Дополнительно могут привлекаться и другие источники.

По инвестициям 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. Это, например, проекты в сферах телекоммуникаций, энергетики, магистральной автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, осуществляемые в интересах всего сообщества или в национальных интересах государств. Верхняя граница зависит от состояния территории, попадающей под цели 1, 2 и 5b. Так, инвестиции в инфраструктуру общехозяйственного назначения, включающую дороги, аэропорты, порты, судоходные линии, телекоммуникации, подготовку кадров и т.д., обеспечиваются 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 двум особым постановлениям ЕС. Для инвестиций в инфраструктурные проекты, предполагающие небольшие доходы, например, внутренний водный транспорт, локальная автомобильная и железнодорожная инфраструктура, а также в некоммерческие проекты (здравоохранение, культура и т.д.), верхние пределы, кроме установленных общими правилами сообщества в рамках структурных фондов, не определялись.

В данный период заложены основы финансирования региональной политики ЕС. Перераспределение средств в данной сфере не сталкивается с критикой отдельных стран. Вместе с тем переход части государственных инициатив к наднациональным органам проходит болезненно. Комиссия ЕС имеет право ограничивать интенсивность региональной политики отдельных стран, уточнять границы проблемных районов¹⁷⁸ и т.д. В статье 93 Римского договора

¹⁷⁵New Community Instrument - NCI

¹⁷⁶European Coal and Steel Community - ECSC

¹⁷⁷ Euroatom

¹⁷⁸ Применительно к данному периоду в ЕС в области региональной политики суммарная помощь государства из всех источников ни в одном из проблемных районов не должна превышать 75% общей стоимости проекта (включая помощь в рамках единой региональной политики ЕС). Установлены определенные пределы помощи для каждой из категорий проблемных районов, а также определенных районов каждого типа. Аттестация районов проходит в два этапа: сначала оценивается его положение в стране, а затем в рамках ЕС в целом. Установление предельных ставок помощи районам осуществляет специальный орган Комиссии – DG-4 (Генеральный Директорат по конкурентной политике Европейской Комиссии) согласно Статье 92(а) или Статье 92(с) Договора об образовании ЕС. Основная цель такого регулирования заключается в недопущении нарушения принципа свободы конкуренции, так как национальная политика остается одним из немногочисленных каналов предоставления помощи отечественным компаниям.

Выделение проблемных районов в отдельных странах ЕС осуществляется по двум критериям: ВРП на душу населения и уровень безработицы. Базовым уровнем является ВРП на душу ниже 85% и выше 110% безработицы от средних по стране уровней. Затем указанные критерии уточняются исходя из положения страны по этим показателям в ЕС (Yull D., Bachler J., Wislade F. European Regional Incentives 1997-1998. London. Bowker Saur. 1998.). Комиссия ЕС может проявлять собственную инициативу в «предельных» случаях.

говорится: «Если (...) Комиссия решит, что помощь, предоставляемая непосредственно государством или на базе его ресурсов, несовместима с принципами общего рынка (...), она принимает решение, обязывающее государство прекратить предоставление этой помощи или приостановить ее»¹⁷⁹. В случае несогласия любого правительства с решением Комиссии спор может быть решен Европейским судом. В него обращается Комиссия также в случаях отказа от выполнения ее решения¹⁸⁰.

Четвертый период (2000–2006 гг.) характеризовался значительной корректировкой целей региональной политики ЕС. В это время средства структурных фондов распространялись более концентрированно по территории ЕС. Масштабы фондов остались прежними, но распределились они по территории, где проживает 35–40% населения ЕС (в предыдущий период региональной политикой было охвачено более 50% населения). Вместо действовавших шести целей обозначены только три:

- цель 1 – развитие и структурная перестройка отсталых регионов (объединяет бывшие цели 1 и 6);
- цель 2 – экономическая и социальная конверсия зон, имеющих проблемы структурного характера (объединяет бывшие цели 2 и 5b);
- цель 3 – поддержка и модернизация политики и систем в области образования, профессиональной подготовки и занятости (объединяет бывшие цели 3 и 4). Она распространяется на всю территорию ЕС, за исключением регионов, охваченных целью 1.

В четвертый период оставлены только четыре инициативные программы региональной направленности: Interreg (объединение усилий приграничных ареалов при формировании общего рынка), Урбанизация (обеспечение устойчивого развития кризисных населенных пунктов), Leader+ (развитие сельской местности на основе инициатив местных органов), Равный (транснациональное сотрудничество, направленное на борьбу с дискриминацией на рынке труда).

Именно в этот период страны Балтии получили доступ к европейским фондам. Структурные фонды ЕС открылись для Эстонии с момента вступления страны в Евросоюз 1 мая 2004 г. Уже в 2004 г. страна получила 121,4 млн евро на реализацию 1 580 проектов, в частности – «Поддержка развития предприятий». Всего в 2004–2006 гг. Европейский Союз из структурных фондов выделил на развитие Эстонии 371 млн евро. В основном удовлетворялись заявки на

¹⁷⁹ Цит. по: Региональное развитие: опыт России и Европейского Союза / Рук. авт. колл. и отв. ред. А.Г. Гранберг. М.: Экономика. 2000. С. 155.

¹⁸⁰ Описанная схема имеет два исключения. Решения Комиссии необязательны для стран ЕС в том случае, если чрезвычайные обстоятельства, политические факторы оказываются важнее экономических и требуют массированного вмешательства государства. Этой возможностью страны группировки пользуются нечасто, заботясь о целостности ЕС

финансирование проектов в области обучения, сельского хозяйства и открытия собственного бизнеса¹⁸¹.

Недостаточно высокий уровень экономического развития Литвы также позволил ей получить помощь из структурных фондов Евросоюза. За 2004–2006 гг. Литве было выделено 3 091 млн литов (909,1 млн евро), из которых 2 198 млн литов (646,4 млн евро) освоено в срок. В указанный период было реализовано 2 266 различных проектов, еще 1 264 оказались незавершенными¹⁸². Поэтому Европейская комиссия ЕС в 2007 г. сделала предупреждение о неудовлетворительном освоении средств ЕС.

Несмотря на финансирование проектов по развитию сельского хозяйства и реструктуризации экономики новых стран-членов ЕС, четвертый период усиливалось внимание ЕС к решению транспортных вопросов.

Во время четвертого этапа, в 2001 г., Директивы в области транспортной инфраструктуры были расширены на морские и речные порты и интермодальные терминалы¹⁸³. В этом же году вышла новая Белая книга «Европейская транспортная политика до 2010 г.: время решений». В ней определены масштабы транспортного сектора ЕС и его значимость для экономики региона. Особо отмечено, что транспортная система нуждается в оптимизации. Поэтому уделялось большое внимание строительству трансъвропейской транспортной сети. В Белой книге были поставлены 5 основных задач:

- в части строительства трансъвропейской транспортной инфраструктуры установлена необходимость завершения утвержденных проектов; повышена максимальная доля участия Комиссии в финансировании проектов до 20% от их общей суммы; а также разработаны предложения по развитию морских автострад и улучшению сообщения между странами-кандидатами и ЕС-15;
- «выживание» железных дорог: акцент политики должен быть сделан на изменение отраслевого транспортного баланса в направлении более экологически чистого железнодорожного сектора. Комиссия предложила либерализовать железнодорожный рынок, одновременно сделав его более гибким и безопасным для перевозок;
- продвижение морского и внутреннего водного транспорта в целях снижения интенсивности автомобильных перевозок;

¹⁸¹ <http://www.polpred.com/country/ee/free.html?book=1354&country=182>

¹⁸² Литва получила еще 100 млн литов из Европейского фонда регионального развития. Литовский курьер. - URL: <https://www.kurier.lt/litva-poluchila-eshhe-100-mln-litov-iz-evrop/>

¹⁸³ Official Journal Directive 2001/16/EC of the European Parliament and European Council of 19 March 2001 on the interoperability of the trans-European conventional rail system, OJL 110 of 20 April 2001, pp.1-27.

- техническая гармонизация различных видов транспорта и взаимодействие систем, особенно контейнерных; развитие интермодализма как альтернативы автомобильному транспорту;
- установление эффективной системы платы за пользование транспортными услугами. Формирование цены перевозки на основе издержек, что способствует справедливой конкуренции между отдельными видами транспорта.

В 2002 г. была образована Группа высокого уровня (High Level Group, HLG), возглавляемая бывшим Комиссаром по транспорту Карелом Ван Миертом и включающая одного представителя от каждой страны ЕС. Первоначально она работала параллельно с Группой Кристоферсена для решения двух приоритетных задач: отбора ограниченного числа приоритетных объектов и изучения финансовых, правовых и административных обстоятельств строительства этих проектов. Первые отчеты HLG содержали важный вывод: отнесение объекта к «приоритетным проектам» должно гарантировать концентрацию и координацию финансовых ресурсов от Сообщества и из национальных источников на них и служить индикатором заемной политики Европейского Инвестиционного банка. Было констатировано, что из 14 приоритетных Эссенских проектов только 3 завершены и еще 5 будут сданы к 2010 г. По остальным проектам значительный прогресс ожидался по ключевым вопросам только к 2010 г.

HLG подготовила обзор стран-кандидатов на вступление в ЕС с 2004 по 2007 гг. Представитель Европейского инвестиционного банка был уполномочен определить к лету 2003 г. перечень приоритетных проектов в целях развития транспортной инфраструктуры к 2020 г. HLG, которая вначале работала параллельно с группой Кристоферсена, принимала во внимание и включала в свою работу обзоры Директив последней. HLG подтвердила необходимость составления и публикации периодических обзоров из-за возрастающей транспортной загруженности¹⁸⁴, недостающих связей и необходимости инкорпорирования стран в процессе предстоящего расширения ЕС в европейскую транспортную инфраструктуру. В частности, HLG отметила необходимость поддержки расширения единого рынка и усиления экономического и социального единства.

Перед HLG были поставлены две приоритетные задачи:

- выделение ограниченного числа приоритетных проектов;
- изучение финансовых, правовых и административных характеристик строительства этих проектов.

¹⁸⁴ Возрастающая транспортная загруженность возникла в результате недостаточной функциональной совместимости узловых и линейных объектов инфраструктуры, а также увеличения числа «узких мест» вследствие роста грузо- и пассажиропотоков

Согласно отчету HLG, определение термина «приоритетный проект» должно гарантировать концентрацию и координацию финансовых ресурсов на них от Сообщества и из национальных источников и служить индикатором заемной политики Европейского Инвестиционного банка.

Выводы Карела Ван Миертома¹⁸⁵ отражены в пересмотренных Директивах по транспортной инфраструктуре, которые вступили в силу в 2004 г. Невыполненные проекты были включены в список 100 новых приоритетных проектов со сроком завершения к 2020 г., которые HLG распределила по четырем спискам.

- Список 0: Приоритетные проекты в процессе выполнения. HLG рекомендовала их включение в план бюджетного финансирования ЕС в период до 2010 г.
- Список 1: Приоритетные проекты с началом реализации до 2010 г. Эти проекты уже четко определены с высокими европейскими дополнительными позитивными характеристиками. Вовлеченные страны дали фирмам-исполнителям четкие указания по всем вопросам с целью начала работ к 2010 г. Эти проекты рассматривались как приоритетные в 2007–2020 гг. и должны рассматриваться в предстоящих Директивах по транспортной инфраструктуре.
- Список 2: Долгосрочные приоритетные проекты. Этот список включает другие проекты с высокими европейскими дополнительными позитивными характеристиками. Но в данном случае нет заявлений фирм-исполнителей, назначенных вовлеченными странами, о том, что строительство начнется до 2010 г.
- Список 3. Другие важные для территориального объединения проекты. Этот список был составлен с целью указать проекты, которые могли бы сделать вклад в экономическое и социальное объединение, в частности, в улучшение доступа новых стран-членов к транспортным осям.

HLG рекомендовала пересматривать списки приоритетных проектов не реже одного раза в 10 лет. Для этого целесообразно создать подобные группы по крайней мере к 2010 г., что даст время подготовить предложения новых Директив в рамках следующей бюджетной перспективы.

В отношении второй задачи (изучение характеристик проектов) HLG рекомендовала оперативную координацию между странами в области проектов в рамках одной оси. Таким образом, HLG предвосхитила предложения, сделанные ЕС в 2005 г., и предложила развитие совместных действий по международным проектам.

¹⁸⁵ High Level Group. Report on the Trans-European Transport Network 2003 (известен также как Van-Miert Report).
- URL: https://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_report_kv_m_en.pdf

Доклад HLG был опубликован в июне 2003 г. Новые Директивы по трансъевропейской транспортной инфраструктуре были официально утверждены в апреле 2004 г.¹⁸⁶ Окончательный список приоритетных объектов фактически не отличается от списка, предложенного HLG. Еще до официального вступления стран Балтии в ЕС железнодорожный проект «Rail Baltica» Варшава – Рига – Таллинн – Хельсинки общей оценочной стоимостью в 2,7 млрд евро (на конец 2004 г.) вошел в число приоритетных проектов¹⁸⁷. Поддержка этого проекта закрепила транзитную роль стран Балтии в ЕС.¹⁸⁸

В ноябре 2005 г. был принят документ ЕС, представляющий особую важность для развития транспортного сектора: «Транспортные сети для мира и развития. Продление главных трансъевропейских сетей в направлении соседних стран и регионов»¹⁸⁹. В нем появляется принципиально новое понятие: «транспортная ось». Под осью понимается «совокупность объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих перевозку грузов в одном направлении». В документе отмечается успешное функционирование транспортных коридоров с использованием термина-синонима «мультимодальный маршрут». 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. Поэтому потребовалась новая концепция механизмов финансирования транспорта и транспортной инфраструктуры. Особое внимание уделялось также ликвидации «узких мест» в транспортировке грузов и перевозке пассажиров, как на территории ЕС, так и в пограничных регионах, и решению экологических и социальных вопросов функционирования транспортной отрасли.

Осуществлением региональной политики ЕС на четвертом этапе была занята в основном Комиссия ЕС, несмотря на наличие специальной комиссии по региональной политике в Европарламенте. В рамках Комиссии ЕС действовало свыше 20 генеральных дирекций, выполняющих функции министерств, одна из которых, DG-16, занята исключительно региональной политикой. DG-16 включала предметные (функциональные) и страновые структурные подразделения. Она отвечала за слаборазвитые, кризисные промышленные и редко заселенные районы. Деятельность DG-16 была скоординирована с другими генеральными

¹⁸⁶ Official Journal. Corrigendum to Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No 169/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network // OJL 201. P. 1–55.

¹⁸⁷ Commission of the European Communities (CEC) Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects. 2005. Brussels: DG Tren. Цитата по: *Johnson D., Turner C. Strategy and Policy for Trans-European Networks*. Palgrave MacMillan. 2007. P. 65–66.

¹⁸⁸ Более подробно см. Вроблевская С.А. Европейская региональная политика как фактор внешнеэкономических связей России и стран Прибалтики. Экономика и управление. 2017;(2), с.12-19.

¹⁸⁹ «Networks for Peace and Development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions»

дирекциями, в зону ответственности которых входили социальные и сельскохозяйственные вопросы.

В данный период основные фонды ЕС, обеспечивающие региональное развитие, были задействованы в реализации трех ключевых целей: конвергенция, региональная конкурентоспособность и занятость, европейская территориальная конкуренция. В понимании концепций «региональная конкурентоспособность» и «территориальная конкуренция» никаких нововведений не было сделано. Несмотря на то, что деятельность всех финансовых институтов ЕС, занятых региональной политикой, имеет социальную и политическую направленность, они занимаются стимулированием хозяйственной деятельности, иногда принимающим форму прямой выплаты субсидий фирмам. Комиссия ЕС выступала 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. Стимулирование развития проблемных районов, которые быстро привыкают к помощи и неохотно с ней расстаются, по мнению европейских экспертов, не должно сопровождаться ростом иждивенческих настроений.

Реализация условий, способствующих экономическому росту, и стимулирование факторов, приводящих к реальному сближению всех стран-членов и регионов, ведут к достижению цели европейской конвергенции. Большая часть поддержки была оказана регионам в рамках реализации цели сближения территорий. Это регионы, чей ВРП на одного жителя составляет менее 75% от среднего показателя по ЕС. Более 80% средств Европейского фонда регионального развития и 69% средств Европейского социального фонда было выделено этим регионам. Кроме того, средства Фонда сплочения (выделяемые на национальном, а не региональном уровне) направлялись преимущественно на поддержку регионов, требующих конвергенции. На европейские программы территориального сотрудничества¹⁹⁰ приходилось 4% Европейского фонда регионального развития и 2,5% общего финансирования. Отметим, что условия договора, предполагающие устранение "Различий в уровнях развития" и "Экономической, социальной и территориальной сплоченности" подразумевают широкий круг задач, включая не только вопросы транспортной и иной инфраструктуры, но и поддержку предприятий городского развития и межрегионального сотрудничества. В итоге эта поддержка была направлена 84 регионам в 17 государствах-членах с общим населением 154 млн человек, в которых ВВП на душу населения менее 75% от среднего по Евросоюзу, и на основе постепенного сокращения еще 16 регионам (16,4 млн жителей), где ВВП на душу населения едва превышает указанную величину из-за

¹⁹⁰ European Territorial Cooperation, ETC, более распространенное название "Interreg"

статистического эффекта расширения ЕС. На достижение цели конвергенции было выделено 282,8 млрд евро, что составляет 81,5% от общего количества средств, выделенных на региональные цели. Эта сумма распределена следующим образом: 199,3 млрд евро для наименее развитых регионов, 14 млрд евро зарезервированы для 16 упомянутых регионов, и 69,5 млрд евро для Фонда сближения, в который могут обратиться и 15 «старых» членов ЕС¹⁹¹.

Вторая экономическая цель европейской региональной политики направлена на усиление конкурентоспособности и привлекательности, а также занятости, которое осуществляется двумя путями. Прежде всего, программы развития помогут регионам обеспечивать экономические реформы благодаря вводимым инновациям и построению общества, основанного на знаниях, предпринимательстве, защите окружающей среды и улучшении их доступности. Во-вторых, большее количество рабочих мест будет обеспечено адаптированной рабочей силой и инвестированием в человеческие ресурсы. В ЕС-27, в общей сложности 168 регионов из 19 стран-членов с 314 млн жителей имеют право участия в данных программах. Из них 13 регионов, в которых проживает 19 млн жителей, представляют так называемые области «пуска в действие». Они подчинены специальным финансовым механизмам распределения из-за их прежнего статуса регионов «Цели 1». Сумма в 55 млрд евро, из которых только 11,4 млрд евро адресовано регионам «пуска в действие», составляет менее 16% средств на достижение региональных целей¹⁹².

Цель европейской территориальной кооперации заключается в усилении международного сотрудничества через совместные инициативы на региональном и локальном уровнях. Она призвана обеспечить интегрированное территориальное развитие, межрегиональное сотрудничество и обмен опытом. Все регионы ЕС задействованы в одной из существующих 13 международных областей сотрудничества. Население, живущее в приграничных областях, насчитывает 181,7 млн жителей (37,5% общего населения ЕС). 8,7 млрд евро (2,5% общей суммы), доступных для реализации этой цели, распределены следующим образом: 6,44 млрд евро для приграничного, 1,83 млрд евро для международного и 445 млрд евро для межрегионального сотрудничества¹⁹³.

В пятый период, 2007–2013 гг., были учтены результаты прежних этапов регионального развития, извлечены два «сквозных» урока на будущее. Прежде всего, по сравнению с предыдущим периодом 2000–2006 гг., усилился контроль над исполнением проектов. Особое внимание уделялось инвестированию средств, реализации проектов и получению результатов. Отметим, что на пятом этапе перестройка проходила медленно. Эффект, и только по отдельным

¹⁹¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/object/index_en.htm

¹⁹² там же

¹⁹³ там же

проектам, был получен только в 2014–2020 гг., на шестом этапе. Основным препятствием стало культурное неприятие систематизации¹⁹⁴. Вторым уроком стала необходимость изменения масштабов финансирования (11,5 млрд евро по сравнению с 1 млрд евро в предыдущем периоде) и использования более разнообразных финансовых инструментов. В 2007–2013 годах правовые положения не были достаточно детализированы. Это, наряду с неопытностью многих органов-исполнителей, привело к задержкам в осуществлении проектов. Еще одной проблемой является распространение финансовых инструментов за пределы поддержки предприятий, где было сосредоточено более 90% финансирования финансовых инструментов в 2007–2013 годах.

Общее положение на период 2007–2013 гг. требует, чтобы Комиссия провела оценку ex post, чтобы: «изучить степень использования ресурсов, эффективность и действенность программ Фонда и социально-экономические последствия. Он будет проводиться для каждой из целей и будет направлен на то, чтобы сделать выводы для политики экономической и социальной сплоченности. В нем будут определены факторы, способствующие успеху или неудаче в осуществлении оперативных программ, и выявлена передовая практика»¹⁹⁵.

В данный период усилилось методическое сопровождение продвигаемых программ. В частности, было показано долгосрочное влияние инвестиций на региональный доход и ВВП. Эксперты ЕС полагают, что 1 евро инвестиций в программы Фонда сплочения в период 2007–2013 гг. генерирует 2,74 евро ВВП к 2023 г. Таким образом, будет обеспечено почти 1 трлн евро дополнительного ВВП¹⁹⁶. Методика расчета эффекта учитывает финансирование через бюджет ЕС и представляет собой сумму прямых эффектов (через инвестиции) и косвенных эффектов (через увеличение торговли) за вычетом собственно вклада.

Финансовый кризис 2007–2008 гг. пришелся на начало периода планирования и создал неблагоприятный климат для инвестиций и сближения. Для оценки сближения отдельных регионов ЕС используют количественный показатель «региональный ВВП на душу населения». Другими показателями являются количество фирм, получивших финансовую поддержку (в данном периоде 15% малых и более трети фирм среднего размера, а также 2% стратегических предприятий). Эта поддержка предприятиям непосредственно привела к созданию 1 млн рабочих мест. Всего за период 2007–2013 гг. в экономике ЕС было создано в общей сложности 3 млн рабочих мест. Важным результатом поддержки стало оказание помощи МСП в преодолении последствий кризиса путем предоставления кредитов, получение же помощи из других источников финансирования оказалось невозможным. В некоторых программах поддержка

¹⁹⁴ Commission Staff Working Document Ex post evaluation of the ERDF and Cohesion Fund 2007-13 Brussels, 19.9.2016 SWD(2016) 318 final P.5. - URL: https://www.espa.gr/elibrary/expost_ERDF_CF_report_en_en.pdf.

¹⁹⁵ там же

¹⁹⁶ там же

Европейского фонда регионального развития использовалась в качестве испытательного полигона для экспериментальных и инновационных политических исследований и инноваций. Применительно к странам Балтии это относится к схеме Inno-ваучеров в Литве. Также была оказана поддержка 3700 крупным предприятиям, которые внедрили новые технологии. Политика сплочения также внесла значительный вклад в охрану окружающей среды. В Литве доля переработанных отходов увеличилась более чем на 10%. Кроме того, в Литве меры по повышению энергоэффективности в 864 общественных зданиях к концу 2014 года сократили потребление на 236 ГВт-ч в год, что означает сокращение почти на 3% общего годового потребления энергии в стране¹⁹⁷.

Для целевой поддержки проектов и обеспечения прозрачности оценок были применены тематический (thematic) и агрегированный (aggregate) подходы. В рамках тематического подхода в десяти рабочих пакетах оценивалось воздействие и достижения в тематических областях и системе реализации, извлекались уроки для формирования дальнейшей политики. Агрегированный подход предполагал сбор данных о совокупной эффективности всех фондов (4 рабочих пакета), оценку макроэкономического воздействия и обобщение показателей тематических пакетов работ. Тематические пакеты с указанием размеров финансирования через европейские фонды представлены в Таблице 4.

Таблица 4 – Расходы Европейского фонда регионального развития и Фонда сплочения с разбивкой по областям и рабочим группам (2014–2020 гг.)

Сфера деятельности ERDF и Фонда сплочения	Покрытие рабочими пакетами	Финансирование (EUR млрд)
МСП, инновационный бизнес	WP 2 – МСП, инновации WP 3 – Финансовые инструменты	32,3
Общая поддержка предприятия	WP 3 – Финансовые инструменты WP 4 – Крупные предприятия	21,4
Инфраструктура «Исследования и технологии для развития» ¹⁹⁸	-	17,5
(широкополосная связь, электронное правительство)	-	11,3
Инвестиции в транспорт	WP 5 –Транспорт	82,2
Инвестиции в энергетику	WP 8 – Энергетическая эффективность	11,8
Инвестиции в окружающую среду	WP 6 – Окружающая среда	41,9
Культура и туризм	WP 9 – Культура и туризм	12,2

¹⁹⁷ Commission Staff Working Document Ex post evaluation of the ERDF and Cohesion Fund 2007-13 Brussels, 19.9.2016 SWD(2016) 318 final - URL: https://www.espa.gr/elibrary/expost_ERDF_CF_report_en_en.pdf

¹⁹⁸ Research and Technology for Development

Сфера деятельности ERDF и Фонда сплочения	Покрытие рабочими пакетами	Финансирование (EUR млрд)
Городская и социальная инфраструктура	WP 10 – Городская инфраструктура	28,8
Другие сферы	-	2,2
Техническая помощь, наращивание потенциала	WP 12 – Системы доставки	8,4

Источник: Commission Staff Working Document Ex post evaluation of the ERDF and Cohesion Fund 2007-13 Brussels, 19.9.2016 SWD(2016) 318 final. P.10-11 - URL: https://www.espa.gr/elibrary/expost_ERDF_CF_report_en_en.pdf.

Значимость финансирования транспортных проектов очевидна. На решение транспортных задач направлено 30,46% инвестиций указанных фондов. Учитывая, что 72,63% средств Фонда сплочения являются вкладом ЕС (22,07% – национальных правительств, 5,30 – частные источники), европейские институты в данный период уделяли значительное внимание развитию транспортного сектора¹⁹⁹. Реальные результаты региональной политики, проводимой ЕС, показаны в Таблице 5.

Таблица 5 – Результаты реализации транспортных программ, совместно финансируемых ERDF и Фондом сплочения, в рамках пятого этапа на конец 2014 г.

Показатель	Значение на конец 2014, км
Новые автомобильные дороги	4 900
Новые автомобильные дороги, входящие в TEN	2 400
Реконструированные автомобильные дороги	28 600
Новые железные дороги	1 050
Железные дороги, входящие в TEN	2 600
Реконструированные железные дороги	3 900

Источник: DG Regional and Urban Policy

Статистика относится к концу 2014 г., и окончательные результаты объявляются только после официального закрытия программ. В итоге, документы о закрытии опубликованы в 2017 г.

После череды кризисов фонды ЕС были призваны сыграть антициклическую роль. Влияние кризиса на сокращение государственного финансирования, доступного для государственных инвестиций, привело к тому, что ЕС увеличил ставки софинансирования (и, следовательно,

¹⁹⁹ Расчеты автора на основе данных Commission Staff Working Document Ex post evaluation of the ERDF and Cohesion Fund 2007-13 Brussels, 19.9.2016 SWD(2016) 318 final P.9. https://www.espa.gr/elibrary/expost_ERDF_CF_report_en_en.pdf.

сократил национальное софинансирование) для программ политики сплочения в государствах-членах, где проблемы были наиболее серьезными. Увеличение было направлено на то, чтобы помочь заинтересованным странам покрыть свою часть финансирования, необходимого для осуществления программ, что позволило бы им воспользоваться имеющейся финансовой поддержкой ЕС. Это подчеркнуло роль ЕС как стабилизирующего фактора в кризисные периоды. Финансирование, предоставленное в 2007–2013 гг., было особенно важно для регионов, вошедших в программу конвергенции. Значимость финансовой поддержки Европейского фонда регионального развития и Фонда сплочения для стран Балтии показана в Таблице 6. Отметим, что финансирование из этих европейских фондов составило 2,6–2,7% национальных ВВП, а также более половины государственных капиталовложений в Литве и Латвии и около 40% в Эстонии. Для сравнения, в среднем по ЕС-27 эти показатели были 0,3% и 6,5% соответственно.²⁰⁰

Таблица 6 – Поддержка Европейского фонда регионального развития и Фонда сплочения стран региона Балтийского моря (РБМ), 2007–2013 гг.

	Размер поддержки (EUR млн)	% от общей поддержки фондов	% ВВП	% государственных капиталовложений	% от поддержки РБМ
ЕС-27	261 236	-	0,3	6,5	-
Литва	5 747	2,20	2,7	52,1	6,52
Латвия	3 947	1,51	2,7	50,5	4,48
Польша	57 178	21,89	2,3	40,9	64,86
Эстония	3 012	1,15	2,6	39,4	3,42
Германия	16 100	6,16	0,1	2,5	18,26
Финляндия	977	0,37	0,1	1,7	1,11
Швеция	935	0,36	0,04	0,8	1,06
Дания	255	0,10	0,01	0,4	0,29
РБМ	88 151	33,74	0,35	8,41	-

Источник: Расчеты автора на основе Eurostat, Government statistics

Расчеты показали, что треть финансовой поддержки Европейского фонда регионального развития и Фонда сплочения в 2007–2013 гг. выделялась странам региона Балтийского моря.

²⁰⁰ Более подробно см. Вроблевская С.А. Европейская региональная политика как фактор внешнеэкономических связей России и стран Прибалтики // Экономика и управление. 2017ю №2, с.12-19.

Учитывая масштабы Эстонии, Латвии и Литвы и размеры их экономики, для самих стран помощь данных фондов весьма ощутима.

В пятый период (2007–2013 гг.) особое внимание ЕС к региону Балтийского моря проявлялось в рамках проектов Европейской территориальной кооперации. Программа Interreg региона Балтийского моря 2007–2013 гг. получила особое финансирование структурных фондов в рамках регионального сотрудничества ЕС. Она объединила обозначенные ЕС на данный период принципы территориального единства, социально-экономической конкурентоспособности и устойчивого управления природными ресурсами. Приоритеты Программы схематично отображены в Таблице 7.

Таблица 7 – Приоритеты Программы развития региона Балтийского моря 2007–2013 гг.

Приоритет	Цель(и)	Ключевые сферы поддержки
Поддержка инноваций в регионе Балтийского моря	Усиление инновационного регионального развития РБМ	1.создание транснациональных инновационных структур (платформы, сети); 2.развитие международной инфраструктуры для передачи технологий 3. усиление сотрудничества образовательных структур для эффективного распространения знаний в РБМ.
Повышение внутренней и внешней доступности в регионе Балтийского моря	1.бесперебойная перевозка пассажиров и грузов 2. улучшение транспортных и коммуникационных связей со слаборазвитыми территориями региона 3. обеспечение устойчивого развития транспорта 4.обеспечение транснациональных зон развития вдоль транспортных коридоров	Продвижение мер в области транспорта и ИКТ, повышающих доступность и устойчивое социально-экономическое развитие территорий
Управление Балтийским морем как общим ресурсом	1.обеспечение эффективного управления водными ресурсами 2. использование ресурсов без нанесения ущерба морской экосистеме 3. подготовка к глобальным изменениям климата	1.управление водными ресурсами: экологический аспект; 2.устойчивое использование морских ресурсов: коммерческий аспект 3.усиление морской безопасности.
Повышение конкурентоспособности городов и других поселений	Обеспечение сотрудничества столичных регионов, городов и отдельных территорий, использование общего потенциала в целях повышения его привлекательности для граждан и инвесторов	1.усиление столичных регионов. Большие города рассматриваются как центры экономического развития 2.стратегическая поддержка социально-экономического выравнивания отдельных территорий РБМ 3. усиление эффекта от развития регионов и городов

Источник: составлено автором по материалам сайта eu.baltic.net

В рамках данной программы для успешной региональной интеграции в ЕС утверждена «Стратегия Латвии по освоению финансирования фондов ЕС на 2007–2013 гг.». Она предусматривает выделение республике софинансирования регионального развития ЕС на общую сумму в 4,53 млрд евро на развитие и эффективное использование человеческих ресурсов, повышение конкурентоспособности и производство наукоемкой продукции.

С 2007 г. в Литве стартовала новая программа развития села на 2007–2013 гг. Она кардинально изменила управление структурной поддержкой ЕС, выделяемой на эти цели. Средства ЕС будут направляться через Европейский сельскохозяйственный фонд для развития села (ЕСХФРС). Министерство сельского хозяйства Литвы установило 4 основных направления использования средств ЕСХФРС: повышение конкурентоспособности сельскохозяйственного, пищевого и лесного секторов (43% средств фонда), охрана природы и ландшафта (40%), улучшение качества жизни и обеспечение разнообразия экономической деятельности (13%) и техническая помощь (4%).

Развитие транспортного сектора Литвы в пятый период зависело от финансовой помощи ЕС. Большая часть инвестиций была предназначена для проектов транспортной инфраструктуры международного значения (из Фонда интеграции²⁰¹ или фонда ISPA²⁰²). Проекты национального масштаба финансировались из одного из структурных фондов ЕС – Регионального фонда развития. Финансовую помощь из Регионального фонда развития могут получать самоуправления, государственные, общественные и муниципальные предприятия, а также частные предприниматели. Из этого фонда возмещается до 75% стоимости национальных транспортных проектов.

В шестой период (2014–2020 гг.) региональная политика была нацелена на создание рабочих мест, повышение конкурентоспособности бизнеса, поддержку экономического роста и устойчивого развития, а также улучшение качества жизни граждан во всех регионах ЕС. Для достижения этих целей и удовлетворения разнообразных потребностей в области развития во всех регионах ЕС на реализации политики сплочения на 2014–2020 гг. из Европейского фонда региональной политики, Европейского социального фонда (ЕСФ) и Фонда сплочения было

²⁰¹ Фонд финансирует крупные проекты международного значения стоимостью не менее 10 млн евро (покрывается 85% стоимости объекта). Помощь из Фонда интеграции осуществляется после одобрения Европейской Комиссией. Из этого фонда литовский транспортный сектор ежегодно может получать финансовые средства для модернизации морского порта Клайпеда, железной дороги, системы управления транспортной инфраструктурой, укрепления покрытия автомагистрали Вильнюс-Клайпеда, улучшения условий движения транспорта, строительства подъездных дорог к важным объектам и др.

²⁰² Фонд ISPA (The Instrument for Structural Policy for pre-Accession) создан для оказания помощи странам-кандидатам в ЕС и государствам, вступившим в эту организацию в 2004 г. Из этого фонда поступили средства на модернизацию автомагистралей Вильнюс-Клайпеда, Виа-Балтика, сигнальной системы железных дорог, замены путевого электрооборудования и устаревших рельсов и др.

выделено 485 млрд евро, при этом бюджетное финансирование ЕС составит 355,1 млрд евро²⁰³.

Задачи инвестиционной политики ЕС на данном этапе решаются по трем направлениям:

- Умная Европа: исследования и инновации, цифровая экономика, МСП;
- Устойчивая Европа: низкоуглеродная экономика, экологические и климатические меры, сетевые инфраструктуры;
- Европейская интеграция: рынок труда, социальная интеграция и человеческий капитал.

В рамках политики сплочения установлены 11 тематических целей, поддерживающих экономический рост на период 2014–2020 гг. (Таблица 8).

Таблица 8 – Цели европейской политики сплочения в 2014–2020 гг. и источники их финансирования

	Тематическая цель	Источники финансирования от ЕС
1	Укрепление научных исследований, технологического развития и инноваций	ЕФРР (основной приоритет), ЕСФ
2	Расширение доступа к информационно-коммуникационным технологиям, их использование и повышение качества	ЕФРР (основной приоритет), ЕСФ
3	Повышение конкурентоспособности МСП	ЕФРР (основной приоритет), ЕСФ
4	Поддержка перехода к низкоуглеродной экономике	ЕФРР (основной приоритет), Фонд сплочения, ЕСФ
5	Содействие адаптации к изменению климата, предотвращению рисков и управлению ими	ЕФРР, Фонд сплочения
6	Сохранение и защита окружающей среды, повышение эффективности использования ресурсов	ЕФРР, Фонд сплочения
7	Содействие устойчивому транспорту и улучшению Фонда сплочения сетевых инфраструктур	ЕФРР, Фонд сплочения
8	Содействие устойчивой и качественной занятости и поддержка мобильности рабочей силы	ЕФРР, ЕСФ
9	Содействие социальной интеграции, борьба с бедностью и любой дискриминацией	ЕФРР, ЕСФ
10	Инвестирование в образование, профессиональную подготовку и обучение на протяжении всей жизни	ЕФРР, ЕСФ
11	Повышение эффективности государственного управления	ЕФРР, Фонд сплочения, ЕСФ

Источник: составлено автором по - URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/how/priorities/2014-2020/

²⁰³ Key achievements of Regional Policy 2014-2020. https://ec.europa.eu/regional_policy/EN/policy/what/key-achievements/

На шестом этапе ЕС продолжил начатую на предыдущем этапе реформу методического сопровождения региональной политики: усилилось внимание к результатам, упрощен и унифицирован набор правил для фондов, задействованных в реализации региональной политики, введены конкретные предварительные условия, соблюдение которых необходимо для направления средств. В целях усиления городского направления и борьбы за социальную интеграцию установлены минимальная сумма финансирования из ЕФРР, предназначенная для комплексных проектов в городах, и ЕСФ для поддержки маргинализированных сообществ. Принимаемые решения о финансировании опираются на результаты проводимых экономических реформ: Комиссия может приостановить финансирование государства-члена, которое не соответствует экономическим правилам ЕС. Отметим, что отсутствие опубликованных официальных статистических данных за 2020 г. не позволяет нам рассчитать значимость поддержки от региональных фондов ЕС для национальной экономики на шестом этапе.

В данный период продолжилось активное финансирование стран Балтии европейскими фондами (Таблица 9). Финансовая поддержка ЕС составляла около 25% национальных ВВП. Наиболее ощутимой поддержка оказалась в Эстонии из-за небольшой численности населения страны.

Таблица 9 – Финансирование национальных программ в странах Балтии (2014–2020 гг.)

Страна	Общий бюджет, млн евро	Финансирование ЕС		Национальное финансирование		Финансирование ЕС на душу населения*, евро	Финансирование ЕС к ВВП*, %
		млн евро	% от общего бюджета	млн евро	% от общего бюджета		
Эстония	6 307,5	4 855,3	76,98	1 452,2	23,02	3 720	23,29
Латвия	7 641,2	6 208,1	81,25	1 433,1	18,75	3 100	26,28
Литва	10 940,8	9 284,2	84,86	1 656,6	15,14	3 170	25,38

Источник - URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/atlas/estonia/, <https://cohesiondata.ec.europa.eu/countries/LV>, <https://cohesiondata.ec.europa.eu/countries/LT>, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_gdp/default/table?lang=en

*численность населения в 2014 г.

Наибольшая доля финансовой поддержки ЕС и абсолютный размер вклада наблюдается в Литве. С учетом данных, представленных в Таблице 10, мы полагаем, что это связано с реализацией поддерживаемых ЕС проектов по модернизации энергетических систем и сокращению выбросов углекислого газа в различных секторах экономики, а также с развитием проектов по переработке твердых отходов.

Таблица 10 – Поступления из европейских структурных и инвестиционных фондов (2014–2020 гг.), %

Страна	Европейский морской и рыбохозяйственный фонд	Европейский сельскохозяйственный фонд развития сельских районов	Фонд сплочения	Европейский социальный фонд	Европейский фонд регионального развития	Инициатива «Занятость молодежи»
Эстония	2,0	20,6	24,2	11,0	42,1	-
Латвия	3,0	40,4	15,4	8,2	32,6	0,8
Литва	1,2	27,6	21,7	12,8	36,3	0,3

Источник - URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/atlas/estonia/,
<https://cohesiondata.ec.europa.eu/countries/LV>, <https://cohesiondata.ec.europa.eu/countries/LT>

В Таблице 11 представлены направления финансирования ЕС стран Балтии из ЕФРР, ЕСФ, Фонда Сближения и Инициативы «Занятость молодежи» в 2014–2020 гг.

Таблица 11 – Основные направления финансирования региональных программ стран Балтии в 2014–2020 гг. из четырех фондов ЕС

Страна	Фонд	Финансирование, млн евро	% от общего финансирования ЕС соответствующей страны	% от общего финансирования ЕС по соответствующей позиции
Эстония	Всего, в том числе	3590,0	100	1,02
	Европейская территориальная кооперация (interreg): транснациональная кооперация	5,5	0,15	0,27
	Европейская территориальная кооперация (interreg): приграничная кооперация	49,9	1,39	0,66
	Фонд сплочения	1073,3	29,90	1,69
	Менее развитые регионы	2461,2	68,56	1,35
	Инициатива по трудоустройству молодежи (дополнительное финансирование)	нет данных	нет данных	нет данных
Латвия	Всего, в том числе	4511,8		1,28
	Европейская территориальная кооперация (interreg): транснациональная кооперация	9,3	0,21	0,45
	Европейская территориальная кооперация (interreg): приграничная кооперация	84,3	1,87	1,12
	Фонд сплочения	1349,4	29,91	2,13

	Менее развитые регионы	3039,8	67,37	1,67
	Инициатива по трудоустройству молодежи (дополнительное финансирование)	29	0,64	0,90
Литва	Всего, в том числе	6823,1	-	1,94
	Европейская территориальная кооперация (interreg): транснациональная кооперация	13,9	0,20	0,67
	Европейская территориальная кооперация (interreg): приграничная кооперация	99,9	1,46	1,32
	Фонд сплочения	2048,9	30,03	3,23
	Менее развитые регионы	4628,7	67,84	2,54
	Инициатива по трудоустройству молодежи (дополнительное финансирование)	31,8	0,47	0,99

Источник - URL: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/2014-2020/Total-EU-Allocations-Per-MS-Transposed-2014-2020/-ncu7-hucf/data>, <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators#>, расчеты автора

Представленные выше данные показывают, что в случае стран Балтии общий размер финансирования региональных программ зависит от масштаба национальной экономики. В первую очередь финансирование направляется на решение проблем наименее развитых регионов и выравнивание их уровней экономического развития.

В 2014–2020 гг. регион Балтийского моря по-прежнему в фокусе интересов ЕС. На данном этапе особое внимание уделяется не только финансовой поддержке, но созданию благоприятной окружающей среды для достижения эффективных результатов. В Таблице 12 представлен обзор достижений, достигнутых транснациональными проектами в рамках тематического приоритета Программы Interreg для Региона Балтийского моря на 2014–2020 гг. «Устойчивый транспорт» и целей «совместимость», «доступность» и «городская мобильность».

Таблица 12 – Приоритеты Программы развития региона Балтийского моря 2014–2020 гг.

№	Приоритет	Цель(и)	Ключевые сферы поддержки*
1	Потенциал для инноваций	1.реализация стратегий умной специализации; 2.разработка нетехнологических инноваций.	1.инициативы по интеллектуальной специализации для лучшего управления инвестициями; 2.доступ к продвинутым инструментам для разработки продуктов; 3. обмен передовым опытом исследовательских и академических сообществ, промышленных и государственных структур; 4. разработка инновационной модели профилактических мероприятий в области общественного здравоохранения;

№	Приоритет	Цель(и)	Ключевые сферы поддержки*
2	Эффективное управление природными ресурсами	1.ресурсоэффективный «голубой рост» ²⁰⁴ ; 2.возобновляемые источники энергии; 3.энергоэффективность; 4.чистая вода	5. разработка бизнес-модели дистрибуции B2B МСБ в местном продовольственном секторе 1.рациональное использование органических удобрений для сокращения потерь питательных веществ в регионе Балтийского моря; 2.укрепление потенциала заинтересованных МСП; 3. межсекторальное сотрудничество в области разумного управления водными ресурсами; 4. сокращение выбросов парниковых газов; 5. разработка национальных морских планов для принятия решений в области устойчивого использования морских ресурсов;
3	Устойчивый транспорт	1.интероперабельность; 2.доступность отдаленных районов; 3.безопасность на море; 4.экологически чистое судоходство; 5.городская мобильность	1.готовность и координация спасательных операций; 2. платформа проекта «Чистая морская перевозка» 3. снижение воздействия морской отрасли на окружающую среду и повышение ее конкурентоспособности;
4	Институциональный потенциал для макрорегионального сотрудничества	1.(со-)финансирование проектов в рамках Стратегии ЕС – стартовый капитал; 2.координация действий заинтересованных сторон в процессе реализации Стратегии ЕС для региона Балтийского моря.	стартовый капитал проектов: 1. по управлению возрастом (создание условий труда с учетом возраста, непрерывное образование); 2. по повышению качества диагностики, лечения и создание системы мониторинга инвазивной пневмококковой инфекции на Северо-Западе России; 3.по поиску высококачественных источников пищи, богатых белком.

Источник: составлено автором по - URL: <https://interreg-baltic.eu/ongoing-projects/programme-2014-2020/>

*указаны наиболее значимые, по мнению автора, сферы поддержки

К основным достижениям стран Балтии, получившим финансирование ЕС в период 2013–2020 гг., относятся²⁰⁵:

1. Рекомендации по повышению конкурентоспособности в области развития внутреннего судоходства и судоходства река-море, основанные на тщательном анализе ситуаций в Литве. Создание информационной системы по внутренним водным путям ELIAS, предоставляющей информацию о внутренних водных путях в регионе Балтийского моря,

²⁰⁴ Blue Growth - долгосрочная стратегия в поддержку устойчивого роста морского и мореходного секторов, применяемая Европейской комиссией для более полного использования потенциала омывающих ЕС океанов, морей и побережий. Одна из движущих сил европейской зеленой экономики в целях развития инноваций, повышения конкурентоспособности и создания рабочих мест, направленных на достижение цели Европейской стратегии 2020 г. «разумный, устойчивый и инклюзивный рост». <https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/blue-growth>

²⁰⁵ <https://interreg-baltic.eu/ongoing-projects/programme-2014-2020/>

включая местоположение судов, уровень воды в реальном времени, плотность движения и поток.

2. Разработка программного документа для коридора Северное море – Балтийское море, охватывающего Эстонию, Финляндию, Германию, Латвию, Литву, Польшу и Швецию, включающего бизнес-требования к логистике, узловые точки, анализ инфраструктуры и ИКТ-решения для интермодальных перевозок.
3. Смягчение рисков в морских портах Балтийского моря. Разработка инструментария оценки рисков в морских портах, содержащего стандарты и методы для выявления, оценки и стандартизации управления рисками в морских портах (утечки опасных материалов, пожары на пассажирских судах в порту, разливы нефти в портах и взрывы газов или химических веществ). Создание национальных/региональных правовых рамок и налаживание коммуникаций между различными спасательными службами и морскими портами. Форсайт-исследование, дающее прогноз развития транспорта и логистики в регионе Балтийского моря к 2030 г., в котором определены такие факторы, как важность экологических аспектов при ведении бизнеса, технический прогресс, усиление налогообложения и регулирования, распространенность киберугроз и нехватка квалифицированной рабочей силы.
4. Разработка программы по улучшению доступности отдаленных сельских районов, предполагающая переход от традиционной системы планирования устойчивой мобильности к современной. Внедрение услуги «Транспорт по требованию» (transport-on-demand, ToD) в регионе Видземе (Латвия) в качестве альтернативы традиционному общественному транспорту для повышения мобильности в отдаленных сельских районах. Транспортные средства ToD корректируют свои маршруты в зависимости от спроса, а не придерживаются фиксированного маршрута или расписания.
5. Подготовка обзора опыта использования автоматизированных средств электротранспорта (Sohjoa Baltic) в виде серии публикаций «Дорожная карта для автоматизированных электрических шаттлов в общественном транспорте» о правилах и технологиях самоуправляемого общественного транспорта в восьми странах региона Балтийского моря (в рамках программ улучшения городской мобильности). Обзор включает в себя практическое пилотирование и пользовательский опыт шести испытаний автобусов-роботов в Гданьске (Польша), Хельсинки (Финляндия), Конгсберге (Норвегия), Таллинне (Эстония), Елгаве и Айзкраукле (Латвия).

Принятые проектные решения призваны помочь разработчикам новых проектных идей увидеть, что уже разработано и что может стать новым шагом на пути к созданию более

устойчивой и эффективной региональной транспортной системы. По итогам шестого этапа были предложены новые приоритеты Программы Interreg для региона Балтийского моря 2021–2027 гг.: «Климатически нейтральные общества» и «Умная зеленая мобильность».

В рамках транспортных проектов в странах Балтии в 2014–2020 гг. частично или полностью были решены задачи перехода к мультимодальной системе, модернизации транспортных систем, улучшения доступности сельских территорий, актуализации механизмов планирования маятниковой миграции и городского пассажирского сообщения, а также охраны труда и безопасности работ в морских портах. Основными интересантами проводимой ЕС политики стали транспортно-логистические компании, государственные институты, ответственные за проведение транспортной политики, поставщики оборудования и программных продуктов, спасательные службы, инвесторы и граждане.

В настоящее время реализуется седьмой этап региональной политики ЕС. Его основные приоритеты и источники финансовой поддержки показаны в Таблице 13.

Таблица 13 – Цели европейской политики сплочения в 2021–2027 гг. и источники их финансирования

Цели политики, способствующие росту	Источники финансирования от ЕС
Более конкурентоспособная и интеллектуальная Европа	ЕФРР (основной приоритет), ЕСФ, ФСПП*
Более экологичная Европа, переход к низкоуглеродной чистой экономике с нулевым выбросом углерода	ЕФРР (основной приоритет), ФСПП*
Более взаимосвязанная Европа за счет повышения мобильности	ЕФРР, ФСПП*
Более социальная и инклюзивная Европа	ЕФРР, ЕСФ Плюс ²⁰⁶ , ФСПП*
Более близкая к гражданам Европа благодаря устойчивому и комплексному развитию всех типов территорий	ЕФРР, ФСПП*
Лучшее управление сотрудничеством**	Interreg
Более безопасная и надежная Европа**	Interreg

Источник: составлено автором по - URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/how/priorities

*Фонд справедливого переходного периода (ФСПП)²⁰⁷ оказывает поддержку в рамках определенных конкретных целей (статья 8 положения JTF).

²⁰⁶ European Social Fund Plus. ESF+ объединяет четыре инструмента финансирования, которые были разделены в программный период 2014-20: Европейский социальный фонд (ESF), Фонд европейской помощи наиболее обездоленным (Fund for European Aid, FEAD), Инициатива по трудоустройству молодежи и Европейская программа занятости и социальных инноваций (European Programme for Employment and Social Innovation, EaSI). Европейский социальный фонд Плюс (ESF+) является основным инструментом Европейского союза (ЕС) для инвестирования в человеческий капитал. С бюджетом почти в 99,3 миллиарда евро на период 2021–2027 гг. ESF+ вносит важный вклад в политику ЕС в области занятости, социальной сферы, образования и профессиональных навыков, включая структурные реформы в этих областях. <https://ec.europa.eu/european-social-fund-plus/en/what-esf>

²⁰⁷ Фонд справедливого переходного периода (Just Transition Fund, JTF) является одним из элементов переходного механизма для перехода к климатической нейтральности. Комиссия предоставляет гранты государствам-членам, определившим территории, на которые, как ожидается, наиболее негативно повлияет переход к "зеленой" экономике. Фонд справедливого перехода поддерживает экономическую диверсификацию и

** 2 дополнительные цели региональной политики в зоне ответственности Interreg (статья 14 регламента Interreg)

Таким образом, ЕС сократил количество целей с 11 до 5 (плюс две дополнительные). Кроме того, заявлен переход от стратегии укрепления институционального потенциала государственных органов и заинтересованных сторон и эффективного государственного управления к наращиванию потенциала и сотрудничеству с партнерами внутри и за пределами государств-членов на основе горизонтальных взаимодействий.

К другим нововведениям можно отнести более строгие критерии отнесения регионов к соответствующим группам (см. Таблицу 14).

Таблица 14 – Критерии региональной классификации и требования к софинансированию: сравнительный анализ шестого и седьмого программного периода

Тип региона	Программный период 2014–2020 гг.	Программный период 2021–2027 гг.
Наиболее развитые регионы	ВРП на душу населения более 90% среднего показателя по ЕС-27 Софинансирование: 50%	ВРП на душу населения более 100% среднего показателя по ЕС-27 Софинансирование: 40% или 50%
Переходные регионы	ВВП на душу населения от 75% до 90% от среднего показателя по ЕС-27 Софинансирование: 60% или 80% (за исключением наименее развитых регионов)	ВВП на душу населения от 75% до 100% от среднего показателя по ЕС-27 Софинансирование: 60% или 70% (за исключением наименее развитых регионов)
Наименее развитые регионы	ВВП на душу населения менее 75% от среднего показателя по ЕС-27 Софинансирование: 80% или 85% (влияние кризиса)	ВВП на душу населения менее 75% от среднего показателя по ЕС-27 Софинансирование: 85%

Источник - URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/2021_2027/#3

Таким образом, ЕС постепенно освобождает себя от обязательств финансировать региональные программы в более экономически развитых регионах, вместе с тем, сохраняя поддержку слабым территориям на прежнем уровне. Кроме того, поддержка наименее развитых регионов увеличивается в условиях кризиса. Под особым вниманием политики сплочения четыре вида регионов: приграничные регионы и трансграничное сотрудничество (Interreg), городские районы, отдаленные, островные, горные или малонаселенные районы, наиболее отдаленные регионы.

Общие финансовые ресурсы политики сплочения составляют 392 млрд евро. Все показатели выражены в текущих ценах (т.е. с учетом ежегодной индексации) в Таблице 15 представлена структура финансирования мер политики сплочения в Эстонии, Латвии, Литве и в целом по ЕС-27.

преобразование соответствующих территорий. Период его функционирования совпадает с седьмым программным периодом европейской региональной экономической политики.

Таблица 15 – Финансовое обеспечение политики сплочения: обзор по странам Балтии и ЕС-27, 2022–2027 гг.

	На все цели		Инвестиции для создания рабочих мест и достижения цели роста		Техническая помощь		Инструмент ЕС		Interreg: Цель Европейского территориально го сотрудничества		Фонд справедливого о переходного периода (JTF)	
	млн евро	%	млн евро	%	млн евро	%	млн евро	%	млн евро	%	млн евро	%
ЕС-27	391879,0	-	361056,8	92	1332,1	0	1211,6	0	9041,6	2	19236,9	5
Эстония	3680,3	0,94	3268,3	89	0	-	0	-	58,1	2	353,9	10
Латвия	4804,2	1,23	4562,8	95	0	-	0	-	49,8	1	191,6	4
Литва	6813,3	1,74	6457,1	95	0	-	0	-	83,0	1	273,2	4

Источник - URL: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/stories/s/2021-2027-EU-allocations-available-for-programming/2w8s-ci3y/>

Доля стран Балтии в общем объеме европейского финансирования в текущем периоде незначительна (от 0,94% в Эстонии до 1,74% в Литве), что объясняется малым масштабом экономики. Тем не менее, финансовая поддержка ЕС важна для Эстонии, Латвии и Литвы. От 89% выделяемых ЕС средств в Эстонии до 95% в Латвии и Литве направляются на создание рабочих мест, в том числе в транспортном секторе. Средства на эту цель выделяются из ЕФРР, ЕСП+ и Фонда сплочения.

Анализ региональной политики ЕС показывает, что в основе конфликтов между странами и органами управления ЕС лежит проблема соотношения национальных и наднациональных прав и интересов по жизненно важным вопросам. Начиная с 1990-х гг. региональная политика ЕС строится на более тесных контактах с региональными и местными органами власти²⁰⁸. Брюссель стремится выйти напрямую на регионы. В 2000-х гг. введен в действие новый механизм выдвижения региональных инициатив в ЕС. Регионы получили возможность инициировать проекты, которые, по их мнению, способны ускорить их социально-экономическое развитие. Предложения с мест агрегируются на национальном уровне и передаются наднациональным институтам. Последние проводят экспертизу поданных заявок, выявляют наиболее

²⁰⁸ *Dunford M., Kafkalas G. Cities and Regions in the New Europe. London. Belhaven Press. 1992.*

нуждающиеся территории и направляют туда финансирование. Эффективной работе способствует и формирование международных регионов в рамках ЕС. Создание наднациональных органов позволит уйти от усиления межрегиональной конкуренции, приведет к устойчивой интеграции регионов²⁰⁹.

В странах Евросоюза качественно новый тип межгосударственных производственно-экономических отношений потребовал реорганизации транспортной системы. Начиная с 1990-х гг. европейские институты уделяют особое внимание формированию региональной транспортной инфраструктуры в следующих направлениях:

- развитие недостающих звеньев сети;
- увеличение пропускной способности пограничных транспортных переходов и стыков;
- изменение соотношения в перевозках видов транспорта, связанного с составом грузовой массы по родам грузов и дальности перевозок;
- совершенствование координации работы транспорта и выработки общей транспортной политики.

2.2. Транспортная инфраструктура стран Балтии в европейской транспортной инфраструктуре

Благодаря преимуществам географического положения и историческому пути транспортный комплекс стран Балтии является фактором развития региональных и транзитных внешнеэкономических связей. Часто страны Балтии рассматриваются как «восточные ворота Европейского Союза». Транзитная привлекательность региона высоко оценивается представителями деловых кругов многих стран мира. Поэтому логично предположить, что ЕС заинтересован в развитии транспортной инфраструктуры стран Балтии как членов интеграционной группировки, основополагающие документы которой выделяют транспорт в качестве приоритетных вопросов.

ЕС рассматривает региональную транспортную инфраструктуру как фактор развития предпринимательской деятельности и усиления геополитических интересов. Инфраструктура определяет потенциал территории как участника рынка и социально-политических отношений. Н. Н. Баранский отмечал: «Положение по отношению к путям сообщения приходится учитывать чаще всего, оно имеет большое и в то же время наглядно ясное значение. Поэтому не следует удивляться тому, что термин «транспортное положение» используется вместо термина

²⁰⁹ *Dunford M. Winners and Losers: the New Map of Economic Inequality in the European Union // European Urban and Regional Studies. 1994. Vol. 1. P. 95–114.*

«экономико-географическое положение...»²¹⁰. Экономические и структурные особенности транспортной системы региона определяют его хозяйственную специализацию.

Вследствие особенностей пространственной организации производства развитие территориальной транспортной инфраструктуры протекает по разным сценариям. Транспорт аккумулирует разновекторное воздействие факторов размещения. При выборе сценария следует учитывать, что инфраструктура, как подсистема территориальной структуры хозяйства, несет запас инерционности.

В отличие от насыщенных транспортной инфраструктурой западноевропейских регионов, где ее качественное изменение связывается с дальнейшей модернизацией, в странах Балтии, наряду с техническим переоснащением, необходимо пространственное развитие транспортной сети. Как было показано в п. 1.1. существующая инфраструктура исторически создавалась вокруг портовых городов и в приграничных регионах для обеспечения внешнеторговых связей.

Транспортная инфраструктура не только обеспечивает работу транспорта и экономики в целом, но и обладает определенной самостоятельностью в своем развитии. Она как бы навязывает уже от себя дальнейший путь развития, вместе с тем сопротивляясь попыткам сколько-нибудь серьезных перемен. Уже вложенные в инфраструктуру крупные инвестиции должны себя окупить. Кроме того, любые, а тем более радикальные перемены, требуют заметных капиталовложений. Между тем медленная оборачиваемость средств, инвестированных в транспортные объекты, не способствует привлечению частных капиталов и, следовательно, ставит вопрос о вмешательстве государства, а в условиях рыночной экономики это сопряжено с целым рядом трудностей.

В обеспечении транспортной доступности региона и развития инфраструктуры основное внимание в ЕС уделяется именно внутрирегиональным потокам. Перевозки, обеспечивающие потоки этого типа, гарантируют постоянную загрузку объектов транспортной инфраструктуры. Вместе с тем изменяющаяся конкурентная окружающая среда, постоянно растущее количество стран, активно участвующих в мировой экономике, предлагают продукцию и услуги, обладающие высокой ценностью и дешевой производительностью, и быструю поставку товаров по конкурентным ценам. В этой связи наблюдается и рост транзитных и межрегиональных перевозок. Для этих потоков характерна многовариантность маршрутов доставки. Поэтому в данном случае нельзя гарантировать загрузку конкретных объектов транспортной инфраструктуры.

²¹⁰ Баранский Н.Н. Избранные труды. Становление советской экономической географии. М. Мысль. 1980. С.133.

Отдельные объекты транспортной инфраструктуры не могут специализироваться на обслуживании определенных потоков ресурсов. Грузы конкурируют за право пользования имеющимися мощностями на международном, национальном, региональном и локальном уровнях. Их относительный баланс будет различаться в соответствии с географическим положением региона. Так, отдаленный периферийный регион будет иметь больший акцент на местные и региональные потоки, обслуживающие интересы местного бизнеса. Крупный регион, находящийся в центре Европы, помимо своих будет обслуживать большую долю международных потоков. Здесь расходы потоков одного типа будут перекладываться на другой. Поэтому обеспечение международных перевозок ложится экологическим и финансовым бременем на крупный регион. Узкие места, вызванные неадекватной пропускной способностью, налагают дополнительные затраты на местных пользователей инфраструктуры. На отдаленные регионы они влияют косвенно, через затрудненную доставку грузов по транзитным маршрутам, что приводит к дополнительным затратам на их национальные и международные потоки.

В целом можно отметить, что современная количественная оценка транспортной инфраструктуры должна осуществляться не столько на основе выявления предельно допустимых параметров, сколько определением некоего коридора допустимых значений функционирования системы.

Страны Балтии, как члены ЕС с 2004 г., участвуют в формировании и реализации европейской политики в области транспорта. Наряду с другими странами-членами они решают разноплановые задачи регионального интегрирования транспортных сетей. Сложности этого процесса объясняются следующим образом. Инвестиции в транспортную инфраструктуру являются самыми крупными по сравнению с другими инфраструктурными отраслями. Более того, крупномасштабные инвестиции в транспортную инфраструктуру часто выходят за заранее установленные пределы. Размер инвестиций может быть чрезмерно обременительным для общественного сектора, особенно в случае строгой бюджетной дисциплины, и недостаточно привлекательным или слишком рискованным для частного сектора. Поэтому в данной сфере возникают государственно-частные партнерства.

В отношении трансграничной инфраструктуры возможности ЕС четко регламентированы. В соответствии с Маастрихтским договором, роль ЕС ограничена. Это означает, что нисходящий подход к проектированию трансграничной инфраструктуры (т.е. по европейской инициативе) практически невозможен. Скорее, транспортное планирование было и остается национальной деятельностью, выполняемой национальными органами в соответствии с национальной политикой и приоритетами и ограниченной национальными границами. По сути, инфраструктура в Европейском Союзе создается в рамках национальных границ и в основном не принимает во

внимание интернациональное измерение. Например, определение стоимости (экспертиза) национального проекта будет выполнена национальными органами планирования с точки зрения затрат и пользы для страны. Но национальная инфраструктура играет важную роль в ликвидации узких мест для трансъевропейских перевозок, в частности, если это транзитная страна.

Национальная природа транспортного планирования означает, что существует разнообразие операций планирования и инструментов планирования, затрудняющее на практике планирование трансграничных проектов, даже если есть политическая воля и обязательства по их реализации. Это может привести к задержкам и даже дублированию финансирования.

Проблемы пограничных переходов усиливаются отраслевой несогласованностью инфраструктуры. Важной особенностью транспортной сети западноевропейского региона является то, что она представляет собой сложное переплетение сетей различных видов транспорта. Это обусловило образование ряда крупных транспортных узлов.

Сосуществование различных видов транспорта в ЕС, как и других регионах мира, объясняется межрегиональным различием цен, обусловленным спецификой торгующих стран. Выбор маршрута движения и соответствующих видов транспорта осуществляется путем расчета полных издержек участника внешнеэкономической деятельности. Им учитываются транспортные тарифы, объем перевозимого груза, частота отправления, дальность и продолжительность транспортировки, возможности перевозчика, риски и другие факторы. Доля сырья в коммерческой цене товаров, принимаемых к перевозке, уменьшается. Поэтому стали возможными более дальние перевозки дешевых товаров. В то же время перемещение промышленного производства, отдаление его от основных рынков сбыта резко увеличивает расстояние между местами производства и потребления. Выбор окончательного варианта при прочих равных условиях определяется нахождением наименьших суммарных издержек товарораспределения, в деловой литературе этот критерий получил название «Least Total Distribution Costs».

Основная нагрузка в Европе в настоящее время приходится на автомобильные дороги, что является основным препятствием обеспечения европейской мобильности. Автодороги также не доминируют в европейских программах по развитию транспортной инфраструктуры. Лишь в три из 30 приоритетных европейских программ вошли только автомобильные дороги. Их основная цель – улучшить сообщение между периферией и центром ЕС. Еще 4 проекта являются интермодальными по своей природе. Они предназначены для облегчения перемещения пассажиров и грузов с одного транспорта на другой.

Европейские инициативы по развитию автомобильного транспорта представляются скромными, что объясняется прежде всего доминантным положением этого вида транспорта.

Большая загруженность сети, загрязнение окружающей среды, необходимость отвода существенных площадей под дорожное строительство привели к тому, что автодорожные проекты занимают скромное место в списке. Однако, учитывая преимущества автомобильного транспорта – гибкость, возможность перевозить пассажиров и грузы по схеме «дверь-дверь», – уговорить пользователей отказаться от этого вида транспорта практически невозможно.

Существуют два основных направления политики ЕС в области автомобильного транспорта, которые соответствуют политике, проводимой в других транспортных отраслях: строительство новой инфраструктуры и обновление существующей сети, а также проведение мер, гарантирующих эффективное и качественное обеспечение потребителей услугами автодорожной инфраструктуры. Они предполагают наличие единого конкурентного европейского рынка пассажирского и грузового автомобильного транспорта и, одновременно, формирование единых рынков для других видов транспорта.

Строительство трансъвропейской дорожной инфраструктуры столкнулось с рядом проблем. Трансъвропейская транспортная сеть подразумевает объединение и развитие международных маршрутов. Дороги местного или регионального значения не являются частью этого плана. Однако улучшение локальных систем может частично решить проблему скопления машин на автострадах, привлекая автотранспортные средства, осуществляющие перевозки на малые и средние расстояния. Кроме того, строительство локальных дорог может улучшить связи с другими видами транспорта и тем самым снизить нагрузку на автодорожную инфраструктуру.

В целях создания единого европейского пространства по перевозке пассажиров и грузов автотранспортом ЕС принял ряд мер по следующим категориям.

- Доступ к профессии: любая компания, занимающаяся грузовыми или пассажирскими перевозками, зарегистрированная в странах ЕС, имеет право предлагать услуги на тех же условиях, что и местные фирмы.
- Свобода движения: любой оператор может свободно осуществлять коммерческие грузовые и пассажирские перевозки во всех странах ЕС при условии, что он имеет лицензию, выданную компетентным органом страны, где зарегистрирован оператор и обновляемую каждые пять лет.
- Социальные аспекты и безопасность: для предотвращения случаев недобросовестной конкуренции в условиях открытого рынка, когда операторы экономят на безопасности, должны быть установлены общие стандарты относительно времени управления транспортным средством и периодом отдыха водителей.

- Налоги и сборы за пользование инфраструктурой: налоги на автобусы и грузовики, налоги на топливо и сборы за пользование инфраструктурой, взимаемые соответствующими службами на магистралях и т.д. составляют целый комплекс сложных взносов по всему ЕС, что приводит к снижению прозрачности и могут снизить конкуренцию. Ключевой задачей Белой Книги по транспорту является развитие системы, позволяющей справедливо отражать затраты на инфраструктуру.

Автодорожная инфраструктура демонстрирует, что процесс развития инфраструктуры – это не только физическое строительство, но и соглашения по общим стандартам и либерализации услуг, в том числе по доступу к услугам. Таким образом, оценка инфраструктуры распространяется за пределы физического обеспечения к мерам повышения эффективности ее использования.

Железнодорожная инфраструктура обоснованно находится в центре транспортной инициативы ЕС. Железнодорожные проекты составляли 69% от общего объема инвестиций, заложенных в первоначальные инфраструктурные Директивы²¹¹. 8 из 14 Эссенских проектов включали развитие железнодорожного сообщения. Из 30 проектов, предложенных HLG, возглавляемой Карелом Ван Миертом, 18 были в целом сконцентрированы на развитии трансевропейской железнодорожной сети. В дальнейшем три из них были разделены на автомобильную и железнодорожные компоненты, другие стали интермодальными с железнодорожным плечом. Запланировано, что к 2020 г. транснациональная железнодорожная сеть будет насчитывать 94 000 км, из которых на 20 000 будет разрешена скорость по крайней мере 200 км/ч²¹². Особое внимание должно быть уделено узловым соединениям с автомобильным транспортом, чтобы повысить привлекательность железнодорожного транспорта через концепцию интермодализма.

Использование полного потенциала железнодорожного транспорта снизит загруженность европейских автодорог, а также загрязнение воздуха выхлопными газами (диоксид карбона), которое у железнодорожных перевозок является самым низким на один пассажиро-километр по сравнению с другими видами транспорта. Железнодорожная инфраструктура также способствует более рациональному использованию земли по сравнению с автомобильной. Все это ведет к установлению необходимого баланса между железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом, а также, по возможности, фидерными морскими перевозками.

²¹¹ Commission of European Communities (CEC) Amended Proposal for a European Parliament and Council Decision on Community guidelines for the development of trans-European transport network, COM (95) 48.

²¹² Commission of European Communities (CEC) Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects. 2005. Brussels: DG Tren.

Внедрение высокоскоростного железнодорожного сообщения невозможно в рамках традиционной инфраструктуры. Для решения этой проблемы необходимы свободный доступ на рынок и функциональная совместимость. Однако долгое время железнодорожный сектор не рассматривался в числе приоритетных направлений региональной транспортной политики. Такое положение дел оставалось до конца 80-х гг. XX века, когда Общество Европейских железных дорог (Community for European Railways) совместно с ассоциацией европейских железнодорожных операторов представило планы создания европейской железнодорожной сети²¹³. Европейская Комиссия выработала свой первый комплексный документ, регулирующий политику в области железнодорожного транспорта²¹⁴. Директива, разработанная на его основе, вступила в силу 1 января 1993 г. Эта попытка открыть железнодорожный рынок казалась значимой в то время. Но в перспективе она вряд ли могла изменить создавшийся статус-кво. Своими требованиями изменения статуса инфраструктуры она заложила основу будущих инициатив.

Долгое время попытки либерализовать железнодорожную инфраструктуру не удавались. В 2000 г., например, Комиссия оценила государственные субсидии в железнодорожную инфраструктуру в размере 25 млрд евро. Компенсация обязательств общественного сектора обошлась еще в 10 млрд евро²¹⁵. При таком объеме необходимой финансовой поддержки либерализация означала бы крах отрасли.

В 1998 г. Комиссия приняла три предложения по развитию железнодорожной инфраструктуры (так называемый «Первый железнодорожный пакет» или «Пакет железнодорожной инфраструктуры»). По сути, этот пакет открыл рынок международных грузовых перевозок для конкуренции на значительной части ЕС. Это позволило обеспечить прозрачный доступ к инфраструктуре. Эти Директивы вступили в силу 15 марта 2003 г.

В 2002 г. Комиссия выдвинула Второй железнодорожный пакет, имевший целью создание интегрированного железнодорожного пространства. Пакет содержал пять предложений, направленных на повышение безопасности и функциональной совместимости перевозок и открытие рынка национальных грузовых перевозок, включая каботаж. Кроме того, он предполагал создание Европейского Железнодорожного Агентства, основными вопросами деятельности которого были бы безопасность и функциональная совместимость перевозок. Второй пакет вступил в силу в апреле 2004 г.

²¹³ Community of European Railways (CER) Proposals for a European High-Speed Network, Brussels: CER. 1989

²¹⁴ Official Journal Council Directive of 29 July 1991 on the development of the Community's Railways (91/440/EC), OJL 237 of 24 August 1991, pp. 25-8

²¹⁵ *Vinois J.-A.* Creation of a European railway area against the background of the White Paper on European Transport Policy. 2002. Электронный ресурс: <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/overview/doc/ri-5jav-en.pdf>.

В 2004 г. Комиссия задумалась о целесообразности разработки Третьего железнодорожного пакета, включающего 4 законодательных предложения и Рабочий документ по открытию рынка международных пассажирских перевозок к 2010 г. Кроме того, в документе планировалось рассмотреть вопросы условий качества в договорах на железнодорожные грузовые перевозки и вопросы аттестации квалификации машинистов локомотивов.

Вопрос функциональной совместимости введен Маастрихтским договором. В Директиве 96/48/ЕС сформулирована концепция высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры и определение её как «способность трансъевропейской высокоскоростной железнодорожной системы осуществлять безопасное и бесперебойное движение высокоскоростных поездов, которые достигают особенного уровня эксплуатационных показателей. Эта способность опирается на все административно-правовые, технические и эксплуатационные условия, которые должны быть выполнены для удовлетворения необходимых потребностей». Технические характеристики функциональной совместимости представлены большими препятствиями в железнодорожном секторе, включая ширину железнодорожной колеи, электрический ток, максимальную нагрузку на ось вагонов и локомотивов, систему управления движением, требования к персоналу.

К настоящему времени либерализация европейского рынка железнодорожных перевозок проведена. Сейчас основной акцент делается на повышение функциональной совместимости его отдельных сегментов. Без этого нельзя создать единую европейскую железнодорожную сеть. Проблемы развития материальной инфраструктуры решаются как путем совершенствования системы платы за пользование объектами инфраструктуры, так и разработки новых финансовых инициатив.

В 2004 г. морской транспорт обеспечивал более 70% объема внешней торговли ЕС-25 и около 20% внутрирегиональной торговли²¹⁶. Морской транспорт, как и внутренний водный, является наиболее энергетически эффективным и наименее враждебным по отношению к окружающей среде.

Именно морской транспорт обеспечивает дешевую доставку грузов. Поэтому ключевая роль в современной транспортной инфраструктуре принадлежит морским портам, которые сейчас представляют не только транспортные узлы, но и центры распределения и промышленной обработки товаров, образуя портовое сообщество (концепция портов 3-его поколения).

Морские порты занимают особое место в Западной Европе. Благодаря широким эстуариям канализированных рек, морские порты проникли на сотни километров вглубь европейского

²¹⁶ Commission of the European Communities (CEC) Energy and Transport in Figures – 2005. - accessed May 2005. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/doc/2005/etif_2005_transport_en.pdf

континента и в своих связях с хинтерландом опираются на мощные речные артерии, соединенные между собой системой каналов. Таким образом, во многих пунктах побережья сочетание морского и речного транспорта создает единую воднотранспортную систему, вытянутую в меридиальном направлении.

Морские порты Западной Европы являются морскими воротами не только для своих стран, но и имеют международное значение. Для них характерно постоянное стремление к расширению сферы своего притяжения, к совершенствованию и усилению связей с хинтерландом.

Несмотря на его потенциал альтернативы наземных транспортных коридоров, транспортная политика в целом и Инициативы по развитию инфраструктуры в частности пока не оказывают этому виду транспорта финансовую поддержку. Более того, ни один проект Группы Кристоферсена не имеет отношения ни к морским перевозкам, ни портам.

Одна из причин отсутствия морского сектора в Инициативах – высокая степень конкуренции, долгое время существующая между портами. Порты развивались под влиянием различных традиций внутри ЕС, но конкуренция еще действует как важный фактор обеспечения ценовой привлекательности и эффективности и 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. Политика в отношении других компонентов морского сектора – перевозка морским транспортом на короткие расстояния – была более активна в 90-е гг. XX в. В исходной кампании единого европейского рынка перевозка морским транспортом на короткие расстояния, подобно другим видам транспорта, была тщательно защищена, особенно в южной Европе. Однако, как и в других транспортных секторах, наиболее выраженные ограничения были сняты в 1990-е гг.

В настоящее время отношение к морскому сектору существенно изменилось по сравнению с 1990-ми гг. Он занял центральное место в европейских транспортных проектах. Факторы усиления внимания к морскому транспорту включают:

- Экологические интересы. Перевозка грузов морем более топливосберегающая и более свободная от скопления транспортных средств по сравнению с другими видами транспорта.
- Признание неиспользованного потенциала морского транспорта и перспектив его развития. Количественный рост грузов, перевозимых морем в настоящее время, достиг

уровня автомобильного транспорта 90-х гг. Сейчас 41% грузов перевозится в рамках ЕС морем, 45% – автомобильным транспортом²¹⁷.

- Необходимость использовать интермодализм. Автодороги имеют большие возможности в оказании услуг «от двери до двери». Сочетание морской и автомобильной составляющих в подобных перевозках облегчит появление интермодальных логистических цепочек, в которых морской транспорт играет ключевую роль.

В 2001 г. Белая книга по транспорту впервые выразила изменение официального отношения, введя понятие «морские автострады»²¹⁸. Комиссия определила морские автострады как «регулярные, высокопотенциальные паромные маршруты между ключевыми портами ЕС»²¹⁹. В частности, инициативы установить новые регулярные морские пути, которые должны будут привлекать большие объемы грузов, приведут к концентрации транспортных потоков в отдельных портах и регионах, способствуя росту интермодализма. В 2006 г. одобрение некоторых морских автострад прошло на высшем уровне. Четыре морских коридора, или «автострады», были включены в число 30 приоритетных проектов:

- Коридор Балтийского моря, который соединяет страны Балтийского моря – члены ЕС со странами ЕС Центральной и Западной Европы;
- Западноевропейская автострада, связывающая Иберийский полуостров через Атлантическую дугу с портами Ирландского и Северного морей;
- Юго-западный европейский коридор, нацеленный на улучшение связей в западной части Средиземного моря, в частности, Испанию, Францию, Италию и Мальту;
- Юго-восточный европейский коридор, связывающий Адриатическое и Ионическое моря с восточным Средиземноморьем.

Реализация проектов морских автострад предусматривает два пути развития. Первый заключается в улучшении инфраструктуры, не только собственно портовой, но и той, что позволит осуществлять перевалку грузов с морского транспорта на сухопутный или внутренний водный. Второй заключается в развитии сопутствующих услуг, облегчающих грузоперевозки: системы управления электронной логистикой, сохранность, безопасность, административные и таможенные процедуры, ледокольные услуги и углубление проходного канала (работы по выемке грунта – dredging). Эти проекты призваны снизить барьеры развития морских перевозок

²¹⁷ Johnson D., Turner C. Strategy and Policy for Trans-European Networks. Palgrave MacMillan. 2007. P. 81.

²¹⁸ Commission of European Communities (CEC) White Paper – European Transport Policy for 2010: time to decide, COM (2001) 370.

²¹⁹ Commission of the European Communities (CEC) Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects. 2005. Brussels: DG Tren.

на короткое расстояние²²⁰, которые определены Комиссией как затруднения дальнейшего развития сектора²²¹ и требуют участия всех заинтересованных акторов. Для реального функционирования морских автострад необходимо принять ключевые комплексные решения. В частности, морские линии, претендующие стать морскими автострадами, должны быть оценены с точки зрения возможного привлечения товарных потоков путем анализа спроса на услуги регулярного и частного грузового сообщения. Процесс отбора портов порождает очень деликатные вопросы, которые влияют на местную, региональную и национальную политику (в последнем случае – когда вопрос касается выбора между двумя портами или национальной границы). Предпочтение одного порта другому, по-видимому, переориентирует транспортные потоки от одного порта на другой и повлияет на модели экономического развития региона. Назначение портов в рамках автострад представляет собой прямое вмешательство в рынок и изменит конкурентные силы внутри региона (главная причина, почему порты не были включены в программы TEN). Поэтому определение отдельных автострад должно базироваться на чистом критерии и выполняться в соответствии с ясным и прозрачным процессом. Вероятно, порты будут яростно бороться за право стать элементом автострады. Окончательный же выбор требует в результате продолжительных политических переговоров. Может случиться, что выбор будет сделан между портами, расположенными в разных странах, так как страны, по-видимому, будут лоббировать продвижение своих портов.

Концепция морских автострад заключается в том, чтобы сломать барьеры между отдельными видами транспорта и лучше использовать существующие транспортные ресурсы. Это не обязательно потребует крупных инвестиций. Здесь речь идет скорее об использовании разнообразных инвесторов. Как и в случаях с другими инициативами TEN, для осуществления проектов предусматриваются ГЧП, которые требуют от партнеров ведение совместных работ, нацеленных на совершенствование ключевых портов, где будут интегрированы цепочки логистических ценностей. Другая задача заключается в необходимости строительства судов, обслуживающих автострады, и оказании комплексных морских транспортных услуг, которые, как ожидается, привлекут инвестиции как в пределах автострад, так и вне их.

²²⁰ Они включают устаревшие представления о морском транспорте; сложность административных процедур, включающая поддержку прохождения груза через порт; отсутствие эффективного элемента морских перевозок: доставка от двери до двери; необходимость улучшения и удешевления портовых услуг, таких как лоцманские услуги, буксировка, перевалка и услуги, оказываемые пассажирам; а также вопросы, специфичные для каждой страны. В 2001 г. Комиссия предложила директиву по доступу к портовым услугам с целью повышения их эффективности и понижения их стоимости, но из-за оппозиции в Европейском парламенте эта инициатива провалилась.

²²¹ Commission of the European Communities (CEC) Commission Staff Working Paper: Trans-European Transport Network – Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions on Implementation of Guidelines for the Period 1998-2001, SEC (2004) 220 of 19 February 2004.

Аэропорты играют важную роль в качестве узлов европейской транспортной инфраструктуры. Однако, несмотря на высокий потенциал ведущих европейских аэропортов и продолжающуюся фрагментацию европейского воздушного пространства, они занимают незначительное место в списке приоритетных проектов трансъвропейской транспортной инфраструктуры. Лишь 2 из 30 приоритетных осей и проектов непосредственно касаются аэропортов Лиссабона и Малпенса (Милан).

Хотя ЕС в целом признает важность гражданской авиации в развитии европейских транспортных сетей и частично подчеркивает важность аэропортов в развитии интермодализма и транспортных хабов, которые поддерживают региональных логистических сетей, финансовая поддержка этого вида инфраструктуры не рассматривается ЕС в качестве первоочередной цели деятельности ЕС. Одна из причин исключения аэропортов из инфраструктурных инициатив заключается в том, что эксперты считают, что развитие аэропортов является в первую очередь делом частных инвесторов. Европейский Парламент первоначально выступил против включения аэропорта Малпенса в список приоритетных проектов. Более того, существует аргумент, по типу морских портов, что определение особых аэропортов как аэропортов Сообщества может привести к изменению соотношения конкурентных сил.

Организация и конфигурация европейской транспортной системы находится под влиянием многих факторов на различных уровнях. Ее интегрированность и эффективность, в свою очередь, имеет важные последствия для организации европейского бизнеса и поддержания высокого уровня его конкурентоспособности. Европейский транспорт в последние 20 лет существенно изменился. И это явилось ответом не только на возросшие грузо- и пассажиропотоки, но и на изменения окружающей среды бизнеса. Трансформация европейской транспортной и логистической отраслей выразилась в применении гибкой политики изменений, развитии инфраструктуры и новых коммерческих условиях взаимодействия заинтересованных сторон. Процесс изменений в транспортной отрасли постоянно продолжается. Это касается вопросов регулирования, технологий и систем управления движением.

Эволюция европейской транспортной инфраструктуры проходит под действием трех факторов. Во-первых, создание единого рынка, снижение и устранение барьеров и, как следствие – рост внутрирегиональных перевозок потребовали повышения пропускных возможностей транспорта. Единый рынок также привел к реструктуризации складского хозяйства, дистрибуции и логистики. Во-вторых, расширение ЕС 2004 года привело к резкому расширению рынков и размещению предприятий в новых странах-членах в целях снижения издержек. В-третьих, глобализация способствует не только увеличению товарных потоков, но и упрочнению цепочек поставок между странами, регионами и континентами.

Для соответствия проводимой региональной политики и корпоративным интересам транспортный сектор должен определить перечень своих заинтересованных групп лиц, который за последнее время изменился. Основными акторами являются:

- ЕС, обеспечивающий создание условий, при которых международная транспортная инфраструктура и услуги могли бы функционировать;
- национальные государства, продолжающие брать на себя ответственность за строительство транспортной инфраструктуры, хотя в меньшей степени, чем раньше. Правительства понимают важность транспорта в повышении общественного благосостояния, поэтому оно будет в дальнейшем контролировать транспорт, сохраняя стратегические интересы в его развитии;
- региональные и местные власти, рассматривающие транспорт как основу достижения целей развития региона;
- собственники и операторы транспортной инфраструктуры;
- транспортные и логистические компании;
- покупатели и граждане.

Отраслевой состав транспортной инфраструктуры соответствует производственным и политико-социальным потребностям региона. Наблюдается постоянный рост конкурентоспособности различных видов транспорта, усиление потенциальной возможности их взаимозаменяемости, развитие интермодальных сообщений. Наибольшей конкуренции в ЕС подвержены континентальные виды транспорта – автомобильный, железнодорожный, речной и трубопроводный, особенно в тех случаях, когда они обеспечивают доставку грузов до морских портов. Либерализация рынков только обостряет конкуренцию. На конкурентоспособность транспортной инфраструктуры, как и транспортной системы в целом, влияют такие факторы, как точность, надежность, компактность, безопасность, доступ к информационным системам на любом отрезке транспортной сети, гибкость и ответственность транспортных служб, оптимизация времени доставки, частота отправок, нередко отходя на второй план роль издержек производства.

Безусловно, изложенные выше соображения в большей степени распространяются и на регион Балтийского моря. Однако особенности географического положения, экономического развития, а также наличие двух стран, не являющихся членами ЕС, оказывают существенное влияние на формирование его транспортной инфраструктуры.

В докладе о выполнении директив за период 1998–2001 гг.²²² отмечен «солидный прогресс» хотя еще предстоит много сделать. Отмечена одна позитивная характеристика этого периода – увеличение доли инвестиций, идущих в железнодорожный сектор по сравнению с автомобильным.

Таким образом, к моменту вступления стран Балтии в ЕС, в странах-членах не только была создана технически современная транспортная инфраструктура, но и регламентированы основные принципы и механизмы ее функционирования. Перед странами-кандидатами на вступление в 2004 г. были поставлены задачи, направленные на приведение транспортного сектора в соответствие требованиям Евросоюза. К числу таких задач были отнесены технические параметры (в абсолютном и относительном выражении) узлов и линейной транспортной инфраструктуры, например, доля автомобильных дорог с твердым покрытием, квалификация занятых в транспортной отрасли сотрудников, цифровизация транспортного сектора и др.

К началу 2020-х гг. транспортная инфраструктура Эстонии, Латвии и Литвы оказалась достаточно хорошо интегрирована в европейскую сеть. При этом преимущественно сохранились исторически сформировавшиеся маршруты грузоперевозок, что, прежде всего, доказывает устойчивость и интенсивность товарных потоков на евразийском пространстве. Опорой национальных транспортных сетей по-прежнему остаются морские порты. Они соединены сухопутными автомобильными и железнодорожными магистралями со своими хинтерландами и морскими маршрутами европейскими портами-хабами.

Интенсивность судоходства в Балтийском море, введение жестких экологических требований к судам, курсирующим между портами ЕС, стремление грузовладельцев уменьшить количество перевалок грузов привели к поиску альтернативных маршрутов перевозки грузов в европейском и евразийском направлениях. Для решения указанных стратегических и геополитических задач возникла идея строительства нового европейского железнодорожного коридора. Им стал масштабный проект Rail Baltica, который призван улучшить сообщение между Восточной Европой и «старыми» странами-членами ЕС. Эта двухпутная электрифицированная железнодорожная магистраль с европейской колеей (1 435 мм) должна соединить Таллинн, Ригу, Каунас (с ответвлением на Вильнюс), Варшаву и Берлин. Максимальная проектная скорость пассажирских перевозок составляет 249 км/ч, грузовых перевозок – 120 км/ч. Регулирование движения будет осуществляться по двустороннему цифровому радиоканалу GSM-R. Маршрут включает семь железнодорожных станций: Таллинн, Пярну, Рига-Центральная, Рига-Аэропорт,

²²² Commission of the European Communities (CEC) Commission Staff Working Paper: Trans-European Transport Network – Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions on Implementation of Guidelines for the Period 1998-2001, SEC (2004) 220 Of 19 February 2004

Паневежис, Каунас, Вильнюс и три мультимодальных грузовых узла в Мууге, Саласпилсе и Каунасе. Общая протяженность прибалтийского маршрута составляет 870 км, из них в Эстонии – 213 км, в Латвии – 265 км, в Литве – 392 км.

Идея проекта возникла в ходе проведения первых общеевропейских транспортных конференций в Праге (1991), на Крите (1994) и в Хельсинки (1997), при обсуждении панъевропейских транспортных коридоров. Уже в 2001 г. в Пярну министры транспорта стран Балтии подписали соглашение о сотрудничестве и начале подготовительных работ коридора. В 2004 г. проект Rail Baltica был включён в перечень коридоров европейской транспортной сети TEN-T как коридор «Северное море – Балтийское море», соединяя Роттердам со столицами стран Балтии.

Масштаб проекта Rail Baltica и его цель интеграции стран Балтии в европейскую железнодорожную сеть требуют тесного сотрудничества между многими сторонами. В целях общей координации проекта и достижения устойчивого финансирования была создана компания RB Rail AS, зарегистрированная в Риге. Поданные ею успешные заявки на финансирование от Фонда ЕС Connecting Europe (CEF) способствовали прогрессу проекта Rail Baltica.

Стоимость реализации проекта первоначально оценивается в 5,8 млрд евро, куда не входят приобретение и эксплуатация подвижного состава, выкуп земли под прокладку трассы. Проект финансируется при участии инструментов фонда Connecting Europe Facility (CEF). К 2022 г. было подписано шесть грантовых соглашений общей стоимостью более 1 млрд евро с максимально возможной долей софинансирования со стороны ЕС – 85% (см. Таблицу 16). Стоимость эстонской части проекта 1 млрд евро, польской – 0,8 млрд евро, из них 0,668 млрд евро из CEF, литовской – 2,088 млрд евро²²³.

Таблица 16 – Грантовая поддержка проекта Rail Baltica ЕС (2015–2021 гг.)

	№ грантового соглашения	Дата подписания	Общие допустимые расходы, евро	Софинансирование CEF, евро	Софинансирование национальных правительств, евро
1	2014 Action INEA/CEF/Tran/M2014/1045990	24.11.2015	536 720 094	442 230 615	94 489 479
2	2015 Action INEA/CEF/Tran/M2015/1129482	18.11.2016	153 168 872	130 193 541	22 975 331
3	2016 Action INEA/CEF/Tran/M2016/1360716	13.06.2018	129 966 867	110 471 838	19 495 029
4	2019 Action S INEA/CEF/Tran/M2019/2098304	16.11.2020	86 145 749	73 223 887	12 921 862

²²³ Rail Baltica Global Project Cost Benefit Analysis Final Report. *Ernst & Young*. 2017. P.133

	№ грантового соглашения	Дата подписания	Общие допустимые расходы, евро	Софинансирование CEF, евро	Софинансирование национальных правительств, евро
5	2019 Action W INEA/CEF/Tran/M2019/2098073	16.11.2020	128 119 171	108 901 296	19 217 875
6	2020 Action INEA/CEF/Tran/M2020/2429001	19.10.2021	19 645 555	16 699 572	2 946 983
	Всего		1 053 767 308	881 720 749	172 046 559

Источник: JSC RB Rail. Annual Report for the year ending 31.12.2021. Riga, 2022 - URL: <https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2022/05/RB-rail-AS-Annual-report-2021.pdf>

В результате активной деятельности RB Rail от CEF и правительств стран Балтии были получены дополнительно 19,7 млн евро. В течение Многолетнего рамочного финансового периода ЕС 2014–2020 гг. правительства стран Балтии и RB Rail AS подписали семь грантов в рамках инструмента CEF, предполагающие строительство обычной железнодорожной инфраструктуры Rail Baltica. Вместе с ранее подписанными грантовыми соглашениями Rail Baltica, таким образом, уже получила около 1,2 миллиарда евро от ЕС и национальных фондов.

К концу 2021 г. в числе основных достижений проекта назывались проектировочные и строительные работы на участках протяженностью более 640 км (из общей протяженности 870 км) во всех странах Балтии. Энергетическую подсистему Rail Baltica будет курировать инжиниринговая компания ENE Engineer, основной задачей которой станет подготовка тендера на проектирование и строительство электрификации. Совместно с национальными исполнителями проекта SIA Eiropas dzelzceļa līnijas, Rail Baltic Estonia OÜ и AB LTG Infra были подписаны контракты с Certifier SA по поставке услуг по обеспечению безопасности (AsBo) на всем протяжении магистрали. Методологической основой принятия стратегических решений является СВА.²²⁴

В ближайшие планы проекта (на 2022 г.) входит начало завершения проектирования магистралей в соответствии с программой приоритетных разделов. В функциональном аспекте это предполагает дальнейшие работы по развитию железнодорожной энергетической подсистемы и подсистем управления и сигнализации, успешное проведение консолидированных закупок строительных материалов. Собственно строительство включает проектирование двух оставшихся участков магистрали от Каунаса до Вильнюса и от Каунаса до литовско-польской границы, строительство погранперехода между Литвой и Латвией, а также обеспечение крупномасштабных строительных работ на магистрали и на местных объектах, предполагающих, в частности, оборудование станций.

²²⁴ Cost Benefit Analysis

Для достижения поставленных задач в январе 2022 г. была подана заявка на участие в конкурсе CEF 2021 г. В ближайшие годы для укрепления финансовой обеспеченности проекта ожидается продолжение такой практики привлечения инвестиций.

В феврале 2022 г. геополитическая значимость проекта усилилась. Однако проблемы, возникающие на национальных уровнях, тормозят его ускоренную реализацию. Так, работы по проектированию и землеотвод, необходимые для сооружения трассы, включены в зону ответственности правительств стран Балтии. Выкуп земельных участков из-за правовых и финансовых проволочек происходит крайне медленно. По сравнению с первоначальным графиком задержка проектно-исследовательских работ составляет минимум 5 лет, в связи с этим эксперты прогнозируют наиболее вероятный старт проекта в 2030 г. Кроме того, в отчете Государственного контроля Эстонии указано, что финансовые вопросы также остались неразрешенными. В частности, невозможно оценить, был ли превышен запланированный бюджет, поскольку его эстонская часть не распланирована по годам до конца проекта²²⁵. Поэтому на ближайшую перспективу порты сохранят статус основы транспортных систем стран Балтии, останутся ведущими предприятиями стран и, соответственно, будут задействованы в решении приоритетных целей регионального развития ЕС.

²²⁵ В Эстонии заявили, что проект Rail Baltica отстает от графика на несколько лет
<https://tass.ru/ekonomika/12671889>

Глава 3. Портовая инфраструктура стран Балтии: стратегии развития в начале XXI века

3.1. Сотрудничество и конкуренция портов Восточной Балтики: анализ второго десятилетия XXI века

В первой главе нашло теоретическое обоснование использование стратегии коопетиции как перспективного механизма не только выживания, но и развития мажоритарных портов стран Балтии. В данном параграфе будет оценена целесообразность применения стратегии коопетиции руководством основных портов региона Восточной Балтики. Мы расширили объект исследования, включив в него порты Балтийского бассейна РФ, которые являются очевидными конкурентами прибалтийских.²²⁶ Сформулируем и проверим гипотезу (H1): сотрудничество портов в перевалке одних грузов при одновременной конкуренции за привлечение других оказывает положительное влияние на деятельность портов восточной Балтики в большей степени, чем чисто кооперативная или конкурентная стратегии.

В процессе статистического анализа использовались данные Администраций исследуемых портов, официальных статистических служб Российской Федерации, Эстонской Республики, Латвийской Республики, Литовской Республики, а также данные, предоставляемые национальными портовыми ассоциациями, государственными организациями, регулирующими портовую деятельность, и министерствами транспорта указанных стран. Результаты деятельности портов оцениваются с помощью показателя грузооборота. Выбор периода (2010–2019 гг.) объясняется наличием сопоставимой официальной статистики и рекомендуемой длительностью (5–10 лет) для визуального статистического исследования. Доступность статистических данных за 10 лет позволяет использовать корреляционный анализ для выявления зависимостей объема грузооборота портов. Отметим, что официальная государственная статистика и данные, публикуемые отдельными портами и портовыми ассоциациями, в страновом разрезе имеют незначительные различия. Поэтому в ряде случаев авторы проводили дополнительные расчеты или были вынуждены сужать (расширять) сопоставляемые показатели. Данные за 2020 год не анализируются из-за резкого снижения показателей международной торговли и транспорта. Оценка продолжительности и последствий форс-мажорных обстоятельств (пандемии коронавируса COVID-19) может проводиться спустя, как минимум, пять лет после ее преодоления.

²²⁶ Более подробно см. Efimova E. G., Volovoy V., Vroblevskaya S. A. Sea ports of the Eastern Baltic and the transit policy of the Russian Federation: competition or cooperation? // Baltic region. 2021 Vol. 13, No. 3 S. 125-148.

Для выявления характера взаимоотношений международных морских портов в Восточной части Балтийского моря используется метод «кейс-стади» (англ. Case Study). В рамках этого метода предполагается изучение специализации и возможностей портов, и их конкурентных преимуществ. В качестве основного показателя, характеризующего успешность морского порта и определяющего его финансовые результаты, рассматривается грузооборот, как общий, так и по отдельным видам грузов.

На бассейне Балтийского моря расположены семь мажоритарных²²⁷ российских морских портов: Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Высоцк, Выборг, Усть-Луга, Калининград и Пассажирский порт Санкт-Петербург²²⁸. Перечисленные порты являются конечными пунктами российских участков международных транспортных коридоров. Изучение их транзитного потенциала представляет академический и коммерческий интерес. Возможности по привлечению международного грузопотока в порт Калининград и Пассажирский порт Санкт-Петербург данной статье не рассматриваются. Статистика по грузообороту пассажирского порта отдельно не публикуется: грузы, перевозимые на паромках, учитываются в обороте Большого порта Санкт-Петербург. Особенности географического положения Калининградской области не позволяют рассматривать порт Калининград как транзитный узел внешнеторговых грузов «материковых» регионов РФ, а также евразийских стран, не имеющих выхода к морю. Кроме того, по показателю грузооборота этот порт занимает пятое место среди российских портов Балтийского бассейна, опережая только порт Выборг. Его доля в общем грузообороте колеблется от 6,34% в 2013 г. до 4,31% в 2019 г.²²⁹

По итогам 2019 г. российские морские порты Балтийского бассейна заняли второе место в России по показателю грузооборота. Он составил 256,44 млн тонн (+4,1%), в том числе объём перевалки сухих грузов – 110,19 млн тонн (+0,4%), наливных грузов – 146,24 млн тонн (+7,1%). Морские порты Азово-Черноморского бассейна с грузооборотом 258,08 млн тонн, но отрицательной динамикой (-5,2%), заняли первое место. Отметим ббльшую специализацию южных портов на перевалке наливных грузов – 162,02 млн тонн (+5,8%).

Перевалка сухих грузов в южных портах имела отрицательную динамику (-9,4%)²³⁰. В январе 2020 г. российские морские порты Балтийского бассейна заняли лидирующие позиции.

²²⁷ С оборотом более 1 млн тонн в год.

²²⁸ Паромы, прибывающие в «Пассажирский порт Санкт-Петербург», перевозят как пассажиров, так и накатные грузы. Распоряжением Председателя Правительства РФ № 413-р от 13.03.2015 изменена классификация пункта пропуска через государственную границу РФ в данном порту с пассажирского международного сообщения на грузопассажирский.

²²⁹ Расчеты автора на основе данных Федерального государственного бюджетного учреждения «Росморпорт» http://www.rosmorport.ru/filials/spb_seaports/ (дата обращения: 10.11.2020).

²³⁰ URL:<http://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2019-goda> (дата обращения: 10.05.2020)

Их грузооборот составил 22,17 млн тонн (+5,4%), в том числе объем перевалки сухих грузов составил 8,71 млн тонн (-0,1%), наливных грузов – 13,47 млн тонн (+9,3%)²³¹.

Лидирующие позиции по суммарному объему переваливаемых грузов среди портов других морских бассейнов России и их географическая близость к европейским странам и национальным промышленным регионам позволяют предположить, что порты Балтийского бассейна будут сохранять ведущее место и в перспективе. В российских портах Балтики обрабатываются различные грузы, что способствует усилению их конкурентных преимуществ.

В последние годы грузооборот портов стран Балтии (Латвия, Литва, Эстония) в целом сокращается. Ситуация в российских портах Балтийского бассейна в исследуемый период выглядела разнонаправленно. В российских и зарубежных портах худшая ситуация наблюдалась в 2015–2016 гг. По данным пресс-служб портов, в 2016 г. он сократился по сравнению с предыдущим годом на 4,5%, до 138,94 млн тонн. Однако, несмотря на относительно невысокую долю портов сопредельных стран в суммарном объеме перевалки российских грузов (17,1% в 2011 г.), по отдельным грузам эта доля все еще довольно высока. Так, в 2017 г. в порту Клайпеды было перегружено около 56% угля и 54% российских минеральных удобрений, тяготеющих к портам Балтийского бассейна, в то время как в 2016 году общая перевалка грузов этого порта составила немногим менее 20% от всех российских портов Балтики²³². Если десять лет назад эти порты рассматривались как обычные конкуренты на рынке транспортных услуг, то в настоящее время геополитическая обстановка региона значительно изменилась. В результате объем перевозок российских внешнеторговых грузов через морские порты Балтии, Украины и Финляндии в январе 2020 г. сократился на 30,8% по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. и составил 2,95 млн тонн²³³.

В портах сопредельных стран переваливаются пока что значительные объемы российских нефтепродуктов и тарно-штучных грузов. Необходимость переключения всех российских грузопотоков из портов сопредельных стран на российские порты не так очевидна. Стратегически, переориентация российских сырьевых грузов на российские порты должна касаться, прежде всего, контейнерных грузов, за счет которых можно получить высокую добавленную стоимость. «Проблемные» с экологической точки зрения грузы не являются коммерчески привлекательными. Поэтому особой срочности в их переносе в российские порты Балтики нет. Вместе с тем проделанный статистический анализ привел к другим результатам.

²³¹URL:<http://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-2020-g>(дата обращения: 10.05.2020)

²³²URL: <http://www.rusexporter.ru/research/country/detail/2142/> (дата обращения: 10.05.2020)

²³³URL:<http://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-2020-g>(дата обращения: 10.05.2020)

Зависимость динамики грузооборота портов исследуется с помощью корреляционного анализа. Коэффициенты корреляции Пирсона и Спирмана рассчитывались с помощью пакета прикладных программ статистической обработки данных SPSS. Исследовались годовые данные, которые позволяют пренебречь сезонными пиками и спадами в перевозке ряда товарных групп. Расчеты сопровождаются наглядным статистическим анализом, сопоставлением динамики грузооборота по портам в целом и по отдельным товарным позициям.

При формулировке выводов мы исходили из того, что переориентация внешнеторговых грузов возможна лишь в случае наличия свободных мощностей в альтернативных портах Балтийского бассейна. Такая ситуация наблюдается, как показала практика, не всегда. В частности, перевалка калийных удобрений в российских портах Балтийского моря ограничена мощностями терминалов. Реализуемые в настоящее время проекты Lugaport, «Ультрамар», «Еврохим» и «Приморский УПК» лишь к 2025 г. позволят расширить возможности сотрудничества и, одновременно, создадут предпосылки для конкуренции между российскими и прибалтийскими портами.

Для проверки выдвинутой нами гипотезы о целесообразности применения стратегии коопетитивности основными портами региона восточной Балтики используем метод «кейс стади», а также количественные оценки зависимости грузооборота портов, сделанные на основе корреляционного анализа.

Как было отмечено, данное исследование ограничено изучением грузооборотов портов стран Балтии, Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В Таблице 17 представлены технические возможности по перевалке грузов указанных портов.

Таблица 17 – Пропускная способность грузовых терминалов российских портов Балтийского бассейна, тыс. тонн в год.

	БП Санкт-Петербург	Усть-Луга	Приморск	Выборг	Высоцк	Всего по портам	Грузооборот в 2019 г.
Пропускная способность всего	110 189	120 880	89 500	1 970	21 200	343 735	245374
наливные	19 084	78 837	89 500	300	12500	200221	143768
сухие	26 619	32 683		1 670	8700	69672	58403
контейнеры (тыс. TEU)	5 173	780	-	-	-	5953	2283

Источник: Официальный сайт Федерального государственного бюджетного учреждения «Росморпорт» http://www.rosmorport.ru/filials/spb_seaports/ (дата обращения: 10.05.2020)

В условиях продолжающихся санкций и последствий преодоления экономического кризиса важно понять основные тенденции развития портового хозяйства. Рассмотрим динамику

грузооборота в российских и зарубежных портах Балтики. В Таблице 18 представлены показатели работы российских портов Балтийского бассейна (без порта Калининград).

Таблица 18 – Грузооборот российских портов Балтийского бассейна, без порта Калининград, тысяч тонн

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Все грузы	154,8	172,3	194,5	202,1	209,6	218,0	224,9	233,7	232,3	245,4
Наливные грузы	81,7	92,0	112,1	128,8	130,2	139,9	144,5	139,3	133,5	143,8
Нефть	71,8	70,1	82,5	77,8	65,6	72,0	80,8	76,8	66,4	74,0
Нефтепродукты	26,0	37,4	43,4	50,9	63,4	66,4	61,7	60,3	64,6	67,3
Навалочные грузы	22,1	24,8	26,7	32,9	37,2	40,8	42,7	53,5	54,4	58,1
Руда	0,6	0,7	0,8	0,9	0,8	1,0	1,1	0,7	0,8	0,7
Уголь, кокс	13,5	16,1	19,4	23,4	25,3	27,8	29,1	38,5	38,3	40,9
Минеральные удобрения	6,6	6,5	5,4	7,1	8,7	10,2	10,3	11,8	11,4	12,4
Насыпные грузы	0,1	0,0	0,0	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3	0,3	0,3
Зерно	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3
Лесные грузы	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,6	0,5	0,9	1,0
Генеральные грузы	1,5	1,7	2,5	1,9	1,5	1,6	1,6	1,8	14,2	12,3
Контейнеры, млн тонн	19,0	22,0	23,1	23,6	24,7	20,7	21,6	23,7	26,6	28,0
Контейнеры, млн TEU	1,9	2,4	2,5	2,6	2,5	1,8	1,8	2,0	2,2	2,3

Источник: Расчеты автора на основе данных Официальный сайт Федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация морских портов Балтийского моря» URL: http://www.pasp.ru/morskie_porty_baltiyskogo_morya (дата обращения: 10.05.2020)

При общей положительной динамике отметим волатильность показателей по перевалке насыпных, генеральных грузов, нефти, контейнеров (в TEU). В крупнейшем порту бассейна Усть-Луге в 2018 г. впервые снизился грузооборот на 4% по сравнению с 2017 г., до 98,73 млн тонн. Падение было вызвано, в первую очередь, снижением перевалки нефти (на 15%) и угля (на 4%)²³⁴. Снижение перевалки угля в порту произошло из-за замены и введения в эксплуатацию нового погрузочного оборудования на Универсальном перегрузочном комплексе и АО «Ростерминалуголь». Техническое переоснащение вызвано нехваткой специализированных мощностей в условиях роста экспорта российского угля. Порты Высоцк и Выборг в 2018 г. показали значительное увеличение перевалки угля, поэтому заметного снижения по бассейну не произошло. По нефти и контейнерам происходит географическая переориентация грузопотоков. Снижение оборота контейнеров в 2015 г. связано с введением во второй половине 2014 г. санкционных и контрсанкционных мер. Отметим, что весовые показатели переваленных контейнеров изменились незначительно (-12, 5% за период 2013–2015 гг.) по сравнению с TEU

²³⁴ Чернов В. Балтийские итоги. Информационный портал PortNews. 2019. URL:<https://portnews.ru/comments/2619/>. (дата обращения: 20.04.2020)

(-30,0% за аналогичный период), что говорит о среднем «утяжелении» контейнера. Ввиду волатильности мировых цен на сырьевые товары и неустойчивого курса рубля, а также использования стоимостных показателей учета внешней торговли в данном исследовании мы не рассматриваем влияние размеров российского экспорта и импорта на загрузку отечественных портов. В данных предпосылках сложно говорить о привлечении контейнерных грузов, ранее обрабатывавшихся в портах стран Балтии, в российские порты.

Динамика грузооборота крупнейших портов Эстонии показана в Таблице 19.

Таблица 19 – Грузооборот мажоритарных портов Эстонии, млн тонн

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Все грузы	43,6	45,7	40,6	39,5	40,2	32,7	31,7	32,6	33,8	35,8
Наливные грузы	29,1	31,4	26,6	25,7	26,0	17,0	14,4	13,9	14,8	15,2
Насыпные и навалыные грузы	6,5	5,1	5,3	4,5	4,8	5,1	5,8	6,4	6,6	8,1
Контейнеры	1,3	1,5	1,6	1,8	2,0	1,7	1,8	2,0	2,0	2,0
Ро-Ро	3,5	3,7	3,8	3,7	4,0	5,6	5,9	6,4	6,7	6,7
Другие грузы	3,2	4,0	3,3	3,7	3,3	3,4	3,8	3,8	3,8	3,7

Источник: расчеты автора на основе Statistics Estonia URL:http://pub.stat.ee/px-web.2001/1_Databas/Economy/34Transport/16Water_transport/16Water_transport.asp (дата обращения: 10.05.2020)

Снижение грузооборота портов Эстонии происходило в 2013–2017 гг. на 22,5%, главным образом за счет наливных грузов (46,8%). По контейнерным грузам и грузам Ро-Ро наблюдалась положительная динамика: 12,6% и 35,4% соответственно. Анализ товарной структуры переваливаемых через эстонские порты грузов, в том числе транзитных, позволил выявить следующие структурные изменения (Таблица 20). По срокам и товарным группам динамика, в целом, соответствует российским трендам.

Таблица 20 – Товарная структура грузов, переваливаемых через порты Эстонии, тыс. тонн

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Перевалено, всего							
Всего, в том числе	42908	43579	34962	33623	34797	35924	37690
Продукция сельского хозяйства, рыба	2975	2988	3249	3271	3214	3173	3351
Уголь, сырая нефть и природный газ, сланец	118	310	39	16	104	47,8	220
Продукция лесопромышленного комплекса	1263	1119	1039	1133	1656	1880	1882
Кокс и нефтепродукты	24238	24046	15687	12733	12294	12301	12229
Химические продукты	3724	4481	4374	5099	5159	6191	7224

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Металлы и продукты металлообработки	97	158	110	123	109	123	225
Исходящий транзит							
Всего, в том числе	22889	20800	15556	12662	12733	13965	14591
Продукция сельского хозяйства, рыба	3	17	22	12	65	125	76
Уголь, сырая нефть и природный газ, сланец	68	133	39	5	67	0	50
Продукция лесопромышленного комплекса	117	91	46	22	70	0	8
Кокс и нефтепродукты	18793	16022	10958	7466	7134	7653	7200
Химические продукты	3500	4221	4176	4883	4972	5814	6910
Металлы и продукты металлообработки	7	71	11	23	11	5	70

Источник: расчеты автора на основе Statistics Estonia URL:http://pub.stat.ee/px-web.2001/1_Databas/Economy/34Transport/16Water_transport/16Water_transport.asp (дата обращения: 10.05.2020)

Наиболее опасная динамика наблюдается по товарной группе «Кокс и нефтепродукты»: падение общей перевалки на 49,54%, в том числе исходящих транзитных грузов – на 61,69%. Для преодоления крайне негативного тренда в 2017 г. эстонское акционерное общество «Alexela Terminal» продлило договор с ПАО «НК «Роснефть»» на оказание услуг по организации транспортировки, выгрузки, хранения и погрузки нефтепродуктов (3,4 млн тонн мазута и вакуумного газойля)²³⁵. Существенно увеличилась общая перевалка (31,11%) при снижении исходящего транзита (40,19%) продукции лесопромышленного комплекса. Резко изменяются объемы общей перевалки исходящего транзита сырой нефти, угля и природного газа.

Вместе с тем данные официальной статистики показывают положительную динамику перевалки и исходящего морского транзита химической продукции (+93,87% и +97,43% соответственно), а также металлов (+131,79% и +902,86). Отметим заметную волатильность объемов исходящего транзита металлов.

Стабильна динамика перевалки сельскохозяйственной и рыбной продукции (+8,04%) при заметном росте исходящего транзита (в 20,7 раз). В 2016 г. отмечено появление больших объемов входящего транзита продуктов питания, напитков и табака. Эксперты это объясняют

²³⁵ Мейзер А. Порты — 2017: транзитные игры и поиски обхода России. ИА REGNUM.07.01.2018. URL: <https://regnum.ru/news/2364954.html>. (дата обращения: 20.04.2020)

изменившимися требованиями к обращению на российском рынке алкогольной продукции: она должна быть маркирована. Для этого используются портовые склады Эстонии²³⁶.

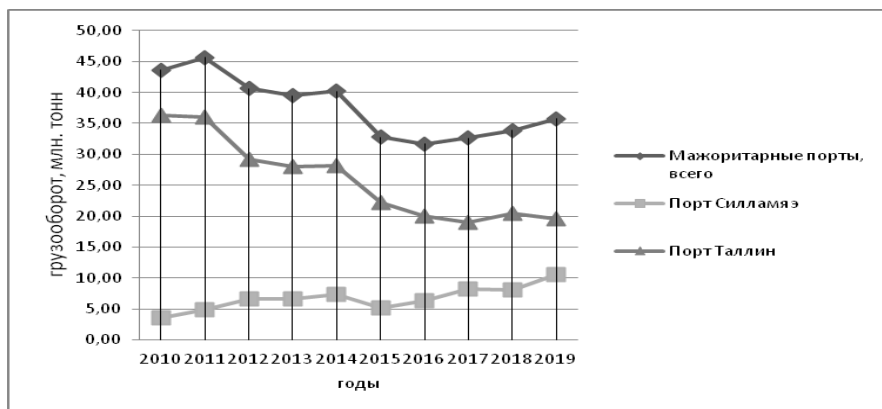


Рисунок 3 – Грузооборот крупнейших портов Эстонии (млн тонн)²³⁷

Показанная на Рисунке 3 динамика грузооборота портов Таллинна и Силламяэ показывает разнонаправленные тенденции их развития. Успехи второго по грузообороту порта Эстонии можно объяснить тем, что это частный порт, принадлежащий равными долями представителям российского и эстонского бизнеса²³⁸. Динамика грузооборота портов Латвии показана в Таблице 21.

Таблица 21 – Грузооборот мажоритарных портов Латвии, млн тонн

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Все грузы	61,2	68,8	75,2	70,5	74,2	69,6	63,1	61,9	66,2	62,4
Наливные грузы	21,2	23,1	24,9	23,6	26,5	25,6	19,5	16,9	15,0	14,6
Насыпные и навалынные грузы	28,1	33,3	36,8	34,7	35,3	32,8	32,1	32,6	36,6	34,2
Генеральные грузы	10,4	10,9	12,1	10,8	10,8	9,7	10,0	10,8	12,7	11,8
Контейнеры	2,6	3,1	3,5	3,8	4,0	3,7	3,9	4,4	4,7	4,6
Контейнерытыс. TEU	209	247	284	309	321	281	294	316	356	353

²³⁶ Головизнин А. Российским портам не хватает мощностей, чтобы забрать из Прибалтики все. Интервью «ДП» директора по направлению «Аналитика и логистика» ООО «Морстройтехнология» Александра Головизнина. 03.09.2018, https://www.dp.ru/a/2018/09/02/Nam_samim_nikak. (дата обращения: 20.04.2020)

²³⁷ Источник: Statistics Estonia URL:http://pub.stat.ee/px-web.2001/1_Databas/Economy/34Transport/16Water_transport/16Water_transport.asp (дата обращения: 10.05.2020)

²³⁸ Порт Силламяэ. Буклет. 2018. с. 4 URL:http://www.silport.ee/SILPORT_booklet_ru.pdf

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ро-ро грузы	2,2	2,8	3,1	3,2	3,1	2,6	2,8	3,2	3,5	3,4

Источник: расчеты автора на основе Central Statistical Bureau of Latvia
 URL:http://www.csb.gov.lv/en/stats_table_metadata/35/TARGET=_blank>Detailed information, URL:
http://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur_transp_kravas_ikgad/TRG260.px/ (дата обращения:
 10.05.2020)

Наибольшее падение грузооборота произошло в группе наливных грузов. Нишу российских компаний заняли предприятия Республики Беларусь. В ноябре 2017 г. «Белорусская нефтяная компания» (БНК) и латвийская «WT OIL Terminal» заключили договор о совместной деятельности в области организации перевалки белорусских нефтепродуктов в Рижском свободном порту. Нефтяная компания также заключила с Новополоцким НПЗ договор купли-продажи темных нефтепродуктов в 2016 году для поставки грузов на «Woodison Terminal» в 2018–2022 гг.²³⁹

Снижение грузооборота портов Латвии в 2019 г. по сравнению с 2013 г. (-12,33%) происходило за счет ухудшения показателей портов Вентспилс (-28,88%) и Рига (-7,63%). При этом грузооборот порта Лиепая вырос на 51,61% (Рисунок 4).

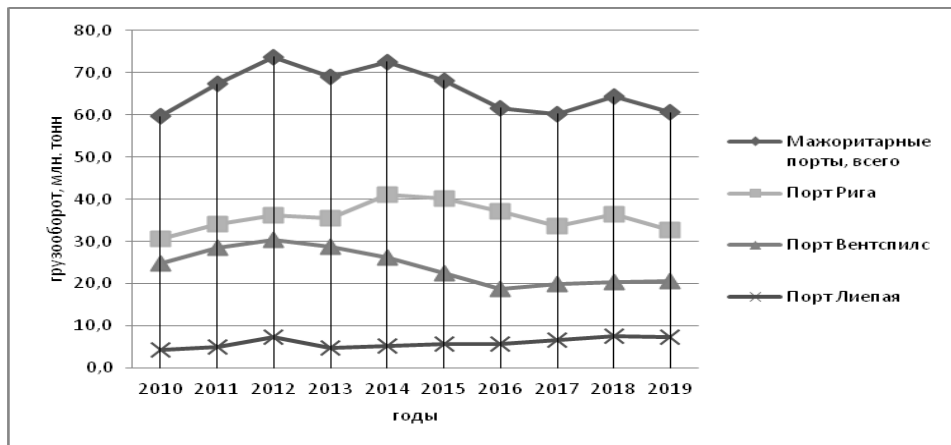


Рисунок 4 – Грузооборот крупнейших портов Латвии, млн тонн²⁴⁰

²³⁹ Мейзер А. Порты — 2017: транзитные игры и поиски обхода России. ИА REGNUM.07.01.2018.
 URL:<https://regnum.ru/news/2364954.html>. (дата обращения: 20.04.2020)

²⁴⁰ Источник: расчеты автора на основе Central Statistical Bureau of Latvia
 URL:http://www.csb.gov.lv/en/stats_table_metadata/35/TARGET=_blank>Detailed information,
 URL:[http://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur_transp_kravas_ikgad/TRG250.px/table/tableViewL
 aout/1/](http://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur_transp_kravas_ikgad/TRG250.px/table/tableViewLayout/1/) (дата обращения: 10.05.2020)

Падение грузооборота двух крупнейших портов Латвии произошло, прежде всего, за счет нефти и нефтепродуктов, а также угля (Рисунки 5, 6). Одновременно все порты увеличили перевалку зерновых культур (Рисунок 7).

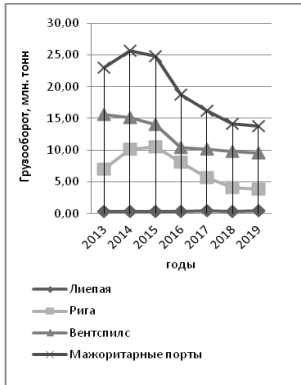


Рисунок 5 – Перевалка нефти и нефтепродуктов²⁴¹

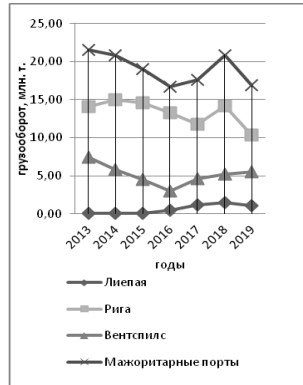


Рисунок 6 – Перевалка угля²⁴²



Рисунок 7 – Перевалка зерна и зерновых²⁴³

В отличие от портов Эстонии и Латвии, портовые терминалы Литвы показывают общую позитивную динамику (Таблица 22). Исключение составляют наливные грузы. За представленный период оборот увеличился на 12,48%. Тем не менее, объемы перевалки этих грузов ежегодно изменялись от -34,19% (2013–2014 гг.) до +18,83% (2014–2015 гг.). Подобную волатильность можно объяснить разнонаправленными трендами внутри этой группы грузов (см. Рисунок 8).

Таблица 22 – Грузооборот портовых терминалов Литвы, млн тонн

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Все грузы	40,3	45,5	43,8	42,4	43,7	45,7	49,3	52,9	56,2	46,3
Наливные грузы	18,8	20,0	18,7	17,7	15,2	18,1	20,3	21,3	20,0	19,9

²⁴¹ Источник: расчеты автора на основе Central Statistical Bureau of Latvia

URL: http://www.csb.gov.lv/en/stats_table_metadata/35/TARGET=_blank>Detailed information,

URL:

http://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur_transp_kravas_ikgad/TRG250.px/table/tableViewLayout1/,

URL: http://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur_transp_kravas_ikgad/TRG260.px/ (дата обращения: 10.05.2020)

²⁴² Там же

²⁴³ Там же

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Насыпные и навалыные грузы	11,8	14,5	14,1	14,0	17,0	16,7	16,7	19,1	19,9	20,7
Генеральные грузы	9,7	11,0	10,9	10,6	11,5	11,0	12,3	12,5	16,4	15,3
Контейнеры	1,9	2,5	2,5	2,6	2,9	2,3	2,9	3,0	4,8	4,5
Контейнеры тыс. TEU	295,2	382,2	381,4	402,7	450,2	350,4	441,7	474,2	749,1	705,2
Ро-ро	2,3	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,8	2,9	3,1	3,3

Источник: Official site of Port of Klaipeda URL:<http://www.portofklaipeda.lt/statistika-porta-klaipeda>, Statistics Lithuania. Official Statistics Portal - URL: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?#/> (дата обращения: 10.05.2020)

Устойчивая положительная динамика показателей порта обеспечивается за счет насыпных, генеральных грузов и контейнеров. Отметим, что загрузенность контейнеров в порту сначала росла (с 16,22 тонн/TEU в 2014 г. до 17,52 тонн/TEU в 2015 г.), а потом стала снижаться до 13,43 тонн/TEU в 2018 г. Такая динамика объясняется увеличением доли не полностью загруженных контейнеров, а также изменением ассортимента перевозимых в контейнерах грузов. Доля порожних контейнеров в исследуемый период колебалась от 19,98% (2014 г.) до 29,52% (2018 г.). Зависимости между наполненностью контейнеров и долей порожних контейнеров не обнаружено. На Рисунке 8 показаны динамика показателей перевалки основных неконтейнерных видов грузов в государственном порту Клайпеда.

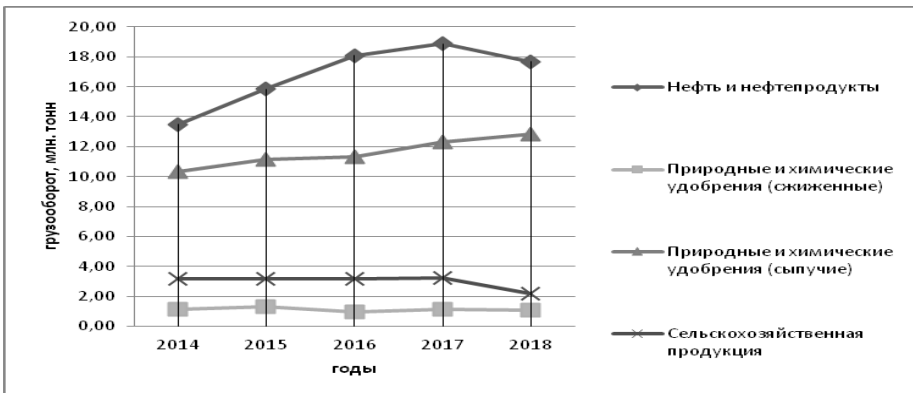


Рисунок 8 – Перевалка неконтейнерных грузов в портах Литвы²⁴⁴

²⁴⁴ Источник: Statistics Lithuania. Official Statistics Portal URL:<https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?#/> (дата обращения: 10.05.2020)

Успехи порта Клайпеды определяются перевалкой белорусских грузов. Несмотря на политические разногласия (в частности в отношении БелАЭС и выборов-2020), Белоруссия продолжает тесное сотрудничество с литовским портом²⁴⁵. Участие в активах литовских терминалов позволяет с большой долей уверенности предположить, что белорусские компании не откажутся в ближайшие годы от маршрутов перевозки через литовские порты.

Портовая отрасль Литвы представлена двумя перевалочными мощностями: Государственным портом Клайпеда и нефтяным терминалом Бутинге, являющимся литовским подразделением польской нефтяной компании ORLEN (Рисунок 9). Узкая специализация терминала, разная структура собственности и управления, технические возможности терминалов позволили развивать специализацию в портовом хозяйстве. Эта стратегия привела к определенным коммерческим успехам по привлечению и удержанию клиентов.

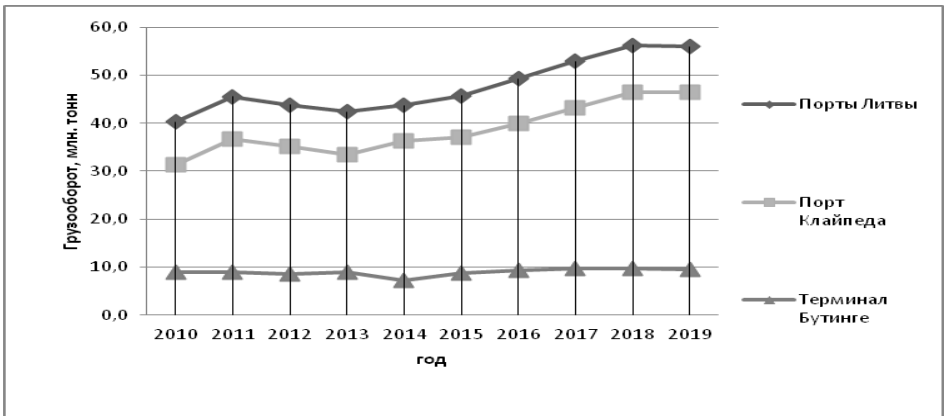


Рисунок 9 – Грузооборот портов Литвы²⁴⁶

В целом, портовая отрасль Литвы находится в более предпочтительном положении по сравнению с другими странами Балтии, где, помимо международного соперничества портов, наблюдается и внутренняя борьба за привлечение грузов. Однако выбор стратегии портов Восточной Балтики в значительной степени зависит и от вида товаров, с которыми оперирует порт. Для наливных, а также насыпных и навалых грузов, прежде всего угля и удобрений,

²⁴⁵ Головизнин А. Российским портам не хватает мощностей, чтобы забрать из Прибалтики все. Интервью «ДП» директора по направлению «Аналитика и логистика» ООО «Морстройтехнология» Александра Головизнина. 03.09.2018, https://www.dp.ru/a/2018/09/02/Nam_samim_nikak. (дата обращения: 20.04.2020)

²⁴⁶ Источник: расчеты автора на основе Statistics Lithuania. Official Statistics Portal URL:<https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?#/> (дата обращения: 10.05.2020).

более актуальной оказывается стратегия соперничества. По генеральным грузам и контейнерам статистически оправдана стратегия кооперации, хотя даже беглый обзор кейсов портового бизнеса показывает наличие разнонаправленных факторов, которые не позволяют сделать однозначный выбор стратегии международного отраслевого взаимодействия. Поэтому стратегия коопетиции представляется уместной для ведения бизнеса в неустойчивой внешней среде.

Расчеты корреляции грузооборота российских портов Балтийского бассейна и стран Балтии, как общего, так и по отдельным видам грузов, выявили признаки и кооперации, и соперничества. Выявленные зависимости по общему грузообороту портов показаны в Таблице 23.

Таблица 23 – Выявленные линейные и ранговые корреляции общего грузооборота портов стран Балтии и России (2010–2019 гг.)

Зависимость общего грузооборота портов	Корреляция		R ²	F-statistics
	Пирсона	Спирмена		
Россия – страны Балтии	0,975**	0,952**	0,951	156,916
Россия – Эстония	-0,846**	-0,770**	0,716	20,124
Россия – Литва	0,821**	0,855**	0,674	16.561

* - корреляция значима на уровне 0,05

** - корреляция значима на уровне 0,01

Данные таблицы показывают, что в период 2010–2019 гг. исследуемые российские порты и порты стран Балтии в целом показывали схожую динамику. Эту тенденцию можно объяснить успешным функционированием литовского порта Клайпеда и российских портов. Политика привлечения белорусских грузов в 2010–2019 гг. и активизация российского правительства в отношении переориентации отечественных грузов на национальные порты оказались эффективными. Снижение грузооборота в портах Эстонии и Латвии компенсировалось ростом этого показателя в Литве. Отметим очевидную потерю грузовой базы эстонскими портами при одновременном росте грузооборота в российских портах Балтийского бассейна. Зависимость объемов общего грузооборота отдельных портов Восточной Балтики выявлена не была.

В Таблице 24 представлены значимые результаты расчетов линейной и ранговой корреляции по отдельным товарным группам, переваливаемым в портах.

Таблица 24 – Выявленные корреляции перевалки отдельных товарных групп в портах стран Балтии и России (2010–2019 гг.)

Товарная группа	Национальная принадлежность портов	Корреляция		R ²	F-statistics
		Пирсона	Спирмена		
Нефть, и нефтепродукты	Россия – Эстония	-0,829**	-0,855**	0,687	17,537
Нефть	Россия – Латвия	-0,740*	-0,600	0,548	9,681
Уголь	Россия – Эстония	-0,685*	-0,710*	0,505	8,146
Удобрения (все)	Россия – Литва	0,880**	0,842**	0,775	27,556
	Россия – страны Балтии	0,871**	0,782**	0,729	25,240
Продукция лесопромышленного комплекса	Латвия – Литва	0,918**	0,891**	0,842	42,689
Металлы	Россия – Литва	0,760*	0,782**	0,577	10,921
	Россия – страны Балтии	0,818**	0,855**	0,669	16,192
Контейнеры, тыс. тонн	Россия – Эстония	0,790**	0,758*	0,624	13,301
	Россия – Латвия	0,842**	0,842**	0,709	19,528
	Россия – Литва	0,884**	0,903**	0,781	28,529
	Россия – страны Балтии	0,900**	0,842**	0,809	33,927
	Эстония- Латвия	0,962**	0,939**	0,926	99,806
	Эстония – Литва	0,724*	0,903**	0,524	8,812
	Латвия – Литва	0,854**	0,964**	0,730	21,581
Контейнеры, TEUs	Эстония- Латвия	0,858**	0,818**	0,736	22,338
	Латвия – Литва	0,848**	0,939**	0,720	20,524

* - корреляция значима на уровне 0,05

** - корреляция значима на уровне 0,01

Наблюдается явная тенденция перемещения перевалки нефтепродуктов и угля из Эстонии и Латвии в Россию. Проводимая Россией транзитная политика привела к продаже в 2019 г. компаниями Global Ports и Royal Vopak своих ставших проблемными активов эстонского нефтяного терминала VEOS фирме Liwathon. Нехватка мощностей по перевалке минеральных удобрений в российских портах привела к активному сотрудничеству со специализированными терминалами в странах Балтии. Однако отметим, что выявленная зависимость также объясняется успешным сотрудничеством в исследуемом периоде белорусских компаний и литовских стивидоров. Конъюнктура мировых рынков металлов является определяющим фактором

перевалки продукции данной товарной группы, поэтому наблюдаются однонаправленные тренды в российских и прибалтийских портах, прежде всего Клайпеды, имеющей свою грузовую базу.

Иная ситуация сложилась в контейнерном секторе. Сотрудничество России со странами Балтии иллюзорно. Оно наблюдается лишь по весовым показателям. Сравнение весов контейнеров в исследуемый период показывает, что в портах восточной Балтики обрабатываются контейнеры с разными товарами. Расчеты автора показали, что средний вес контейнеров, переваливаемых через литовский порт в 2010–2019 гг. колеблется от 6,32 т до 6,62 тонн, эстонские порты – от 7,00 тонн до 8,68 тонн, российские порты Балтики – от 9,15 тонн до 12,25 тонн, латвийские порты – от 12,20 тонн до 14,01 тонн. При этом вес российских и латвийских контейнеров увеличивается. Полученные результаты подтверждают, что в контейнерах перевозятся разные типы грузов. Через порт Клайпеда переваливается преимущественно продукция глубокой переработки, а через порты Латвии и России – сырье и продукция незавершенного производства. В данном случае контейнер можно рассматривать как более конкурентоспособный способ упаковки грузов, что подтверждает наличие соперничества между портами. В целом, по скорости выполнения и качеству логистических операций российские порты проигрывают прибалтийским.

Результаты корреляционного анализа и исследование функционирования портов восточной Балтики выявили наличие ситуаций как конкуренции, так и сотрудничества по разным товарным группам. Эффективного сочетания этих стратегий, когда порты взаимодействуют друг с другом в целях получения обоюдных выгод, не обнаружено. Поведение портов в большей степени определяется проводимой государственной политикой, межгосударственными отношениями, их техническими возможностями, а также конъюнктурой мировых товарных рынков. Поэтому возможные будущие стратегии портов зависят от силы воздействия внешних факторов.

Морские порты стран Балтии по-прежнему играют значимую транзитную роль в транспортировке российских внешнеторговых грузов. Данное исследование показало, что призывы российских политиков к переработке грузов с высокой степенью промышленной обработки, прежде всего контейнеров, в отечественных портах, пока декларативны. Причинами сложившейся ситуации являются действующие экономические санкции, ограничивающие товарную структуру грузооборота и негативно влияющие на отношения между странами региона, а также жесткие нормы российского законодательства. Вместе с тем очевидно стремление нефтяных и угольных предприятий переориентировать транзит своих грузов из прибалтийских портов в российские. В будущем Балтийский бассейн может стать основными

морскими воротами экспорта российского сырья, в том числе углеводородов, а также крупнейшим российским морским бассейном по обороту контейнерных грузов.

Порты региона восточной Балтики являются скорее конкурентами, чем партнерами по перевалке как отечественных, так и транзитных грузов. Порты Эстонии, Латвии и России имеют схожие коммерческие интересы по привлечению грузов. Литовский порт Клайпеда имеет отличную от соседей грузовую базу, однако отсутствие границы с «материковой» Россией и политические разногласия затрудняют кооперацию. Сотрудничество данных портов может быть вызвано двумя причинами: общей аффилиацией стивидорных компаний, собственников терминалов, и государственной политикой, регулирующей маршрутизацию российских грузов.

По большинству позиций зарубежные порты Балтийского моря могут рассматриваться российскими грузоотправителями в качестве резервных мощностей. Их использование позволяет оптимизировать инвестиции в отечественный портовый бизнес и развивать рекреационные возможности морского побережья. Российские компании, стремясь диверсифицировать риски или распределить загрузку своих транспортно-логистических терминалов, сотрудничают со стивидорами стран Балтии. Нельзя забывать и о том, что сотрудничество в области транспорта и логистики позволяет поддерживать и укреплять деловые связи с соседними государствами.

Таким образом, выдвинутая нами гипотеза о результативности стратегии коопетиции в портах восточной Балтики в 2010-е гг. не подтвердилась. Выбор стратегии коопетиции представителями портового бизнеса и национальными портовыми организациями исследуемого региона целесообразен в случае возникновения форс-мажорных обстоятельств или в периоды «пиковой» нагрузки, генерируемой, в частности, благоприятной конъюнктурой на мировых товарных рынках. Морские порты стран Балтии не рассматриваются в качестве приоритетных участников российской транзитной политики.

3.2 Антироссийские санкции как фактор современной транзитной политики стран Балтии: итоги первой половины 2022 г.

Зависимость экономики стран Балтии от транспортного сектора создает предпосылки для уязвимости национального экономического роста в условиях социально-экономической и политической нестабильности. Введение антироссийских санкций в связи со специальной военной операцией в целом оказывает негативное воздействие на использование прибалтийскими государствами своего транзитного потенциала. Введенные Евросоюзом и российским правительством ограничения привели к необходимости трансформации транзитной политики этих стран.

На протяжении последних десятилетий страны Балтии рассматривались российскими предпринимателями как удобный логистический маршрут доставки грузов не только из ЕС, но и азиатских стран, прежде всего из Китая. После 24 февраля 2022 г. грузопоток из ЕС в РФ сократился более чем в два раза²⁴⁷. Сокращение импортной продукции из ЕС в РФ, доставляемой автотранспортом, наблюдается по всем отраслевым группам, за исключением фармацевтики. Наибольшие потери импорта в физических объемах за период март-май 2022 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года произошли в секторах автопрома (-91%), электроники и бытовой техники (-68%), металлургии (-61%), целлюлозно-бумажной продукции (-61%), промышленного оборудования (код ТН 84, -60%), напитков, соков, воды (-55%), химической промышленности (-54%), стройматериалов (-46%). По импорту ряда товаров (одежда, обувь, аксессуары, продукты питания, химическая промышленность, мебель) трансформировались логистические схемы: Турция и Казахстан стали перевалочными пунктами европейских грузов по пути в Россию. Поставки из ЕС в Казахстан и Турцию в марте-мае 2022 г. увеличились по большинству отраслей. В Казахстане прирост составил 29 тыс. тонн, в Турции – 166 тыс. тонн при общем сокращении европейского импорта в Россию на 1,6 млн тонн²⁴⁸. Это значит, что большую часть товарного импорта из ЕС Россия потеряла. Альтернативные логистические маршруты не компенсировали эти поставки. В свою очередь заметную долю транзитных товаров потеряли и страны Балтии²⁴⁹. В июне 2022 г. импорт товаров из ЕС в РФ в денежном выражении вырос, по сравнению с маем, на 18% за счет восстановления поставок парфюмерии и косметики, медицинских инструментов, пластмассовых изделий, электрооборудования и компонентов. Одновременно совершенствуются альтернативные маршруты через дружественные страны.

В целом, грузооборот морских портов России за январь-июнь 2022 г. уменьшился на 0,5% относительно уровня 2021 г. и составил 410 млн тонн. Наибольшее падение наблюдалось по контейнерным грузам (-20,9%), рост – по наливным грузам (+4,1%). Перевалка экспортных грузов в морских портах России в первом полугодии сократилась на 0,4% и составила 356,29 млн тонн, перевалка импорта упала на 15,3% – до 19,36 млн тонн. Эксперты отмечают рост товаропотока, в частности, в Эстонию благодаря нефтепродуктам. В импорте замечен рост перевозок из Германии и Великобритании, преимущественно за счет грузов в контейнерах.

²⁴⁷ Импорт из ЕС в РФ за март-май 2022, с возможным движением через Казахстан и Турцию <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/import-iz-es-v-rf-za-mart-may-2022-s-vozmozhnym-dvizheniem-cherez-kazakhstan-i-turtsiyu/> 23.08.2022

²⁴⁸ Импорт из ЕС в РФ за март-май 2022, с возможным движением через Казахстан и Турцию <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/import-iz-es-v-rf-za-mart-may-2022-s-vozmozhnym-dvizheniem-cherez-kazakhstan-i-turtsiyu/> 23.08.2022

²⁴⁹ Заметим, что основная часть грузов из ЕС в Россию транспортировалась через Республику Беларусь.

Отметим, что в случае с Великобританией рост обусловлен низкой абсолютной базой: с 20,4 до 29 тыс. тонн²⁵⁰.

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна составил 123,3 млн тонн (-0,2%), из них объем перевалки сухих грузов составил 48,6 млн тонн (-15,6%), наливных грузов – 74,7 млн тонн (+13,3%). Грузооборот порта Усть-Луга составил 58,4 млн тонн (+10,3%), Большого порта Санкт-Петербург – 21,4 млн тонн (-30,1%), Приморска – 30,5 млн тонн (+16,8%), Высоцка – 7,9 млн тонн (-6,0%)²⁵¹. Отметим, что в большей степени пострадал Большой порт Санкт-Петербург, благополучно переживший кризис, связанный с пандемией. Снижение грузооборота портов Балтийского бассейна генерировало потенциальную возможность усиления транзитных позиций стран Балтии. В заключительной части диссертационного исследования мы выдвигаем вторую гипотезу (H2): Введенные антироссийские санкции способствуют привлечению транзитных грузов в прибалтийские страны.

Исследование данного вопроса следует проводить в нескольких направлениях:

- возможности привлечения российских грузов в порты Эстонии, Латвии, Литвы;
- привлечение грузопотоков, генерируемых нероссийскими грузоотправителями;
- перспективы белорусского транзита;
- Калининградский транзит.

Возможности привлечения российских грузов в порты Эстонии, Латвии, Литвы

Порты Латвии и Эстонии исторически в большей степени ориентированы на российский транзит. В порту Клайпеда российские грузы составляли незначительную долю от общего объема грузов. В настоящее время отношение к деловым связям в странах Балтии различается. Эстонские и латвийские порты переваливают не попадающие под санкции грузы. В Литве «стараются дистанцироваться от связей с Россией»²⁵².

Тем не менее, санкционные меры в отношении российских судов инициировали Латвия²⁵³ и Литва. Данная мера изначально не была эффективной, так как в Клайпеду и мажориарные порты Латвии заходило немного судов под российским флагом. Запрет на грузы был более болезненным. Хотя транзит через прибалтийские порты в последние 10 лет сокращался, в

²⁵⁰ Перевалка экспорта в морских портах России в первом полугодии сократилась на 0,4% – до 356,3 млн тонн <https://portnews.ru/news/334433/>

²⁵¹ Грузооборот морских портов России за I полугодие 2022 года снизился на 0,5% — до 410 млн тонн <https://portnews.ru/news/332107/>

²⁵² Литва теряет российские грузопотоки

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/litva-teryet-rossiyskie-gruzopotoki/> 25.08.2022

²⁵³ Отметим, что здесь речь идет об ограничении судоходов.

Клайпеде переваливались удобрения из Белоруссии до введения санкций против Минска. Российские грузы, по оценкам министра транспорта Латвии Линкайтса, составляли 20–30% грузооборота порта Лиепая, 45% Свободного порта Рига, 2/3 порта Вентспилса. По мнению российских экспертов, политические разногласия с Китаем также снижают объемы транзита на 20–30%²⁵⁴.

По итогам I полугодия 2022 г. через порты прибалтийских стран было перевалено 9,8 млн тонн российских грузов. В 2022 г. объем грузов вырос на 4,5% по отношению к первому полугодю 2021 г. Через прибалтийские порты было перевалено 1,4 млн тонн руды, почти 3 млн тонн угля, 1,5 млн тонн минеральных удобрений, более 500 тыс. тонн зерна, около 200 тыс. тонн металлов и 700 тыс. тонн наливных грузов. Причем большая часть грузопотока пришлось именно на Латвию, через порты которой было перегружено 6,9 млн тонн российских грузов или 70% от общего объема, идущего через страны Балтии²⁵⁵. Определим, существует ли возможность полностью переориентировать их в национальные порты. Возможности привлечения российских грузов через прибалтийские порты определяются наличием профильной инфраструктуры как в России, так и в портах стран Балтии, политикой ведущих морских перевозчиков и внешнеэкономическими ориентирами стран региона.

В первом полугодии 2022 г. грузопоток вырос за счет возобновления перевалки угля в порту Вентспилс, где традиционно российский уголь перегружался через терминал Baltic Coal, и на терминале на острове Криеву, введенном в эксплуатацию в 2019 г. Оба терминала имеют развитую инфраструктуру и глубины у причалов, позволяющие принимать любые суда, способные заходить в Балтийское море. Технические возможности, энергетический кризис и введение эмбарго позволили данным терминалам возобновить перевалку российского угля, которая за первое полугодие составила почти 3 млн тонн. Терминалы, расположенные в порту Усть-Луга, также способны принимать балкеры типоразмера Capesize, а терминал в порту Высоцк – балкеры типоразмера Panamax. Через Усть-Лугу Россия, исходя из размеров принимаемых балкеров, может экспортировать уголь в Индию и Китай – наиболее перспективные рынки на фоне европейского эмбарго, а через терминал в Высоцке – в Турцию и Северную Африку.

Объем перевалки угля в первом полугодии 2022 г. в российских портах Балтийского бассейна существенно снизился (-22%) на фоне роста перевалки в Южном бассейне (+29%).

²⁵⁴ Корякин И. Российским грузам преграждают путь. Чем чреват запрет транзита через страны Прибалтики <https://www.kommersant.ru/doc/5270626> 22.03.2022

²⁵⁵ Чернов В. Балтийский исход: куда уйдут российские грузы из портов Прибалтики <https://portnews.ru/comments/3221/> 11 августа 2022

Абсолютное снижение в Балтийском бассейне и рост в Черноморском практически совпадают – около 5 млн тонн в год. При этом в целом через порты России в первом полугодии 2022 г. было перегружено на 3 млн тонн угля меньше, чем в 2021 г. Эти грузы «ушли» в прибалтийские порты. Таким образом, грузопотоки российского угля перераспределились как в российские порты Черноморского бассейна, откуда удобно вести экспорт в Турцию и Северную Африку, так и в порты Прибалтики, которые обеспечили более выгодную логистику для ряда грузоотправителей²⁵⁶.

Есть вероятность, что после введения эмбарго на импорт российского угля в Европе, а также после решения сейма Латвии объявить Россию государством-спонсором терроризма, этот грузопоток через прибалтийские терминалы прекратится. В портах российской Балтики будет переваливаться 6 млн тонн угля в год (включая проект Приморского УПК) и в Мурманске, где, помимо действующего угольного терминала, строится новый, в Лавне.

Через порты Прибалтики на 10% вырос грузопоток российской руды по сравнению с первым полугодием 2021 г. В 2022 г. Россия существенно увеличила экспорт руды, что связано с рыночной конъюнктурой. Одновременно значительно снизились объемы перевалки руды через порты Финляндии. Возможно, часть грузопотока была переориентирована в порты Прибалтики. При этом на перевалку руды в 2022 г. был перепрофилирован терминал «Ультрамар» (Усть-Луга), который в первом полугодии перегрузил более 1 млн тонн руды. Несмотря на то, что санкции Запада против РФ не касались железной руды, Морской порт Усть-Луга сократил отгрузку железной руды на 44% по отношению к первому полугодью 2021 года (с 1,69 млн тонн до 0,95 млн тонн). Основными покупателями стали Германия (0,66 млн тонн), а также Китай, Польша, Бельгия и Словакия. Отгрузки в Великобританию резко сократились, во Францию и Турцию — прекратилась²⁵⁷.

Перевалка минеральных удобрений, ранее занимавших большую долю российского грузопотока в портах Прибалтики, в 2022 г. упала почти на 70%, что связано с работой новых специализированных терминалов в порту Усть-Луга²⁵⁸.

В российских портах Балтийского бассейна по-прежнему отсутствуют специализированные зерновые терминалы. Ведется перепрофилирование угольного терминала в порту Высоцк под перевалку зерна, кроме того, планируется построить терминал ГК

²⁵⁶ Чернов В. Балтийский исход: куда уйдут российские грузы из портов Прибалтики <https://portnews.ru/comments/3221/>, 11 августа 2022

²⁵⁷ Перевалка железной руды через порт Усть-Луга упала почти в половину за год <https://www.kommersant.ru/doc/5435757>, 29.06.22

²⁵⁸ Чернов В. Балтийский исход: куда уйдут российские грузы из портов Прибалтики <https://portnews.ru/comments/3221/>, 11.08.2022

«Содружество» в Усть-Луге. В рамках проекта «Приморский УПК» также планируется создать зерновой терминал. В настоящее время зерно, по-видимому, из портов Прибалтики будет перенаправлено частично на юг, частично будет перегружаться в контейнерах на терминалах российской Балтики.

В России наблюдается дефицит специализированных терминалов для перевалки химических грузов (аммиака, аммиачной селитры, карбамида навалом и метанола). Для перевалки аммиака на Балтике использовался порт Вентспилс. Имеется дефицит в мощностях: более половины объема перевалки карбамида навалом шло до введения санкций через порты Силламяэ, Рига, Котка. В России отсутствуют навалочные терминалы для перегрузки аммиачной селитры. Быстро построить соответствующую портовую инфраструктуру практически невозможно, поэтому единственным выходом на краткосрочную перспективу может стать контейнеризация данных грузов. Частичным решением проблемы может стать перепрофилирование терминалов сжиженного углеводородного газа для вывоза аммиака, однако их в данном регионе также мало (Усть-Луга)²⁵⁹.

Одной из причин «ухода» российских грузов в сопредельные страны являются стратегии судоходных компаний. Международные контейнерные линии Maersk, Mediterranean Shipping Company и CMA CGM, обслуживающие более трети мирового рынка, в начале российско-украинского конфликта лишь обходившие зону боевых действий, официально отказались от работы с российскими участниками транспортного рынка во всех бассейнах. Ocean Network Express (ONE) 28.02.2022 г. приостановила букинг на Новороссийск и Санкт-Петербург. Прием букингов остановили Nipag-Lloyd и Yang Ming (на Новороссийск) и Shipco (на РФ и Белоруссию). Входящая в Топ-5 COSCO (КНР), также, пока остановила сообщение только с Украиной. Уход интегрированных в российскую логистику игроков был неожиданным. Эксперты рассчитывали, что в условиях санкций участники высоко конкурентных рынков постараются сохранить свои позиции. Уйдут же только те игроки, на кого эти санкции напрямую направлены, либо участники монопольных рынков. Однако реализовался другой сценарий. Принятые решения об уходе неизбежно разрушат существующие цепочки поставок, в которые вовлечены перевозчики. Диверсифицированная транспортно-логистическая компания Maersk прекратила отправки грузов не только морским, но и воздушным и железнодорожным транспортом в Россию и из нее. В результате ощущается «воздействие ситуации на глобальные цепи поставок, в том числе на увеличение сроков доставки и задержку товаров таможенными

²⁵⁹Россия ощущает дефицит специализированных терминалов для перевалки химических грузов – эксперты <https://portnews.ru/news/329855/> 26.05.2022

властями на различных перевалочных хабах»²⁶⁰. Руководство Maersk и MSC уточнило, что решения не распространяются на продукты, медицинские изделия и гуманитарные грузы.

Maersk была глубоко интегрирована в российскую и китайскую логистику. Компания на протяжении длительного времени играла роль ключевого игрока евразийского и российского транзита. Она производит основной объем оборудования для контейнерных перевозок в Китае, а также имеет активы в российских портах. В решении Maersk главным фактором стали не столько репутационные соображения, сколько опасения вторичных санкций, потенциальный риск для активов, сложная ситуация с банковскими расчетами. Нишу компании оперативно занять не смогут даже китайские перевозчики. В конце августа 2022 г. стало известно, что Maersk продает крупнейший актив в России, 30,75% Global Ports, группе «Дело», которая увеличит свою долю до 61,5%. После завершения этой сделки Maersk не планирует участвовать в компаниях, работающих в России, или владеть активами в стране. При этом соглашение включает возможность в будущем вернуться к совместному бизнесу с группой «Дело». Группа Global Ports управляет пятью контейнерными терминалами в России и двумя в Финляндии²⁶¹.

Сухопутные перевозки контейнеров пока пострадали меньше. Хотя и в этом секторе ситуация не стабильна. Пропуск транзитных грузов на российско-китайской границе идет штатно, но крупные заторы образуются на границах между Беларуссией и ЕС. Пограничный комитет Белоруссии отмечает, что Литва и Польша пропускали еще в марте лишь 70% и 67% соответственно от установленной нормы пропуска грузовиков, с Латвией же проблем нет. Железнодорожные контейнерные операторы, в частности «Трансконтейнер», ощутили введение санкций в более поздние сроки.

Следует принять во внимание, что отказ от перевалки в прибалтийских портах окажет негативное влияние и на российские компании. Не для всех переваливаемых здесь внешнеторговых грузов получится оперативно (хотя стратегически возможно) найти альтернативные маршруты. Введенные российским правительством контрсанкции, особенно в условиях экспортных ограничений со стороны недружественных стран, приостановка крупнейшими морскими контейнерными перевозчиками сотрудничества с Россией создают условия для строительства собственных перевалочных мощностей. В данных обстоятельствах необходимость в прибалтийских портах объективно отпадает.

В целом, критических сложностей в случае «обнуления» транзита через порты Прибалтики у России не будет, хотя для отдельных грузоотправителей это может обернуться удорожанием

²⁶⁰ Скорлыгина Н. Прощай, контейнер <https://www.kommersant.ru/doc/5238836> 02.03.2022

²⁶¹ Мировой лидер контейнерных перевозок продаст последний актив в России <https://www.rbc.ru/business/29/08/2022/630cc9189a794786d27525b4>

логистики и необходимостью перестройки соответствующих маршрутов. Страны Балтии такой сценарий поставит перед необходимостью поиска новых грузоотправителей.

Привлечение грузопотоков, генерируемых нероссийскими грузоотправителями

В 2022 г. наиболее перспективными, по мнению экспертов, представляются позиции латвийских портов. Грузооборот портов Латвии за I полугодие вырос на 15,3%, до 23,59 млн тонн, грузоперевозки латвийской железнодорожной компании увеличились на 17,6%, до 12,23 млн тонн²⁶². Таким образом, чуть больше половины грузов доставляется в латвийские порты по железной дороге. Железнодорожная компания Latvijas dzelzceļš в настоящее время дотируется государством, хотя ранее была самоокупаемой и делала миллионные отчисления в бюджет. Поиск новых направлений, который начался в допандемийный период, оказался слаборезультативным. Планируемый деловой контакт с сухим портом Дуйсбург оказался перехвачен логистическими компаниями Литвы из-за принятия запоздалых решений политическими властями и представителями бизнеса Латвии.

В развитие инфраструктуры Свободного порта Рига в 2021 г. было инвестировано 11,7 млн евро²⁶³. Средства были направлены на цифровизацию и развитие альтернативной энергетики. Данные меры представляются оправданными: до 80% грузооборота Рижского свободного порта составляют транзитные грузы, направляемые в страны СНГ или получаемые из них²⁶⁴.

Превышение доходов порта над затратами составило 2,26 млн евро, что руководство связывает с эффективным финансовым планированием.

В 2021 г. в порту Рига было обработано 21,5 млн тонн грузов, что на 2,2 млн тонн, или на 9,8%, ниже показателя 2020 г. Причиной стало влияние пандемии на транзитную отрасль, а также существенное падение объемов переваливаемых энергоресурсов: объемы перевозки угля и нефтепродуктов уменьшились на 2,1 млн тонн. В последнем квартале 2021 г. грузооборот данной товарной группы восстановился. Общий объем прочих грузов, составляющий 18,2 млн тонн, в 2021 г. остался на уровне 2020 г. В 2021 г. в Рижском Свободном порту работало 220 коммерческих компаний, обеспечивших более 4 тыс. рабочих мест, чей вклад в экономику Латвии составил около 230 млн евро²⁶⁵.

²⁶² Плюс в портах Латвии – относительная величина <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/plyus-v-portakh-latvii-otnositelnaya-velichina/> Дата обращения 31.08.2022

²⁶³ Порт Рига в 2021 году инвестировал в развитие своей инфраструктуры 11,7 млн евро <https://portnews.ru/news/332523/> 19.07.2022

²⁶⁴ Порт Рига подписал меморандум о сотрудничестве с Узбекистаном <https://portnews.ru/news/334323/> 29.08.2022

²⁶⁵ Порт Рига в 2021 году инвестировал в развитие своей инфраструктуры 11,7 млн евро <https://portnews.ru/news/332523/> 19.07.2022

Грузооборот Свободного порта Рига за 6 месяцев 2022 г. достиг 11,32 млн тонн, что на 11,5% или 1,2 млн тонн больше, чем за тот же период 2021 г.²⁶⁶

В первом полугодии 2022 г. наблюдается значительное увеличение объема перевалки в сегменте контейнерных грузов: 2,36 млн тонн, что на 14,5% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года²⁶⁷.

В первом полугодии 2022 г. в Рижском порту было перевалено 2,82 млн тонн лесных грузов, что составило 25% от общего объема грузооборота порта. В июне 2022 г. было перевалено 0,37 млн тонн лесных грузов, однако в этом сегменте в июле был зафиксирован спад, что объясняется снизившимся потоком экспорта пеллет²⁶⁸. За лесными грузами следуют контейнерные грузы и уголь²⁶⁹. Каждая из этих групп грузов составляет 21% от общего грузооборота. Сельскохозяйственная продукция по-прежнему составляет значительную долю в общем портфеле грузов, 14% или 1,16 млн тонн²⁷⁰. По остальным группам грузов, включая нефтепродукты, руды и металлы, химические грузы, которые в совокупности составили 23% от общего объема грузов, наблюдалось снижение объемов перевалки: 0,8 млн тонн наливных грузов (-30%), 0,6 млн тонн руды/металлов (-30%), а также вдвое (-51%) меньше химических навалочных грузов (0,31 млн тонн). Снижение напрямую связано с влиянием международных санкций в отношении России и Беларуси²⁷¹.

В июне 2022 г. в Рижском порту было перевалено 1,89 млн тонн различных грузов, что на 17,5% или 0,28 млн тонн превышает показатели годом ранее. Значительное влияние на объемы перевалки по-прежнему оказывает уголь: в июне было перевалено 0,46 млн тонн угля и кокса, в общей сложности порт обслужил 14 судов, в том числе и пять крупных судов класса Panamax²⁷². Положительную динамику в порту связывают с ростом в сегменте грузов энергоносителей из

²⁶⁶ Грузооборот порта Рига (Латвия) за первое полугодие 2022 года вырос на 11,5% – до 11,32 млн тонн <https://portnews.ru/news/332161/12.07.2022>

²⁶⁷ Грузооборот порта Рига (Латвия) за первое полугодие 2022 года вырос на 11,5% – до 11,32 млн тонн <https://portnews.ru/news/332161/12.07.2022>

²⁶⁸ Грузооборот порта Рига (Латвия) за первое полугодие 2022 года вырос на 11,5% – до 11,32 млн тонн <https://portnews.ru/news/332161/12.07.2022>

²⁶⁹ За первое полугодие латвийские мажоритарные порты перевалили 4,44 млн т угля, что в 20,6 раза больше, чем за аналогичный период 2021 г. Значительный рост особо заметен на фоне резкого снижения обработки угля с 9–10 млн т за 6 месяцев в период до 2019 года против 2 млн т за 6 месяцев 2020 и 2021 гг. Всего же в 2020 году в стране обработали 3,47 млн т угля, в 2021-м – 1,76 млн т. Для сравнения: в 2019 г. порты переваливали 16,8 млн т угля в год, в 2018-м – 20,8 млн т в год. Вострухова Н. Латвия привлекает уголь в свои порты <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/latviya-privlekaet-ugol-v-svoi-porty/> 27.07.2022

²⁷⁰ Грузооборот порта Рига (Латвия) за первое полугодие 2022 года вырос на 11,5% – до 11,32 млн тонн <https://portnews.ru/news/332161/12.07.2022>

²⁷¹ Грузооборот порта Рига (Латвия) за первое полугодие 2022 года вырос на 11,5% – до 11,32 млн тонн <https://portnews.ru/news/332161/12.07.2022>

²⁷² Грузооборот порта Рига (Латвия) за первое полугодие 2022 года вырос на 11,5% – до 11,32 млн тонн <https://portnews.ru/news/332161/12.07.2022>

Казахстана. С осени 2021г. возобновилась после длительного перерыва перевалка угля казахстанского происхождения в портах Латвии²⁷³.

В связи с возникшими сложностями транспортировки казахстанских грузов через российские порты (Санкт-Петербург, Новороссийск, Усть-Луга, Тамань), связанными с проведением специальной военной операции, потребность Казахстана в использовании портовых мощностей Латвии резко возросла. Перегрузочные транзитные порты (Гамбург, Антверпен, Пириней, Роттердам и Мугга) отказались принимать казахстанские грузы. 03 марта 2022 г. была достигнута договоренность вице-министра индустрии и инфраструктурного развития Казахстана Б. Камалиева с заместителем государственного секретаря министерства сообщения Латвии У. Рейманисом, с участием АО НК «Казахстанские железные дороги» и крупных экспедиторских компаний с казахстанской стороны, и генеральных директоров трех мажоритарных латвийских портов²⁷⁴. Латвийские участники представили мощности и пропускную способность латвийских портов, заверив готовность принимать казахстанские грузы. Укреплению сотрудничества с Казахстаном способствует и договоренность на министерском уровне Латвии и Польши о взаимном использовании портовых мощностей для перевалки угля. Польские компании привлекают мощности латвийских портов, которые в состоянии обрабатывать до 23 млн т угля ежегодно. В дальнейшем предполагается расширить сотрудничество путем создания пункта обработки угля в одном из портов Латвии²⁷⁵.

Латвийская компания Magnat Group начала долгосрочное стратегическое сотрудничество с представителем ведущего мирового производителя и дистрибьютора минеральных удобрений Yara (Норвегия), Yara Latvija, приступив к перевалке, упаковке и хранению минеральных удобрений Yara на Riga Nordic Terminal. Промышленными партнерами предприятия стали заводы по добыче сырья и производству удобрений в Финляндии, Норвегии, Германии и Дании. Планируемый годовой объем перевалки и фасовки минеральных удобрений — до 100 тыс. тонн в год, производительность фасовки — до 150 тонн в час. До этого фасовка минеральных удобрений в небольших объемах осуществлялась на терминале Duna Лиепайского порта с дальнейшей поставкой готовой продукции заказчикам через порты ближнего зарубежья²⁷⁶.

²⁷³ Вострухова Н. Латвия привлекает уголь в свои порты <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/latviya-privlekaet-ugol-v-svoi-porty/> 27.07.2022

²⁷⁴ Казахстан переориентирует грузы, находящиеся на территории РФ, на латвийские порты <https://portnews.ru/news/326175/> 04.03.2022

²⁷⁵ Вострухова Н. Латвия привлекает уголь в свои порты <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/latviya-privlekaet-ugol-v-svoi-porty/> 27.07.2022

²⁷⁶ Yara Latvija открывает склад фасовки и хранения минеральных удобрений в Рижском порту <https://portnews.ru/news/333751/> 12.08. 2022

Объем переваленных сельскохозяйственных грузов в июне 2022 г. составил 0,21 млн тонн, что соответствует показателям мая 2022 г. Этому способствовало появление нового транзитного груза – тростникового сахара из Бразилии, который транзитом перевозился в Узбекистан. Стабилизации перевалки сельскохозяйственной продукции способствовало подписание Управлением порта Рига меморандума о сотрудничестве с национальной железнодорожной компанией Узбекистана в рамках визита министра транспорта Узбекистана И. Махкамова в Латвию. Меморандум предоставляет Рижскому порту возможность продвигать информацию о своих услугах на официальном сайте узбекской железнодорожной компании для информирования грузовладельцев и потенциальных клиентов. В 2021 г. из порта Риги в Узбекистан отправлялись контейнеры с сельскохозяйственной и пищевой продукцией, машинами и оборудованием, электроприборами, металлопродукцией, фармацевтическими и химическими товарами. Из Узбекистана в контейнерах привозили в основном пластмассовые изделия, фрукты и орехи, семена, овощи и хлопок. С февраля 2022 г. узбекские предприниматели начали поиск новых логистических маршрутов. Это привело к росту перевалки грузов, следующих в Узбекистан и обратно. В порт Рига железными дорогами было доставлено 48,9 тыс. тонн грузов: пластмассы, орехов и фруктов, минеральных удобрений; 52 тыс. тонн грузов были отправлены в Узбекистан, в том числе 42,8 тыс. тонн тростникового сахара из Бразилии²⁷⁷.

Отрицательная динамика наблюдается по нефтеналивным грузам. Перспективы в этом секторе оцениваются низко. С российской стороны происходит диверсификация наливных потоков на азиатские рынки. Оптимистичная оценка дается в сегменте контейнерных перевозок: механизмы доставки и обработки контейнеров в латвийские порты отрегулированы, функционируют контейнерные линии и паромы.

В целом, уровень допандемийных показателей в портах Латвии пока не достигнут. По мнению латвийских экспертов, наблюдается «плюсовая динамика» в ряде сегментов: щепы, зерно, гранулы, уголь, минеральные удобрения. Публикуемые показатели зависят не только от объемов перевалки, но и, прежде всего, от системы расчета за товары²⁷⁸. Игроки транспортного рынка Латвии вынуждены выбирать короткий горизонт планирования в условиях повышенной неопределенностью при проведении санкционной политики. Так, в ожидании запрета экспорта деревянных материалов из России и Белоруссии прибывают участники рынка, объемы бизнеса которых сократятся: к перевалке в портах доступна только балтийская или латвийская древесина. Начиная с июня 2022 г. прекратилась и перевалка зерна из России и Белоруссии. Тем не менее,

²⁷⁷ Порт Рига подписал меморандум о сотрудничестве с Узбекистаном <https://portnews.ru/news/334323/> 29.08.2022

²⁷⁸ Плюс в портах Латвии – относительная величина <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/plyus-v-portakh-latvii-otnositelnaya-velichina/> Дата доступа 31.08.2022

стивидорная компания Рижского порта WT Terminal инвестировала 2,6 млн евро в строительство ангара для хранения и обработки зерновых грузов, что на 60% увеличит мощность терминала по хранению зерна и продуктов из него. Руководство WT Terminal надеется на частичную компенсацию прежних объемов за счет кооперации с украинскими грузоотправителями²⁷⁹, что не бесспорно.

Упущенные возможности транспортной системы Латвии эксперты связывают со слабой аналитической работой. Перевозка украинского зерна осуществляется конкурентами. Однако основные железнодорожные и автомобильные перевозки украинского зерна осуществляют польские и румынские компании. Причинами проигрыша в конкурентной войне называют отсутствие общей границы и проблема при диверсификации коридоров. В Латвии, в отличие от Литвы, нет европейской колеи 1 435 мм. В целом ситуация для латвийской экономики нестабильная. Наступление зимнего периода усугубляет ситуацию, связанную с введением санкций. Внутреннее положение в Латвии требует принятия кардинальных решений, предполагающих введение чрезвычайного положения в энергетике и запрета на экспорт пиломатериалов. Однако национальные производители мотивированы отправлять щепу и гранулы на экспорт, а не обеспечивать энергобезопасность страны²⁸⁰.

На фоне относительного благополучия мажоритарных латвийских портов после отказа Литвы от российских и белорусских грузов в порту Клайпеда наблюдается сокращение грузооборота на 19%²⁸¹. Тем не менее, в транспортном секторе страны наблюдается заметная активность по привлечению потоков третьих стран. Помимо упомянутого выше зерна и контейнерного маршрута в Дуйсбург, литовские компании перевозят нефтеналивные грузы из Польши в Украину²⁸². Они вовлечены в процесс перевозок по территориям зарубежных стран. В отличие от Латвии и Эстонии, Литва имеет сухопутную границу с Польшей и напрямую соединена с европейскими получателями товаров. Литовские перевозчики выигрывают по стоимости транспортировки, так как им не нужно перегружать грузы и дважды менять железнодорожные шасси (по сравнению с маршрутом Украина – Польша – Литва – Латвия).

Порт Клайпеда компенсирует транзитные потери за счет экспорта выращенных в стране зерновых культур нового урожая. До 80%²⁸³ произведенных в Литве зерновых, отправляемых на

²⁷⁹ В Рижском порту возведут еще один ангар для зерновых <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/rizhskom-portu-vozvedut-eshche-odin-angar-dlya-zernovykh/> 30.08.2022

²⁸⁰ Плюс в портах Латвии – относительная величина <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/plyus-v-portakh-latvii-otnositelnaya-velichina/> Дата доступа 31.08.2022

²⁸¹ Литва теряет российские грузопотоки <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/litva-teryet-rossiyskie-gruzopotoki/>

²⁸² К середине лета 2022 г. 11 поездов проследовали по данному маршруту.

²⁸³ Клайпедский порт Литвы начал экспорт зерновых нового урожая <http://www.morvesti.ru/news/1679/97593/> 25.08.2022

экспорт, обычно переваливаются в порту Клайпеда²⁸⁴. Есть случаи комбинирования перевалки экспортных грузов и транзита. Стивидорная компания Vega²⁸⁵ проявила коммерческий интерес к перевалке через порт Клайпеда украинской продукции в страны Западной и Северной Европы. Компания провела работу по стабилизации потоков грузов, доставляемых из Украины железнодорожным и автомобильным транспортом, и сокращению времени доставки. Кроме того, была загружена на танкер и отправлена первая крупная экспортная партия агропродукции Украины (15 тыс. тонн подсолнечного масла)²⁸⁶.

Прекращение коммерческих контактов Государственной компанией LTG с Россией²⁸⁷ и Белоруссией привело к снижению в первом полугодии 2022 г. по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. объемов грузоперевозок на 32,9%. Доходы компании уменьшились на 1,4%²⁸⁸ и составили 202,5 млн евро. Зафиксирован чистый убыток в размере 6,6 млн евро. Компенсировать потери за счет увеличения объемов пассажирских перевозок не удалось, хотя в данном сегменте отмечен рост на 34,6%²⁸⁹.

Привлечению транзитных грузов, по предположению Министерства коммуникаций и транспорта Литвы, будет способствовать строительство железной дороги европейского стандарта в порт Клайпеда. Министерство транспорта и коммуникаций Литвы инициировало признание участка Каунас – Клайпеда (250 км) приоритетным проектом в рамках ЕС для получения европейского финансирования²⁹⁰.

Литва имеет перспективы транзита сжиженного природного газа (СПГ). Терминал СПГ, работающий в порту Клайпеда, полностью обеспечивает потребности Литвы. Сейчас через терминал проходит 3,8 млрд м³ газа в год. Однако соседние регионы в условиях современной конъюнктуры газового рынка остро нуждаются в поставках, которые в два-три раза превышают

²⁸⁴ Для справки: в 2021 г. морским путем на экспорт было отправлено 3,3 млн тонн зерна. Импортёры: Нигерия, Испания и страны Южной Африки.

²⁸⁵ Компания Vega управляет тремя терминалами в порту Клайпеда. Специализируется на перевалке наливных (химических и пищевых) грузов, удобрений, цемента, сельскохозяйственных грузов. Терминал компании по перевалке универсальных сыпучих сельскохозяйственных продуктов имеет годовую пропускную способность около 4 млн тонн. В его крытых емкостях можно хранить до 450 тыс. тонн сыпучих сельхозпродуктов одновременно. Для справки: грузооборот порта Клайпеда в 2021 г. составил 45,6 млн тонн. Источник: официальный сайт компании Vega <http://www.bega.lt/ru/terminaly/nalivnye-gruzy/sypucie-gruzy>

²⁸⁶ Крупная партия агропродукции Украины отправлена через порт Клайпеда (Литва) <https://portnews.ru/news/333963/> 16.08.2022

²⁸⁷ Речь идет о коммерческих контрактах, калининградский транзит не учитывается

²⁸⁸ Незначительное снижение доходов объясняется сохранением калининградского транзита

²⁸⁹ Железнодорожные грузоперевозки в Литве упали на треть из-за санкций против Москвы и Минска <https://infranews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/60278-zheleznodorozhnye-gruzoperevozki-v-litve-upali-na-tret-iz-za-sankcij-protiv-moskvy-i-minska/> 31.08.2022

²⁹⁰ Минтранс Литвы призвал проложить европейскую железнодорожную колею в порт Клайпеды <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/mintrans-litvy-prizval-prolozhit-evropeyskuyu-zheleznodorozhnuyu-koleyu-v-port-klaypedy/> 28.08.2022

его мощность. Компания-оператор терминала Klaipėdos nafta оценивает потребности региона и рассматривает два варианта наращивания мощности к 2025–2026 гг.: до 5 млрд м³ или до 6,3 млрд м³.²⁹¹

Проблемы газового транзита решают и власти Эстонии. В Палдиски осуществляется строительство терминала по приему сжиженного природного газа. Ведется строительство аналогичного терминала в Инкоо (Финляндия). Оба терминала будут включены в единую систему. Терминал в Палдиски может стать лишь резервным, так как СПГ-судно большую часть времени будет находиться в Финляндии, потребление газа в которой больше. Эстонский оператор энергосистемы Elering устанавливает газовые трубы. Плавающая газификационная установка взята в аренду финской газотранспортной компанией Gasgrid Finland. Обслуживать СПГ-судно будет финская сторона.²⁹²

Сокращение российского транзита требует от правительства Эстонии поиска новых грузоотправителей. Географическое положение страны – большая удаленность от постсоветских республик – затрудняет процесс. Тем не менее, порты Эстонии вступили в борьбу за казахстанский уголь. Грузы планируют перетянуть за счет пониженной железнодорожной ставки.²⁹³

Безусловно, частичный или полный отказ от российских грузов вынуждает страны Балтии искать альтернативных поставщиков, что в современных условиях не всегда результативно и эффективно.

Перспективы белорусского транзита

Литва с 01 февраля 2022 г. перестала принимать белорусские поезда с калийными удобрениями, следовавшими в направлении порта Клайпеды, крупнейшего на тот момент узла перевалки экспортных удобрений из Белоруссии. В порту Клайпеда переваливалось около 10-11 млн тонн удобрений «Беларуськалия» в год. Удобрения «Беларуськалия» составляли в Литве около 20-25% всех перевозимых по железным дорогам грузов. В результате принятого политического решения в марте 2022 г. Клайпедский терминал навалочных грузов Viriu krovinių terminalas (ВКТ) объявил об увольнении почти всех работников из-за простоя терминала в условиях отсутствия грузов.²⁹⁴ Из-за санкций в отношении производителя удобрений

²⁹¹ Потребности рынка газа в два-три раза превышают возможности СПГ-терминала Литвы <https://tass.ru/ekonomika/15599035> 30.08.2022

²⁹² Эстония завершает первый этап строительства СПГ-терминала <https://www.interfax.ru/business/860145> 31.08.2022

²⁹³ Вострухова Н. Латвия привлекает уголь в свои порты <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/latviya-privlekaet-ugol-v-svoi-porty/> 27.07.2022

²⁹⁴ Белоруссия лишилась доли в Клайпедском терминале ВКТ <https://rupec.ru/news/49698/> 11.08.2022

"Беларуськалий" Литовские железные дороги («Lietuvos gelezinkeliai», LTG) потеряли не только 11 млн тонн грузов в год, но и недополучили 61 млн евро дохода. Запрет Белоруссии на транзит по ее территории из Литвы нефти и продуктов ее переработки, удобрений на Украину приведет к потере LTG 1,4 млн тонн этих грузов и 17 млн евро. Впрочем, перевозка нефтепродуктов, произведенных предприятием Orlen Lietuva (структуры польского нефтеконцерна Orlen), для Украины в обход Белоруссии началась. Через территорию Польши планируется ежемесячно доставлять 30 тыс. тонн грузов²⁹⁵.

В целом, по прогнозам, в 2022 г. LTG перевезет вдвое меньше грузов, чем в 2021 г., около 26,5 млн тонн. Это будет самый большой спад и самый маленький грузопоток за всю историю компании. В связи с сокращением грузопотока компания прогнозирует, что в этом году она может потерять около 150 млн евро доходов²⁹⁶.

Летом 2022 г. «Беларуськалий» лишился доли в 30% ВКТ. Долю, принадлежавшую ранее «Беларуськалию», после согласования сделки с Советом по конкуренции Литвы (антимонопольной службой Литвы) выкупит И. Удовичкий, получив единоличный контроль над предприятием²⁹⁷.

В качестве альтернативных портовых мощностей для экспорта белорусских грузов рассматриваются российские порты, а также азовские порты ДНР и Запорожской области. Официальная политика Республики Беларусь предполагает строительство собственной инфраструктуры в РФ²⁹⁸, а также использование российских портов для увеличения объемов перевалки грузов. Белоруссия сотрудничает с девятью российскими портами на разных морях, причем для республики действуют особые тарифы, взаимовыгодные для обеих сторон²⁹⁹. Однако, по мнению российских экспертов, нет общего понимания, в какие порты России в условиях отсутствия специализированных мощностей направлять калийные удобрения. По последней открытой информации, речь шла о перевалке калия через контейнерные терминалы,

²⁹⁵ "Литовские железные дороги" начали перевозить нефтепродукты для Украины в обход Белоруссии <https://www.interfax.ru/world/852936> 19.07.2022

²⁹⁶ "Литовские железные дороги" начали перевозить нефтепродукты для Украины в обход Белоруссии <https://www.interfax.ru/world/852936> 19.07.2022

²⁹⁷ Основной акционер Клайпедского Терминала насыпных грузов выкупит долю "Беларуськалия" <https://www.interfax.ru/world/860496> 02.09.2022

²⁹⁸ См., например, Белоруссия построит порт на северо-западе России <https://www.kommersant.ru/doc/5504274> 11.08.2022, Губернатор: участки для строительства белорусского порта в Ленобласти дадут в аренду <http://www.morvesti.ru/news/1679/97777/> 05.09.2022

²⁹⁹ Белоруссия в I полугодии поставила на экспорт через порты РФ около 2 млн грузов <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/belorusiya-v-pervom-polugodii-postavila-na-eksport-cherez-porty-rf-okolo-2-mln-gruzov/> 01.08.2022, Делегация из Белоруссии обсудила в Мурманске перевалку удобрений через порт <http://www.morvesti.ru/news/1679/97568/> 24.08.2022

однако подтвержденных данных о том, осуществляется ли она на практике и в каких объемах, нет³⁰⁰.

Калининградский транзит

В 2021 г. объем перевозок Литовских железных дорог (Lietuvos gelezinkeliai) в рамках Калининградского транзита составил около 11,5 млн тонн грузов, из которых значительную часть составило продовольствие (1,3 млн тонн)³⁰¹. Помимо железнодорожного грузового сообщения, товары из «материковой» части РФ поступали автомобильным, морским и авиационным транспортом (см. Рисунок 10). Санкции затронули все способы доставки, кроме морских судов.



Рисунок 10 – Калининградский транзит³⁰²

Первое санкционное ограничение в отношении Калининградского транзита было введено уже в конце февраля 2022 г. «В связи с действиями России по дестабилизации ситуации в Украине 28 февраля 2022 г. Совет принял Решение (CFSP) 2022/335, вносящее поправки в Решение 2014/512/CFSP. Это решение ввело дополнительные ограничительные меры,

³⁰⁰ Чернов В. Балтийский исход: куда уйдут российские грузы из портов Прибалтики <https://portnews.ru/comments/3221/> 11.08.2022

³⁰¹ Литовские железные дороги в пятницу возобновят транзит в Калининград <https://www.interfax.ru/world/853519> 22.07.2022

³⁰² Источник: Скорлыгина Н. Транзит вежливости <https://www.kommersant.ru/doc/5448675> 07.07.2022

запрещающие российским авиаперевозчикам, любым самолетам, зарегистрированным в России, и любым самолетам, не зарегистрированным в России, которые принадлежат или зафрахтованы, или иным образом контролируются любым российским физическим или юридическим лицом или организацией, приземляться, взлетать или пролетать над территорией Союза. Он также запрещает любые операции с Центральным банком России»³⁰³.

Евросоюз и Россия ввели взаимные ограничения на международные автомобильные перевозки. Тем не менее, в пятом пакете санкций против России Евросоюз сделал исключение для автомобильного транзита товаров, перевозка которых не запрещена ЕС, между Калининградской областью и остальной частью России. Имеются в виду пояснения, согласно которым ограничения не предполагают запрета на перевозку грузов железнодорожным и автомобильным транспортом в Калининградскую область из России, поскольку речь идет о перевозках между российскими регионами.

В настоящее время по территории Литвы, в основном, осуществляется железнодорожный транзит между Калининградской областью и «материковой» частью России. Автомобильный транзит возможен, но только для тех товаров, которые не находятся под санкциями ЕС как запрещенные к обороту между РФ и Евросоюзом. Санкционные товары составляют около 30% от общего грузового потока³⁰⁴. Среди них строительные материалы (металлоконструкции, цемент, древесина, изделия из стекла и т.д.), некоторые виды промышленного оборудования, автомобильные шины и запчасти и др. При этом железнодорожный транзит тоже ограничен. Для каждой категории установлены квоты по объемам: не выше средних значений в период 2019–2021 гг. По ряду товарных групп эти лимиты уже исчерпаны³⁰⁵.

Основные проблемы с транзитом грузов в Калининград начались в июне 2022 г., когда власти Литвы уведомили о том, что не будут пропускать грузы, которые попали под санкции Евросоюза³⁰⁶. С 18.06.2022 правительство Литовской республики анонсировало отказ пропускать попавшие под санкции ЕС товары в Калининградскую область. В МИД Литвы введенные ограничения объяснили соблюдением санкций ЕС. Верховный представитель ЕС по

³⁰³ Официальный журнал Европейского Союза Л 56. Том 65. 28.02.2022. Цитата по: https://uslugi.tpprf.ru/sanctions_2022/files/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D1%80%D0%B5%D1%82%20%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B2%20%D0%95%D0%A1%20%D1%80%D1%83%D1%81%20.pdf Дата доступа 10.08.2022

³⁰⁴ Объем транзита грузов в Калининград через Литву к осени-зиме может быть частично восстановлен <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/obem-tranzita-gruzov-v-kaliningrad-cherez-litvu-k-oseni-zime-mozhet-byt-chastichno-vosstanovlen/> 16.08.2022

³⁰⁵ См., например, Пуногов А. Политолог Межевич рассказал о плачевности ситуации в Калининграде. <https://www.osnmedia.ru/obshhestvo/politolog-mezhevich-rasskazal-o-plachevnosti-situatsii-v-kaliningrade/> 23.08.2022

³⁰⁶ Сразу отметим, что вскоре Еврокомиссия пришла к выводу, что при условии контроля за перевозками транзит в регион не должен ограничиваться.

иностранным делам и политике безопасности Ж. Боррель исключил установление блокады эксклавного российского региона. Тем не менее, он подтвердил, что литовское правительство руководствовалось принятыми ЕС ограничительными мерами. Такой политике Литвы уже нашлось теоретическое объяснение. Так, Эмма Эшфор, адъюнкт-доцент Джорджтаунского университета, в интервью *Foreign Policy* отметила, что санкции Литвы являются чрезвычайно опасным выбором и явным шагом к эскалации. Она считает, что это потенциальная ловушка, «когда одному члену альянса – обычно меньшей и слабой стороне – удастся втянуть своего партнера по альянсу в драку, которая не отвечает интересам этого партнера»³⁰⁷. Литва оказалась более склонной рисковать и быть готовой к конфликту, по сравнению с более масштабными союзными экономиками: Францией, Германией и США.

Предвидя эскалацию в отношениях России и Литвы, 13.06.2022 Еврокомиссия с определенными оговорками разрешила России перевозить подсанкционные товары по железной дороге в Калининградскую область и из нее через территорию ЕС. Еврокомиссией было обнародовано руководство: «Согласно соответствующему регламенту совета Европейского союза и руководству ЕК, а также толкованиям компетентных органов, в соответствии с условиями усиления контроля транзитных товаров, предусмотренными в руководстве ЕК, LTG Cargo возобновит перевозки с (...) 22 июля»³⁰⁸. При этом уточняется, что ЕС должен контролировать, чтобы транзит не использовался для обхода санкций. Транзит товаров и технологий военного или двойного назначения остается запрещенным, независимо от выбранного способа транспортировки.

Дочерняя «Lietuvos gelezinkeliai» компания грузовых перевозок LTG Cargo 22 июля 2022 г. возобновила транзит подсанкционных товаров между Россией и Калининградом. Руководство LTG Cargo уточнило, что объем железнодорожных грузоперевозок не должен превышать средний показатель за три года, с января 2019 г. по конец декабря 2021 г. Средние значения рассчитываются для каждого кода товара отдельно. Заявки на перевозку будут отклоняться, если их объем достигнет среднегодовых значений. При этом товары, ранее перевозившиеся грузовыми автомобилями, не будут учитываться при расчете среднего показателя перевозок. Руководством «Lietuvos gelezinkeliai» отдельно отмечается, что «перевозка указанных в

³⁰⁷ Ashford E. Will the Kaliningrad Crisis Lead to War? <https://foreignpolicy.com/2022/06/24/kaliningrad-russia-lithuania-crisis-lead-to-war/> 24.07.2022

³⁰⁸ Литовские железные дороги в пятницу возобновят транзит в Калининград <tps://www.interfax.ru/world/853519> 22.07.2022

руководстве предметов роскоши транзитом не будет возобновлена до отдельного разъяснения»³⁰⁹.

Еще одним препятствием калининградского транзита стало прекращение с 15 августа 2022 г. литовским Шяуляй банком³¹⁰, обслуживающим калининградский транзит, операций с Россией в рублях. Отметим, что ОАО «РЖД» осуществляет оплату калининградского транзита с Литвой в иностранной валюте. Было заявлено о намерениях приостановить обслуживание всех российских клиентов. Представитель Еврокомиссии А. Подеста заявила, что операции коммерческих банков по расчетам за калининградский грузовой транзит через Литву не нарушают режима санкций. Власти Калининградской области высказали Литве предложение в качестве варианта решения проблемы открыть специальный счет в казначействе для оплаты напрямую, если коммерческий банк не будет принимать оплату³¹¹. В свою очередь, возможности приостановления операций со стороны Шяуляй банка российские транспортно-логистические компании давно предвидели. Для снижения коммерческих рисков разработаны разнообразные механизмы, в том числе оплата транзита через иностранные территории через агентов в других странах³¹².

Ситуация вокруг калининградского транзита через Литву не нашла решений, которые бы устроили всех заинтересованных. Литва категорически отвергает возможность организации транзитных коридоров для российских товаров, считая необходимым полный контроль за перемещаемыми по ее территории грузами. Россия обдумывает встречный запрет ввоза всех товаров через Прибалтику. Глава Совета федерации В. Матвиенко пригрозила Литве ответными чувствительными мерами. Губернатор Калининградской области А. Алиханов анонсировал «четыре варианта ответных мер на действия Литвы, крайним из которых может стать полный запрет на любой транзит и любой ввоз товаров из трех Прибалтийских государств в РФ, за исключением Калининграда». Еврокомиссия не торопится с принятием решений³¹³. Эксперты не исключают введения со стороны РФ запретных мер, которые усугубят логистические проблемы, принеся выгоды исключительно Польше³¹⁴.

³⁰⁹ В перечень предметов роскоши попали чистокровные лошади, трюфели, парфюмерия, бытовая техника дороже 750 евро и другие товары.

³¹⁰ Шяуляй банк – единственный банк в Литве, уполномоченный обслуживать калининградский транзит

³¹¹ Альтернатива оплаты транзита через литовский банк найдена <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/alternativa-oplaty-tranzita-cherez-litovskiy-bank-naydena/> 11.08.2022

³¹² Объем транзита грузов в Калининград через Литву к осени-зиме может быть частично восстановлен <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/obem-tranzita-gruzov-v-kaliningrad-cherez-litvu-k-oseni-zime-mozhet-byt-chastichno-vosstanovlen/> 16.08.2022

³¹³ См., например, Россия считает, что Евросоюз недостаточно давит на Литву в вопросе калининградского транзита <https://www.kommersant.ru/doc/5458321> 11.07.2022

³¹⁴ Скорпыгина Н. Транзит вежливости <https://www.kommersant.ru/doc/5448675> 07.07.2022

Потенциальную выгоду Польши можно объяснить следующим образом. Жесткий запрет транзита через прибалтийские страны повлияет на маршруты доставки в достаточном объеме импортных товаров из Европы на территорию РФ, которые не находятся под санкциями. Транзит европейских грузов в РФ пройдет по единственно возможному маршруту, через Польшу, которая станет монополистом. Подобная ситуация может привести к зависимости отечественных импортеров от Польши, стремительному росту цен на перевозки и сокращению количества импортных товаров европейского производства в России.

Товары, которые находятся под санкциями, доставляются в Калининградскую область паромом. Полное замещение сухопутного транзита морским коммерчески не оправдано. Это потребует функционирования на линии 20–22 судов вместо пяти, курсирующих сейчас, и будет на 30% дороже по сравнению с сухопутными тарифами, хотя Правительство РФ прорабатывает вопрос субсидирования таких перевозок. Эксперты предупреждают, что переориентация грузов на паром влечет за собой увеличение сроков доставки. Транзитный срок на прямом маршруте автомобильным транспортом через Прибалтику обычно составлял 5–6 дней³¹⁵, перевозка паромом занимает от 15 дней³¹⁶. Кроме того, количество мест на пароме ограничено и забронировано на один-два месяца вперед. Поэтому отказ от литовского транзита может привести к дефициту определенных групп товаров.

Литва в коммерческом плане заинтересована в транзите грузов в Калининград. Вызывает сомнение ее желание навсегда потерять весомую статью национального дохода. По мнению экспертов, «когда окончательно возобладает здравый смысл и вместо эмоций, лежащих в основе принимаемых европейскими государствами инициатив, придет рациональность, и представители стран транзита посчитают собственные убытки, они поймут, сколь весомого куска «пирога» они себя лишают»³¹⁷.

В целом, на фоне резкого снижения импорта из ЕС (по оценкам экспертов, более 70%), перераспределение грузопотоков более болезненно скажется на странах Балтии, вплоть до приостановления работы пунктов пропуска на латвийско-российской и эстонско-российской границе. В результате грузы переориентируются на польско-белорусский коридор, который традиционно притягивал около 2/3 торговли России и ЕС. Отрицательными последствиями станут как закрытие доступа латвийских и эстонских перевозчиков в РФ, так и усугубление

³¹⁵ С учетом очередей на литовско-российской границе и таможенных досмотров, длительность которых обычно составляет от двух до пяти часов

³¹⁶ С учетом времени доставки в порт Усть-Луга

³¹⁷ Объем транзита грузов в Калининград через Литву к осени-зиме может быть частично восстановлен <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/obem-tranzita-gruzov-v-kaliningrad-cherez-litvu-k-oseni-zime-mozhet-byt-chastichno-vosstanovlen/> 16.08.2022

ситуации с автомобильными перевозками через Белоруссию, увеличение очередей на белорусско-польской границе на два-три дня. Из-за ухода латвийских автоперевозчиков могут вырасти тарифы. Российские автоперевозчики понесут определенные потери в виде обеспечения части маршрута международной перевозки в направлении прибалтийских стран до государственной границы РФ.

Приостановка работы пропускных пунктов на границе РФ со странами Балтии затруднит движение грузов из стран СНГ в направлении прибалтийских портов, что создаст дополнительные трудности в формировании их хинтерланда и утрату межнациональных транзитных функций³¹⁸.

Проверка выдвинутой нами в данном параграфе гипотезы «Введенные антироссийские санкции способствуют привлечению транзитных грузов в прибалтийские страны» показала, что на фоне общего падения грузооборота прибалтийских портов по сравнению с допандемийным периодом резкое сокращение в латвийских и эстонских портах и прекращение российского и белорусского транзита через порт Клайпеда частично компенсировано обслуживанием транзита из бывших советских республик. Однако объемы привлекаемых грузов не компенсируют потерянный российский транзит. Кроме того, преждевременно говорить об устойчивости потоков из третьих стран из-за протяженного сухопутного плеча и напряженной политической ситуации.

В целом, можно констатировать очевидный конфликт интересов. ЕС проводит жесткую санкционную политику по отношению к России. Но при этом активность частного бизнеса стран Балтии в сфере транспортно-логистического сотрудничества с Россией устойчиво возрастает. В свою очередь, ориентироваться исключительно на восточное направление российской логистики рискованно. Правительство Китая заявляет о поддержке России, но крупные китайские банки отказываются от финансирования внешнеторговых контрактов с РФ. Частные компании КНР занимают выжидательную позицию при заключении новых сделок с российскими предприятиями³¹⁹.

³¹⁸ Транзитный ответ <https://www.kommersant.ru/doc/5447700> 06.07.2022

³¹⁹ Построить транспортный каркас новой реальности <https://www.kommersant.ru/doc/5356864> 24.05.2022

Заключение

Региональная экономическая политика Европейского союза, заявленная в Римском Договоре в 1957 г., получила реальное развитие только четверть века спустя. Страновые и региональные диспропорции, а зачастую и противостояния не позволили использовать ее потенциал для решения экономических, социальных и политических проблем.

В статусе стран-кандидатов в члены Евросоюза Эстония, Латвия и Литва модернизировали свой транспортный сектор в соответствии с правилами ЕС. Полноправными участниками европейских региональных программ они стали в пятом программном периоде, в 2007 г. Начиная с этого времени, страны Балтии получают ощутимую финансовую и техническую помощь, превышающую их взносы в бюджет ЕС.

Современная транспортная инфраструктура стран Балтии органично вписалась в европейскую транспортную сеть. Автомобильные и железные дороги связывают страны Балтии с Центральной и Западной Европой, а также с соседними странами, не входящими в ЕС. Благодаря этому, Эстония, Латвия и Литва получили возможность участвовать в программах приграничного сотрудничества и развивать свои периферийные регионы. Инициированному ЕС проекту железной дороги Rail Baltica, имеющему статус приоритетного, предоставляется финансовая, техническая и правовая поддержка Евросоюза. Маршрут железной дороги позволит странам организовать высокоскоростные пассажирские перевозки, возможно, решить геополитические задачи. Однако привлечь транзитные грузы странам на железнодорожный маршрут едва ли удастся. Деловые круги стран Балтии в перспективе заинтересованы в привлечении транзитных грузов, прежде всего в порты. Для того, чтобы это оставалось возможным, требуется поддерживать сухопутную инфраструктуру, ведущую к портам. Исторический опыт показывает, что главным фактором развития порта является наличие грузов, которые надо доставить в порт. Основным способом доставки грузов в порты традиционно является железная дорога. Порты прибалтийских стран получали заметный импульс ускоренного развития в XIX веке, после завершения строительства железных дорог, связывавших их с российскими регионами, обладавшими богатой грузовой базой. Другой возможностью для развития портов стала их узкая специализация на ловле и обработке рыб или выполнение ими военных функций. Однако в обоих случаях развитие портовой деятельности, вне зависимости от национальной принадлежности портов в XIX – начале XX века, шло в ущерб развитию их коммерческого потенциала.

Предполагаемый в настоящее время полный переход на европейскую колею создаст дополнительные препятствия транзиту с территорий постсоветского пространства,

одновременно облегчая поставки из Польши. Это является дополнительным фактором усиления роли Польши как связующего звена между ЕС и Россией. Кроме того, железнодорожные маршруты между внутренними, не имеющим выход к морю, регионами ЕС и прибалтийскими странами окажется более удобным и, возможно, дешевым.

Выдвинутая в третьей главе (п.3.1.) гипотеза о целесообразности и готовности применения портами стран Балтии стратегии коопетиции в целом не подтвердилась. Выбор стратегии коопетиции представителями портового бизнеса и национальными портовыми организациями исследуемого региона целесообразен в случае возникновения форс-мажорных обстоятельств или в периоды «пиковой» нагрузки, генерируемой, в частности, благоприятной конъюнктурой мировых товарных рынков. После введения антироссийских санкций конкуренция портов стран Балтии за привлечение альтернативных транзитных грузопотоков усилилась. Морские порты стран Балтии в течение последнего десятилетия не рассматриваются в качестве приоритетных участников российской транзитной политики. Вместе с тем их использование может быть интересно евразийским странам, не имеющим выхода к морю, в частности Казахстану. Политическая ситуация в 2022 г. не позволяет дать прогноз о возможностях доставки транзитных грузов сухопутными видами транспорта в порты стран Балтии и из них, хотя интересы российского бизнеса до сих пор присутствуют в портовой отрасли этих стран.

Введение Евросоюзом санкций против РФ ослабило транзитные функции стран Балтии. Выдвинутая в п.3.2. гипотеза о привлечении транзитных грузопотоков через территорию прибалтийских стран подтвердилась частично. На фоне общего падения грузооборота прибалтийских портов по сравнению с допандемийным периодом резкое сокращение в латвийских и эстонских портах и прекращение российского и белорусского транзита через порт Клайпеда частично компенсировано обслуживанием транзита из бывших советских республик. Однако привлечение новых клиентов из постсоветских стран не компенсировало потери российских грузопотоков. Кроме того, преждевременно говорить об устойчивости потоков из третьих стран из-за протяженного сухопутного плеча и напряженной политической ситуации. Интересы транспортно-логистического бизнеса прибалтийских стран, наличие «окон возможностей» санкционной политики ЕС позволяют осуществлять перевалку не попавших под санкции российских грузов в латвийских и эстонских портах в условиях проведения антироссийской государственной политики.

В целом, региональная экономическая политика оказывает заметное влияние на развитие транспортного сектора стран Балтии. Несмотря на небольшую долю, которую занимают Эстония, Латвия и Литва в европейских финансовых программах, получаемая от ЕС помощь имеет адресное назначение и способствует технической модернизации транспортной отрасли.

Инновационные механизмы, внедряемые в данный сектор экономики, позволяют создавать рабочие места, обеспечивать доступность национальных территорий, решать экологические проблемы. Вместе с тем следует отметить, что, несмотря на появившуюся в 2011 г. возможность оказывать поддержку портовому сектору, ЕС финансирует лишь «вспомогательную» деятельность портов стран Балтии: реформируются службы спасения, оптимизируется управление портами, на более ранних этапах модернизировалось навигационное оборудование. Поэтому порты, как хозяйствующие субъекты, в процессе реализации программ развития должны рассчитывать на свои ресурсы и ограниченную поддержку государства.

Список литературы

1. Альтернатива оплаты транзита через литовский банк найдена - URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/alternativa-oplaty-tranzita-cherez-litovskiy-bank-naydena/> (дата обращения: 11.08.2022)
2. Антоненко, О. Латвийский олигарх Айвар Лембергс попал под санкции США. Под угрозой работа Вентспилсского порта // Русская служба Би-би-си, Рига. 10.12.2019 - URL: <https://www.bbc.com/russian/features-50729930>. (дата обращения: 20.04.2020)
3. Бакланова М.П. Региональное планирование в Японии. Владивосток. Дальнаука. 2003. С.38.
4. Баранский Н.Н. Избранные труды. Становление советской экономической географии. М. Мысль. 1980.
5. Барро П., Сала-и-Мартин Х. Экономический рост. М., Бином. Лаб. Знаний, 2010, 824 с.
6. Белоруссия в I полугодии поставила на экспорт через порты РФ около 2 млн грузов - URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/belorusiya-v-pervom-polugodii-postavila-na-eksport-cherez-porty-rf-okolo-2-mln-gruzov> (дата обращения: 01.08.2022)
7. Белоруссия лишилась доли в Клайпедском терминале ВКТ <https://rupec.ru/news/49698/> 11.08.2022
8. Белоруссия построит порт на северо-западе России - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5504274> (дата обращения: 11.08.2022)
9. БЕЛТА - URL: <https://www.belta.by/> (дата обращения: 26.3.2008)
10. Бранденбургер А., Нейлбафф Б. Co-opetition. Конкурентное сотрудничество в бизнесе. М. Омега-Л. 2012. 352 с.
11. Бусыгина И. М., Климович С. А. Коалиция внутри коалиции: страны Балтии в Евросоюзе // Балтийский регион. 2017. Т. 9, No 1. С. 7—26.
12. Бусыгина И. М., Филиппов М. Г. Изменение стимулов и стратегий национальных правительств в условиях многоуровневого управления в Европейском союзе // Полис. Политические исследования. 2020. No 5. С. 148—163.
13. Бусыгина И., Филипов М. Евросоюз от частного к общему. Пределы и перспективы геополитики ЕС // Россия в глобальной политике. 2010. Т. 8, No 1. с. 121-133.
14. В Рижском порту возведут еще один ангар для зерновых - URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/v-rizhskom-portu-vozvedut-eshche-odin-angar-dlya-zernovykh/> (дата обращения: 30.08.2022)

15. В Эстонии заявили, что проект Rail Baltica отстает от графика на несколько лет
<https://tass.ru/ekonomika/12671889>
16. Вентспилсский порт 100 лет назад. Электронный новостной портал «Ventasbalss.lv» - URL:
<https://rus.ventasbalss.lv/zinas/vesti-svobodno-porta/35307-ventspilsskij-port-100-let-nazad>
17. Внешнеторговые транспортные операции и логистика/под ред. проф. Д. С. Николаева. М. АНКЛ.1998.
18. Вострухова Н. Латвия привлекает уголь в свои порты - URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/latviya-privlekaet-ugol-v-svoi-porty/> (дата обращения: 27.07.2022)
19. Вроблевская С.А. Европейская региональная политика как фактор внешнеэкономических связей России и стран Прибалтики // Экономика и управление. 2017(2), с.12-19.
20. Головизнин А. Российским портам не хватает мощностей, чтобы забрать из Прибалтики все. Интервью «ДП» директора по направлению «Аналитика и логистика» ООО «Морстройтехнология» Александра Головизнина. 03.09.2018,
https://www.dp.ru/a/2018/09/02/Nam_samim_nikak. (дата обращения: 20.04.2020)
21. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М. ГУВШЭ. 2000. С. 403.
22. Гранберг А.Г., Суслов В.И. Коалиционный анализ многорегиональных систем: теория, методология, результаты анализа (СССР накануне распада). Научный доклад. Новосибирск. 1993. С. 62
23. Грузооборот морских портов России за I полугодие 2022 года снизился на 0,5% — до 410 млн тонн - URL: <https://portnews.ru/news/332107/>
24. Грузооборот морских портов России за январь – декабрь 2019 года. АО «Морцентр-ТЭК» - URL:
<http://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2019-goda> (дата обращения: 10.05.2020)
25. Грузооборот морских портов России за январь 2020 г. АО «Морцентр-ТЭК» - URL:
<http://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-2020-g> (дата обращения: 10.05.2020)
26. Грузооборот порта Рига (Латвия) за первое полугодие 2022 года вырос на 11,5% – до 11,32 млн тонн - URL: <https://portnews.ru/news/332161/>(дата обращения: 12.07.2022)
27. Губернатор Кубани: в рамках создания Южного хаба мощность портов региона увеличат на 30% // Морские порты. 2020. № 1. URL:
<http://www.morvesti.ru/news/1679/83085/>. (дата обращения: 20.04.2020)

28. Губернатор: участки для строительства белорусского порта в Ленобласти дадут в аренду - URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/97777/> (дата обращения: 05.09.2022)
29. Гугняк В. Я. Власть как основополагающий принцип хозяйственной деятельности (или несколько замечаний об экономической концепции Франсуа Перру)/ Экономическая теория на пороге XXI века. Под ред. Ю. М. Осипова, В. Т. Пуляева. СПб. : Петрополис, 1996.
30. Делегация из Белоруссии обсудила в Мурманске перевалку удобрений через порт - URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/97568/> (дата обращения: 24.08.2022)
31. Демин В., Карелина М., Терентьев А. Методика достижения динамического баланса между величинами пропускных способностей транспортно-складских комплексов и грузопотоков в логистических системах // Логистика. 2018. №2. С. 32-36.
32. Европейская транспортная политика: тенденции и приоритеты // Вестник транзитного бизнеса. 1998. №41. С. 6–8.
33. Евтихова С.А., К вопросу о сценариях развития транспортной инфраструктуры стран Балтии в XXI веке // Проблемы современной экономики. 2023 №2. с. 262-266
34. Европейский союз в глобальном экономическом управлении / Отв. ред. М. В. Стрежнева. М., 2017.
35. Единая транспортная система/под ред. В. Г. Галабурды. М. Транспорт. 2001;
36. Ерасова Е.А. Конкурентоспособность экономики современной России: показатели и экспертные оценки//Вестник СПбГУ. Серия Экономика. 2002. Вып.2.
37. Ефимова Е. Г., Воловой В., Вроблевкая С. А. Морские порты Восточной Балтики и транзитная политика Российской Федерации: конкуренция или сотрудничество? // Балтийский регион. 2021 Т. 13, № 3 С. 125—148.
38. Ефимова Е.Г., Вроблевская С.А. К вопросу об интеграции логистических систем В сборнике: Наука СПбГУ – 2020. Сборник материалов Всероссийской конференции по естественным и гуманитарным наукам с международным участием. Санкт-Петербург, 2021. С. 864-865.
39. Ефимова Е.Г., Вроблевская С.А. Инновационная среда как фактор развития международной транспортной инфраструктуры В сборнике: Science SPbU-2020. Сборник материалов Международной конференции по естественным и гуманитарным наукам. Санкт-Петербургский государственный университет. 2021. С. 906-907
40. Ефимова Е.Г., Вроблевская С.А. Транспортно-транзитная политика в регионе Балтийского моря: интересы стран Балтии и позиции России В сборнике: Эволюция международной

- торговой системы: проблемы и перспективы. Материалы Международной конференции. 2017. с. 174-189.
41. Ефремова К. А. От регионализма к трансрегионализму: теоретическое осмысление новой реальности // Сравнительная политика. 2017. Т. 8, No 2. С. 58—72.
 42. Железнодорожные грузоперевозки в Литве упали на треть из-за санкций против Москвы и Минска - URL: <https://infranews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/60278-zheleznodorozhnyegruzoperevozki-v-litve-upali-na-tret-iz-za-sankcij-protiv-moskvy-i-minska/> (дата обращения: 31.08.2022)
 43. Зверев Ю.М., Межевич Н.М. Вызовы региональной безопасности: Балтийский вектор. Международная жизнь. 2021. № 1. С. 28.
 44. Импорт из ЕС в РФ за март-май 2022, с возможным движением через Казахстан и Турцию - URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/import-iz-es-v-rf-za-mart-may-2022-s-vozmozhnym-dvizheniem-cherez-kazakhstan-i-turtsiyu/> (дата обращения: 23.08.2022)
 45. Казахстан переориентирует грузы, находящиеся на территории РФ, на латвийские порты - URL: <https://portnews.ru/news/326175/> (дата обращения: 04.03.2022)
 46. Китай и Восточная Европа: звенья нового Шелкового пути / отв. ред. В. Михеев, В. Швыдко. М. : ИМЭМО РАН, 2016.
 47. Клайпедский порт Литвы начал экспорт зерновых нового урожая - URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/97593/> (дата обращения: 25.08.2022)
 48. Корсунский Б.Л., Леонов С.Н. Управление развитием проблемного региона/ Отв. ред. П.А. Минакир. РАН. ДО. Ин-т экон. исследований. Хабаровск: РИОТИП. 2006.
 49. Корякин И. Российским грузам преграждают путь. Чем чреват запрет транзита через страны Прибалтики - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5270626> (дата обращения: 22.03.2022)
 50. Крупная партия агропродукции Украины отправлена через порт Клайпеда (Литва) - URL: <https://portnews.ru/news/333963/> (дата обращения: 16.08.2022)
 51. Кузнецов Д. А. Феномен трансрегионализма: проблемы терминологии и концептуализации // Сравнительная политика. 2016. No 2. С. 14—25.
 52. Куренков П., Сафронова А., Кахриманова Д. Логистика международных интермодальных грузовых перевозок // Логистика. 2018. №3. С. 24-27.
 53. Леш А. Пространственная организация хозяйства. М. Наука, 2007, 664 с.

54. Литва получила еще 100 млн литов из Европейского фонда регионального развития. Литовский курьер. - URL: <https://www.kurier.lt/litva-poluchila-eshhe-100-mln-litov-iz-evrop/> (дата обращения 15.03.2018)
55. Литва теряет российские грузопотоки - URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/litva-teryaet-rossiyskie-gruzopotoki/> (дата обращения: 25.08.2022)
56. Литовские железные дороги в пятницу возобновят транзит в Калининград - URL: <https://www.interfax.ru/world/853519> (дата обращения: 22.07.2022)
57. Литовские железные дороги начали перевозить нефтепродукты для Украины в обход Белоруссии - URL: <https://www.interfax.ru/world/852936> (дата обращения: 19.07.2022)
58. Между принципами и прагматизмом. Взгляд на украинский кризис из Бразилии, Индии, Китая, ЮАР [Электронный ресурс] / ред. Феликс Хетт, Моше Вин. Берлин, 2015. С. 5. - URL: <https://library.fes.de/pdf-files/id-moe/11511.pdf>
59. Межевич Н. М., Шамахов В. А. Беларусь и государства Прибалтики в системе транспортной политики России и Китая: научный доклад. СПб. : ИПЦ СЗИУ РАНХиГС, 2019.
60. Межевич Н.М., Сенник Н.М.. Экспертный доклад / Санкт-Петербург, 2021. Сер. Экономика. 37 с.
61. Мейзер А. Порты — 2017: транзитные игры и поиски обхода России. ИА REGNUM.07.01.2018. URL:<https://regnum.ru/news/2364954.html>. (дата обращения: 20.04.2020)
62. Минтранс Литвы призвал проложить европейскую железнодорожную колею в порт Клайпеды - URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/mintrans-litvy-prizval-prolozhit-evropeyskuyu-zheleznodorozhnyu-koleyu-v-port-klaypedy/> (дата обращения: 28.08.2022)
63. Мировой лидер контейнерных перевозок продаст последний актив в России - URL: <https://www.rbc.ru/business/29/08/2022/630cc9189a794786d27525b4>
64. Модели в географии. Сборник статей / Под ред. Р. Дж. Чорли и П. Хаггета. М: Прогресс, 1971. 381 с.
65. Molycorp купил последние акции силламяэского завода Silmet - URL: <https://rus.delfi.ee/statja/60405298/molycorp-kupil-poslednie-akcii-sillamyaesko-zavoda-silmet>.
66. Объем транзита грузов в Калининград через Литву к осени-зиме может быть частично восстановлен - URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/obem-tranzita-gruzov-v->

- kaliningrad-chez-litvu-k-oseni-zime-mozhet-byt-chastichno-vostranovlen/ (дата обращения: 16.08.2022)
67. Оленченко В. А., Межевич Н. М. Вишеградская группа и Балтийская ассамблея: коалиции внутри Евросоюза в российском внешнеполитическом восприятии // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3. С. 25.
 68. Основной акционер Клайпедского Терминала насыпных грузов выкупит долю "Беларуськалия" <https://www.interfax.ru/world/860496> (дата обращения: 02.09.2022)
 69. Официальный журнал Европейского Союза Л 56. Том 65. 28.02.2022. - URL: https://uslugi.tpprf.ru/sanctions_2022/files/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D1%80%D0%B5%D1%82%20%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B2%20%D0%95%D0%A1%20%D1%80%D1%83%D1%81%20.pdf (дата обращения: 10.08.2022)
 70. Официальный сайт Eesti Raudtee - URL: <https://www.evr.ee/ru/o-predpriyatii>
 71. Официальный сайт Вентспилсского порта - URL: <https://www.portofventspils.lv/ru/>
 72. Официальный сайт компании Bega - URL: <http://www.bega.lt/ru/terminaly/nalivnye-gruzy/sypucie-gruzy>
 73. Официальный сайт порта Клайпеда - URL: <https://www.portofklaipeda.lt/>
 74. Официальный сайт порта Лиепая - URL: <https://liepaja-sez.lv/ru/>
 75. Официальный сайт Свободного Порта Рига - URL: <https://rop.lv/ru/>
 76. Официальный сайт Федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация морских портов Балтийского моря» - URL: http://www.pasp.ru/morskie_porty_baltiyskogo_morya (дата обращения: 10.05.2020)
 77. Перевалка железной руды через порт Усть-Луга упала почти вполтину за год - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5435757> (дата обращения: 29.06.22)
 78. Перевалка экспорта в морских портах России в первом полугодии сократилась на 0,4% – до 356,3 млн тонн - URL: <https://portnews.ru/news/334433/>
 79. Пилясов А.Н. Региональная промышленная политика в арктических территориях: какая она есть и какой ей быть? Север и рынок: формирование экономического порядка. 2021. № 3 (73). С. 7-29.

80. Плюс в портах Латвии – относительная величина - URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/plyus-v-portakh-latvii-otnositelnaya-velichina/> (дата обращения: 31.08.2022)
81. Порт Рига в 2021 году инвестировал в развитие своей инфраструктуры 11,7 млн евро - URL: <https://portnews.ru/news/332523/> (дата обращения: 19.07.2022)
82. Порт Рига подписал меморандум о сотрудничестве с Узбекистаном - URL: <https://portnews.ru/news/334323/> (дата обращения: 29.08.2022)
83. Порт Силламяэ. Буклет. 2018. с. 4 - URL: [URL:http://www.silport.ee/SILPORT_booklet_ru.pdf](http://www.silport.ee/SILPORT_booklet_ru.pdf)
84. Портер М. Конкурентное преимущество. Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость. М. Альпина Паблишер. 2019. 716 с.
85. Построить транспортный каркас новой реальности - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5356864> (дата обращения: 24.05.2022)
86. Потребности рынка газа в два-три раза превышают возможности СПГ-терминала Литвы - URL: <https://tass.ru/ekonomika/15599035> (дата обращения: 30.08.2022)
87. Прибалтика: обзор рынка, российский экспорт, торговый оборот. Единый информационный портал «Экспортеры России» - URL: <http://www.rusexporter.ru/research/country/detail/2142/> (дата обращения: 10.05.2020)
88. Продолжается обсуждение статуса Лиепайского порта. Информационное агентство РЖД-ПАРТНЕР.РУ
89. Прохоров В., Адуконис Н. Значение комплекса грузовых терминалов в порту Усть-Луга для экономики России // Логистика. 2018. №3. С.32-38.
90. Пунегов А. Политолог Межевич рассказал о плачевности ситуации в Калининграде - URL: <https://www.osnmedia.ru/obshhestvo/politolog-mezhevich-rasskazal-o-plachevности-situatsii-v-kaliningrade/> (дата обращения: 23.08.2022)
91. Распоряжении Правительства РФ от 10.07.2001 N 910-р (ред. от 06.06.2002) «О программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2002 - 2004 годы)». П.4.1. - URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_32708/3b3b53006caa0494391f22e898ffba8e1a78716b/
92. Региональное развитие: опыт России и Европейского Союза / Рук. авт. колл. и отв. ред. А.Г. Гранберг. М.: Экономика. 2000. С. 155.

93. Россия ощущает дефицит специализированных терминалов для перевалки химических грузов – эксперты - URL: <https://portnews.ru/news/329855/> (дата обращения: 26.05.2022)
94. Россия считает, что Евросоюз недостаточно давит на Литву в вопросе калининградского транзита - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5458321> (дата обращения: 11.07.2022)
95. Скорлыгина Н. Прощай, контейнер - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5238836> (дата обращения: 02.03.2022)
96. Скорлыгина Н. Транзит вежливости - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5448675> (дата обращения: 07.07.2022)
97. Специфика региональной политики в странах Балтии - URL: <https://economy-web.org/?p=450>
98. Стратегическое управление: регион, город, предприятие / Под ред. Д.С. Львова, А.Г. Гранберга, А.П. Егоршина М. Экономика. 2004. С. 42
99. Тироль Ж. Рынки и рыночная власть: теория организации промышленности. в 2 тт. СПб.: Экономическая школа 2000. XLII+745 с.
100. Транзитный ответ - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5447700> (дата обращения: 06.07.2022)
101. Управление Вентспилского свободного порта, Агентство развития Вентспилса, Ассоциация развития бизнеса и Латвийская ассоциация транзитного бизнеса.
102. Федеральное государственное бюджетное учреждения «Росморпорт» - URL: http://www.rosmorport.ru/filials/spb_seaports/ (дата обращения: 10.11.2020).
103. Филей А. Все начиналось с русской торговли: почему Рижский порт переживает кризис - URL: <https://www.rubaltic.ru/article/kultura-i-istoriya/19022020-vse-nachinalos-s-russkoy-torgovli-pochemu-rizhskiy-port-perezhivaet-krizis/>
104. Хлутков А. Д., Межевич Н. М. Воспоминания о будущем: традиционные российские хозяйственные практики в новых внешнеполитических условиях. Статья первая. Промышленная политика // Управленческое консультирование. 2022. № 4. С. 10–18
105. Холопов К.В., Раровский П.Е. Российский рынок международного контейнерного транзита в 2019 году и перспективы его развития// Российский внешнеэкономический вестник. 2019. №9. С. 61-68.
106. Цукалис Л. Новая европейская экономика: попытка переосмысления. СПб. Петрополис. 2001. с.310.

107. Чернов В. Балтийские итоги. Информационный портал PortNews. 2019. URL:<https://portnews.ru/comments/2619/>. (дата обращения: 20.04.2020)
108. Чернов В. Балтийский исход: куда уйдут российские грузы из портов Прибалтики URL:<https://portnews.ru/comments/3221/> 11.08.2022 (дата обращения: 25.08.2022)
109. Шамахов В. А., Межевич Н. М., Го Шухун. Некоторые замечания к оценке потенциальной роли транзита из КНР через государства Прибалтики // Управленческое консультирование. 2021. No 12. С. 10–16.
110. Шилов А. А., Янговский А. А., Потапенко В. В. Оценка потенциального влияния санкций на экономическое развитие России и ЕС // Проблемы прогнозирования. 2015. No 4. С. 3–16.
111. Экономическая политика: региональное измерение. / Под ред. П.А. Минакира. Владивосток: Дальнаука. 2001. С. 6.
112. Эстония завершает первый этап строительства СПГ-терминала - URL: <https://www.interfax.ru/business/860145> (дата обращения: 31.08.2022)
113. Эстонская авиакомпания Estonian Air прекратила работу. РБК - URL: <https://www.rbc.ru/business/08/11/2015/563e72a79a79470a747747cf>
114. Eesti Raudtee. В постоянном движении 2019 - URL: https://www.evr.ee/images/Files/ER2019_kataloog_RU.pdf (In Russian)
115. Yara Latvija открывает склад фасовки и хранения минеральных удобрений в Рижском порту <https://portnews.ru/news/333751/> (дата обращения: 12.08. 2022)
116. Arslan B. The interplay of competitive and cooperative behavior and differential benefits in alliances // Strategic Management Journal. 2018. Vol. 39. P.3222–3246. doi: 10.1002/smj.2731.
117. Arthur, W. Brian ‘Competing Technologies, Increasing Returns, and Lock-In by Historical Events’, Economic Journal, (1989), Vol. 97. Pp. 642-665.[1]
118. Ashford E. Will the Kaliningrad Crisis Lead to War? - URL: <https://foreignpolicy.com/2022/06/24/kaliningrad-russia-lithuania-crisis-lead-to-war/> (дата обращения: 24.07.2022)
119. Bache I., Bartle I., Flinders M. Multi-Level Governance. Handbook on Theories of Governance / ed. by C. Ansell, J. Torfing. Cheltenham, United Kingdom, 2016.
120. Bache I., Flinders M. Themes and issues in multi-level governance // Multi-Level Governance in Theory and Practice / ed. by I. Bache, M. Flinders. Oxford, 2004.

121. Barney J.B. Firms resources and sustained competitive advantage // *Journal of Management*. 1991. Vol.17(1). P. 99-120. doi:10.1177/014920639101700108.
122. Baumann O., Eggers J. P., Stieglitz N. Colleagues and Competitors: How Internal Social Comparisons Shape Organizational Search and Adaptation // *Administrative Science Quarterly*. 2019. Vol.64, No 2, P. 275-309 doi:10.1177/0001839218766310
123. Bengtsson M., Kock S. Coopetition—Quo vadis? Past accomplishments and future challenges // *Industrial Marketing Management*. 2014. Vol.43. P.180–188. doi.org/10.1016/j.indmarman.2014.02.015.
124. Borzel T. A., Risse T. Grand Theories of Integration and the Challenges of Comparative Regionalism // *Journal of European Public Policy*. 2019. Vol. 26, No 8. P. 1231—1252.
125. Boudevill J.-R. Problems of Regional Economic Planning. Edinburgh. 1966.
126. Bouncken R.B., Clauß T., Fredrich V. Product innovation through coopetition in alliances: Singular or plural governance? // *Industrial Marketing Management*. 2016. Vol. 53. P. 77–90. doi.org/10.1016/j.indmarman.2015.11.011.
127. Bristow G. Everyone’s a “winner”: problematising the discourse of regional competitiveness // *Journal of Economic Geography*. 2005. Vol. 5 P. 285-304.
128. Button K., Pentecost E. Regional Economic Performance within European Union. Edward Elgar Publishing Limited. 1999.
129. Central Statistical Bureau of Latvia - URL: http://www.csb.gov.lv/en/stats_table_metadata/35/TARGET=_blank>Detailed information,
 130. Chai L., Li J., Tangpong Ch., Clauss Th. The interplays of coopetition, conflicts, trust, and efficiency process innovation in vertical B2B relationships // *Industrial Marketing Management*. 2020. Vol. 85. P. 269-280. doi.org/10.1016/j.indmarman.2019.11.004.
 131. Chang Y.T., Lee P.T.W. Overview of interport competition: issues and methods // *Journal of International Logistics and Trade*. 2007. Vol. 5. No. 1. P. 99–121. doi:10.24006/jilt.2007.5.1.006.
 132. Chatterjee S., Matzler K. Simple Rules for a Network Efficiency Business Model: the case of Vizio // *California Management Review*. 2019. Vol. 61(2). P. 84-103. doi:org/10.1177/0008125618825139.
 133. Chen T., Lee P.T.W., Notteboom T. Shipping line dominance and freight rate practices on trade routes: the case of the far east-south Africa Trade, //<i>International Journal of Shipping and Transport Logistics</i>. 2013. Vol. 5. No. 2. P. 155–173. doi:10.1504/IJSTL.2013.053233.
 134. COHESION OPEN DATA PLATFORM <https://cohesiondata.ec.europa.eu/>

135. Commission Staff Working Document Ex post evaluation of the ERDF and Cohesion Fund 2007-13 Brussels, 19.9.2016 SWD(2016) 318 final P.5. - URL: https://www.espa.gr/elibrary/expost_ERDF_CF_report_en_en.pdf.
136. Cozzolino A., Rothaermel F.T. Discontinuities, competition, and cooperation: Cooperative dynamics between incumbents and entrants // *Strategic Management Journal*. 2018. Vol. 39. P.3053-3085. doi:10.1002/smj.2776.
137. Die Politik der dritten Ebene. Regionen im Europa der Union Nomos. Bullman U. (ed.) Baden-Baden. 1994.
138. Doidge M. Joined at the Hip: Regionalism and Interregionalism // *Journal of European Integration*. 2007. Vol. 29, No 2. P. 229—245.
139. Dunford M. Winners and Losers: the New Map of Economic Inequality in the European Union // *European Urban and Regional Studies*. 1994. Vol. 1. P. 95–114.
140. Dunford M., Kafkalis G. *Cities and Regions in the New Europe*. London. Belhaven Press. 1992.
141. Efimova E. G., Volovoy V., Vroblevskaya S. A. Sea ports of the Eastern Baltic and the transit policy of the Russian Federation: competition or cooperation? // *Baltic region*. 2021 Vol. 13, No. 3 S. 125-148. (In English)
142. Efimova E. & Vroblevskaya S. Are Eastern Baltic Ports the drivers of Eurasian trade? // *International Journal of Management and Economics*. 2019. Vol. 55. No 3. P. 1-14. doi.org/10.2478/ijme-2019-0014. (In English)
143. Estrada I., Faems D., de Faria P. Coepetition and product innovation performance: The role of internalknowledge sharing mechanisms and formal knowledgeprotection mechanisms // *Industrial Marketing Management*. 2016. Vol. 53(2). P.56-65. doi.org/10.1016/J.INDMARMAN.2015.11.013.
144. European Commission. Official website - URL: <http://ec.europa.eu/>
145. Greve H., Rowley T., Shipilov A. *Network advantage: How to unlock value from your alliances and partnerships*. New York, NY: John Wiley & Sons. 2014. 320 p.
146. High Level Group. Report on the Trans-European Transport Network 2003 (известен также как Van-Miert Report) - URL: https://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_report_kv_m_en.pdf
147. Hocking B. Regionalism: an international relations perspective // Keating M., Lounhlin J. (eds) *The Political Economy of Regionalism*. Frank Cass. London. 1996.

148. Hooghe L., Marks G. Unraveling the Central State, But How? Types of Multi-level Governance. Vienna, 2003 - URL: ali.pitt.edu/530/2/pw_87.pdf
149. Hoyle B.S., Knowles R. Modern Transport Geography In: Modern Transport Geography. Belhaven. London. 1992.
150. Interreg Baltic Sea Region - URL: <https://interreg-baltic.eu/>
151. Johnson D., Turner C. Strategy and Policy for Trans-European Networks. Palgrave MacMillan. 2007.
152. Jorde J.M., Teece D.J. Competition and cooperation: Striking the right balance // California Management Review. 1989. Vol. 31(3). P.25-37. doi: 10.2307/41166568.
153. JSC RB Rail. Annual Report for the year ending 31.12.2021. Riga. 2022 - URL: <https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2022/05/RB-rail-AS-Annual-report-2021.pdf>
154. Jung H., Kim J., Shin K.S. Importance Analysis of Decision Making Factors for Selecting International Freight Transportation Mode //The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2019. Vol.35(1) P. 055-062. doi: 10.1016/j.ajsl.2019.03.008
155. Keating M., Hooghe L. By passing the nation-state? Regions in the EU policy process // J.J. Richardson (ed.) Policy making in the European Union. Routledge. London. 1995.
156. Key achievements of Regional Policy 2014-2020. - URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/EN/policy/what/key-achievements/
157. Lado A.A., Boyd N.G., Hanlon S.C. Competition, cooperation, and the search for economic rents: A syncretic model // Academy of Management Review. 1997. Vol. 22(1). P.110-141. doi: 10.2307/259226.
158. Lee P.T.W., Lam J.S.L A review of port devolution and governance models with compound eyes approach // Transport Reviews. 2017. Vol. 37. No. 4. P. 507–520. doi:10.1080/01441647.2016.1254690.
159. Lee P.T.W., Lam J.S.L. Developing the fifth generation ports model // Dynamic shipping and port developments in the globalized economy. Vol. 2: Emerging Trends in Ports / P.T.W. Lee, Cullinane K. (Eds). Palgrave MacMillan. London. UK. 2015 P. 186–210, doi:10.1057/9781137514295.
160. Lee T.-C., Wu C.-H., Lee P.T.W. Developing the fifth generation ports model. Impacts of the ECFA on seaborne trade volume and policy development for shipping and port industry in Taiwan maritime policy & management //Maritime Policy & Management. 2011. Vol. 38, No. 2. P. 1–21. doi:10.1080/03088839.2011.556674.

161. Leiblein M.J., Chen J.S., Posen H.E. Resource Allocation in Strategic Factor Markets: A Realistic Real Options Approach to Generating Competitive Advantage // *Journal of Management*. 2017. Vol. 43 No. 8, P. 2588 –2608. doi: 10.1177/0149206316683778.
162. Liebowitz S.; Margolis S., Bouckaert B., De Geest G. (eds.). *Encyclopedia of Law and Economics. Volume I. The History and Methodology of Law and Economics*. Cheltenham: Edward Elgar. 2000. p. 985. - URL: <https://web.archive.org/web/20101206033616/http://encyclo.findlaw.com/0770book.pdf>
163. LIETUVOS RESPUBLIKOS KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO ĮSTATYMAS 1996 m. gegužės 16 d. Nr. I-1340 Vilnius / Закон Литовской республики «О Клайпедском государственном морском порте» № I-1340 от 16 мая 1996 г. Вильнюс - URL: <https://rudocs.exdat.com/docs2/index-602953.html>
164. *Managing Multipartner Strategic Alliances*. T.K. Das (ed). Charlotte, NC : Information Age Publishing. 2015. 278 p.
165. Mathieson R.S. *The Soviet Union: an Economic Geography*. Heinemann Educational Books. London. 1975.
166. *Multilevel Governance and Partnership. The Van den Brande Report*. Prepared at the request of the Commissioner for Regional and Urban Policy Johannes Hahn. October 2014. P. 10 - URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/informing/dialog/2014/5_vandenbrande_report.pdf
167. Myrdal G. *Economic Theory and Under-developed Regions*. London. 1957.
168. Nelson, R; Winter, S. *An evolutionary theory of economic change*. Harvard University Press. 1982.
169. *Nordic Regions and Transfrontier Co-operation*. Copenhagen. Nordic Council. 1991.
170. North D. N. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge University Press, 1992.
171. North D.C. *Institutions, institutional change and economic performance*. New York: Cambridge University Press. 1990. 164 p.
172. Nowak M.A., Sigmund K., Liebowitz M.L. *Cooperation versus Competition // Financial Analysts Journal*. 2000. Vol. 56(4). P. 13-22.doi:10.2469/faj.v.56.n4.2370.
173. Official Journal Council Directive of 29 July 1991 on the development of the Community's Railways (91/440/EC), OJL 237 of 24 August 1991, pp. 25-8

174. Official Journal Directive 2001/16/EC of the European Parliament and European Council of 19 March 2001 on the interoperability of the trans-European conventional rail system, OJL 110 of 20 April 2001, pp.1-27.
175. Official Journal. Corrigendum to Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No 169/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network // OJL 201. P. 1–55.
176. Official statistics portal of Latvia - URL: http://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur__transp_kravas_ikgad/TRG250.px/table/tableViewLayout1/ (дата обращения: 20.08.2022)
177. Pavuk O.A. Comparison of port activities of the East Coast of the Baltic Sea: 1996–2016. 2017. Technology Audit and Production Reserves. 4(5(36)):15-19.
178. Perroux F. L'économie du XX siècle. Paris. 1961
179. Petraite M., Dlugoborskyte V. Hidden champions from small catching-up country: leveraging entrepreneurial orientation, organizational capabilities and Global networks // Global Opportunities for Entrepreneurial Growth: Coopetition and Knowledge Dynamics within and Across Firms / S. Sindakis, Theodorou P (eds).. UK. Emerald Publishing. 2018. P. 91-123. doi.org/10.1108/978-1-78714-501-620171008.
180. Pilyasov A.N., Tsukerman V.A. Economic Benefits and Costs of Platform Solutions in the Modern Development of Natural Resources of the Russian Arctic IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, Vol. 666, № 4, c. 042088-042088
181. Rail Baltica Global Project Cost Benefit Analysis Final Report. Ernst & Young. 2017. P.133
182. Regional Problems and Policies in the United Kindom. OECD. Paris. 1994. P.90.
183. Regions in the European Community. Jones B. and Keating M. (eds.) Oxford University Press. Oxford. 1995.
184. Reuer J. J., Lahiri N. Searching for alliance partners: Effects of geographic distance on the formation of R&D collaborations //Organization Science. 2014. Vol.25 (1). P. 283–298. doi:org/10.1287/orsc.1120.0805.
185. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. Fifth Edition. 2020. NY: Routledge. 456 p.
186. Science in the Third Reich M. Szöllösi-Janze (ed.). Oxford and New York: Berg Publishers, 2001, 289 p.
187. Smart Specialisation Platform EC <https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/blue-growth>

188. Special Areas Development Act. См. Armstrong H., Taylor J. Regional Economics and Policy. London: Harvester Wheatsheaf. 1993. P.363.
189. 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. pp.121-135.
190. Statistics Estonia [URL:http://pub.stat.ee](http://pub.stat.ee) (accessed: 20.08.2022)
191. Statistics Lithuania. Official Statistics Portal URL:<https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?#/> (дата обращения: 20.08.2022)
192. Storper M. The Regional World. Territorial Development in Global Economy. The Guilford Press. New York; London. 1997. P. 264.
193. Strese S., Meuer M.W., Flatten T.C., Brettel M. Examining cross-functional cooperation as a driver of organizational ambidexterity// Industrial Marketing Management. 2016. Vol. 57. P. 4–11. doi.org/10.1016/j.indmarman.2016.05.008.
194. Teece D.J; Pisano G., Shuen A. Dynamic Capabilities and Strategic Management // Strategic Management Journal. 1997. Vol. 18(7). P. 509-533. doi:10.1142/9789812796929_0003.
195. Temple M. Regional Economics. London: St.Martin’s Press. 1994. P.230–239.
196. Transport in Latvia. Central Statistical Bureau of Latvia. Riga. 2021. https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2021-08/Nr_17_Transports_Latvija_2021_%2821_00%29_LV_EN.pdf
197. Vinois J.-A. Creation of a European railway area against the background of the White Paper on European Transport Policy. 2002. Электронный ресурс: <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/overview/doc/ri-5jav-en.pdf>.
198. White H.P. The geographical approach to transport studies. Discussion Paper in Geography N1. Salford University. Salford. 1977;
199. Williamson O. E. Behavioral Assumptions // The Economic Institutions of Capitalism. Firms, Markets, Relational Contracting. O.E.Williamson (ed). N.Y.: The Free Press. 1985. P.44–52.
200. World Development Indicators. The World Bank Group <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators#>, расчеты автора
201. Yuill D., Bachtler J., Wishlade F. European Regional Incentives 1997-1998. London. Bowker Saur. 1998.

202. Zhang W., Lam J.S.L. Maritime cluster evolution based on symbiosis theory and Lotka-Volterra model // *Maritime Policy & Management*. 2013, Vol. 40, No. 2, P. 161–176, doi:10.1080/03088839.2012.757375.