

*И. С. Гуменюк, Д. Н. Самусенко*

## **АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА НА ИНВЕСТИЦИОННУЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРИМОРСКИХ РЕГИОНОВ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ**

21

С точки зрения сочетания базовых факторов территориального развития максимальным по сравнению с большинством регионов страны потенциалом обладают приморские регионы европейской части России, в которых сформированы или формируются крупные урбанизированные пространства. Именно в этих регионах целесообразно создавать крупные экономические центры, способные использовать выгоды агломерационного и приморского факторов. Инструментом повышения уровня экономического развития и инвестиционной привлекательности данных регионов является реализация крупных инфраструктурных проектов в области транспорта. В статье представлен анализ влияния реализации проектов в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2021 годы)» на повышение уровня экономической эффективности транспортной отрасли в регионе и, как следствие, его инвестиционной привлекательности. Используя классические экономико-географические методы исследования, авторы приходят к выводу о неоднородности разрабатываемых регионов с точки зрения достигнутого результата.

*Given the combination of the basic territorial growth factors, the coastal regions of the European part of Russia, where large urbanized spaces have already been developed or are being developed, are of the greatest potential compared to other regions of the country. It makes perfect sense to set up large economic centers capable of harnessing the benefits of agglomeration and seaside factors in such regions. A tool to improve the level of economic development and investment attractiveness of these regions is the implementation of large transport infrastructure projects. The article analyzes how the implementation of projects under the Federal Target Program “Development of the Transport System of Russia (2010 – 2021)” contributed to an increase in the economic efficiency of the transport industry in the region and, as a consequence, to an increase in the level of investment attractiveness. Using the classical economic and geographical research methods, the authors come to the conclusion that result-wise the regions under study are heterogeneous.*

**Ключевые слова:** приморские регионы, европейская Россия, факторы регионального развития, транспортная система, прямые иностранные инвестиции.

**Keywords:** coastal regions, European Russia, factors of regional development, transport system, foreign direct investment.

### **Введение**

В условиях национальных стратегических приоритетов развития цифровой экономики, технологического и инновационного прорыва регионы России сталкиваются с необходимостью более эффективно ис-



пользовать собственные факторы развития. Данные факторы многообразны, разнородны по своему генезису и степени влияния на показатели регионального роста. Именно в рамках исследования и систематизации влияния различных факторов на развитие территорий разного типа появились классические географические исследования А. Лёша, И. Тюнена, В. Лаунхардта, А. Вебера, А. Маршалла, Й. Шумпетера, Ф. Перру, Дж. Фридмана, Т. Хегерстранда и др. Однако современное представление об иерархической структуре факторов регионального развития чаще всего принято рассматривать через призму двух фундаментальных моделей: пирамида факторов регионального развития, основанная на «пирамиде потребностей» А. Маслоу (предложенная в работах О. В. Кузнецовой [4; 5]), и факторы разной природы, предложенные П. Кругманом [21] в «новой экономической географии». Несмотря на имеющиеся различия этих моделей, а также их подчас объективную критику, данные теории четко указывают на тот факт, что промышленное и инновационное развитие региона базируется на таких фундаментальных факторах, как природно-ресурсный потенциал, выгодность географического положения и инфраструктурная обеспеченность территории. Таким образом, вполне очевидно, что для реализации программ промышленного и инновационного рывка целесообразно прежде всего определить территории, обладающие выгодным географическим положением и достаточным природно-ресурсным потенциалом, чтобы затем обеспечить их насыщение базовыми инфраструктурными элементами.

С точки зрения сочетания базовых факторов территориального развития, по мнению исследователей, наибольшим потенциалом обладают приморские регионы европейской части России, в которых сформированы или формируются крупные (по российским меркам) урбанизированные пространства. Приморское положение позволяет почти всем данным регионам участвовать в обеспечении внешнеторговых операций страны, а наличие агломерационных центров способствует формированию конкурентоспособных зон роста региональной экономики. В новых геоэкономических условиях, возникших после 1991 г., именно приморские территории характеризовались опережающей социально-экономической динамикой [3]. Данная тенденция сохраняется и в настоящее время, невзирая на возникшие процессы геополитической и геоэкономической турбулентности [20].

В связи с этим целесообразно оценить характер развития в приморских регионах европейской части России базовых инфраструктурных элементов, основополагающим среди которых выступает транспорт. Именно транспорт обеспечивает функциональную связность территории [14], создает условия для привлечения инвестиций и, как следствие, формирует основу для наращивания промышленного и инновационного потенциала территории. В рамках данной статьи исследовательский фокус сосредоточен на регионах России, относящихся к категории приморских регионов европейской части страны, в которых формируются или уже сформированы крупные агломерационные приморские пространства. Это г. Санкт-Петербург и Севастополь, Ленинградская, Архангельская, Мурманская, Калининградская и Ростовская области, Республика Крым.



## Постановка цели и задач исследования, методология

Гипотеза исследования базируется на предположении о том, что реализация масштабных инфраструктурных проектов на территории региона не только влияет на изменение общерегиональных параметров развития транспортной системы региона, но и обеспечивает рост инвестиционной привлекательности субъекта.

Для подтверждения гипотезы решались следующие задачи:

1. Определить перечень проектов в сфере создания или реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, реализованных в исследуемых регионах в рамках отраслевой федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)» [11], действие которой было прекращено досрочно с 1 января 2018 г. [10].

2. Оценить степень влияния реализованных проектов на общие показатели развития транспортной системы рассматриваемых регионов в период реализации программы (с 2010 по 2018 г.), сравнив их с более ранними показателями (за 2000 г.).

3. Оценить степень изменения инвестиционной привлекательности исследуемых регионов на основе ретроспективного анализа объема прямых иностранных инвестиций (ПИИ), поступающих в регионы России, и влияние реализованных проектов в сфере транспортной инфраструктуры на изменение уровня инвестиционной привлекательности рассматриваемых регионов России.

Основными методами исследования стали статистический и корреляционный анализ, метод аналитического сопоставления и контент-анализа отчетных документов.

Информационную базу исследования составили данные Федеральной службы государственной статистики в разрезе субъектов РФ [19], данные о реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)» [9], данные Центрального банка России о географии накопленных ПИИ в регионах страны [17].

Сводные итоги по географии накопленных ПИИ в регионах страны формируются в соответствии с принципом активов / пассивов, что не позволяет проводить сопоставления, используя ретроспективные данные, опубликованные Росстатом [8].

## Объективные ограничения при проведении исследования

Несмотря на то что в число рассматриваемых регионов включены Республика Крым и город Севастополь, данные субъекты не рассматривались в ретроспективном анализе ввиду отсутствия сопоставимой статистической информации за период ранее 2015 г. В разрезе оценки уровня развития транспортной инфраструктуры данные регионы будут представлены только в показателях 2017 г.

К числу объективных ограничений при оценке уровня инвестиционной привлекательности рассматриваемых регионов (динамика поступления ПИИ) относится также тот факт, что данные о накопленных



ПИИ в России и о российских ПИИ за рубежом значительно отличаются в международных и национальных источниках информации. Объясняется это рядом причин. В частности, отечественные компании даже в случае легального прямого инвестирования не склонны особенно афишировать на родине факт вывоза своего капитала. В то же время они реже заинтересованы преуменьшать размеры своих вложений в странах, получающих их средства, поскольку обычно ПИИ позитивно воздействуют на принимающую экономику (например, увеличивая число рабочих мест) [4]. Кроме того, до 2015 г. Росстат публиковал сведения о географии накопленных инвестиций, опираясь на методологическую базу, сильно занижавшую объем этих инвестиций. Также ввиду разницы методологии данные Центрального банка России (публикуемые с 2015 г.) нельзя сравнивать с ретроспективными данными Росстата (публиковавшего данные до 2015 г.).

### **Реализация транспортных проектов и показатели эффективности транспортной отрасли в регионах исследования**

Утвержденная в 2008 г. федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России на 2010–2021 годы» стала логическим продолжением предыдущей федеральной программы по развитию транспорта, реализовавшейся в период с 2002 по 2010 г. Общий бюджет программы составил 9085,5 млрд руб. и подразделялся на шесть подпрограмм: «Развитие экспорта транспортных услуг», «Морской транспорт», «Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги», «Внутренний водный транспорт», «Гражданская авиация». В рамках каждой из подпрограмм были профинансированы адресные инвестиционные проекты в конкретных регионах (или группах регионов). В рассматриваемых регионах реализовывались проекты по пяти подпрограммам из шести (исключением стала подпрограмма «Речной транспорт»). В общей сложности осуществлены 24 проекта (рис. 1), при том что в целом в рамках ФЦП в конечном итоге были реализованы 210 проектов (из которых больше половины – 118 проектов – реализовывались в рамках подпрограммы «Гражданская авиация»). Таким образом, на рассматриваемые регионы пришлось порядка 11 % всех реализованных проектов и при этом 18 % от общего объема финансирования, что говорит о приоритетности данных регионов как территорий развития транспортной инфраструктуры в национальном масштабе.

Наряду с инвестиционными проектами в ФЦП финансировались региональные проекты строительства и реконструкции автомобильных дорог. За период реализации программы в исследуемых регионах профинансировано 38 проектов. В число получивших поддержку вошли, например, проекты строительства кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны (Калининградская область) и путепроводов по маршрутам движения скоростных поездов «Сапсан» и «Аллегро» (Санкт-Петербург и Ленинградская область). Также были реконструированы отдельные участки автомобильных дорог в Архангельской, Ростовской и Мурманской областях.



Рис. 1. Проекты по развитию транспорта, реализованные на территории рассматриваемых регионов России в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2021 годы»

Источник: составлен авторами на основе данных [10; 11].

Существенные инвестиционные вложения в транспортные проекты со стороны федерального бюджета нашли прямое отражение в росте



основных макроэкономических показателей, определяющих эффективность развития транспортной отрасли региона. К числу таковых относятся:

- доля транспортной отрасли в формируемом регионом валовом региональном продукте (ВРП);
- доля транспортной отрасли в структуре основных фондов региона;
- доля предприятий транспорта в общем объеме предприятий региона.

Для оценки эффективности реализованных инфраструктурных транспортных проектов нами были проанализированы показатели развития транспортной отрасли в рассматриваемых регионах в сопоставлении со среднероссийскими значениями в трех временных периодах: 2000, 2010 и 2017 гг. Логика выбора данных временных периодов заключалась в попытке оценить масштаб влияния программ на региональные транспортные комплексы. Первый период (2000 г.) позволяет определить состояние транспортной отрасли накануне реализации масштабной программы по развитию национальной транспортной системы. Следующий период (2010 г.) является промежуточным этапом завершения предыдущей и начала новой федеральной программы, позволяя проанализировать промежуточный результат развития транспортной отрасли. Последний период (2017 г.) дает ответ на вопрос о современном уровне развития транспортной отрасли. Результаты статистического анализа в разрезе указанных временных периодов представлены на рисунке 2.

Рисунок 2 демонстрирует существенный прогресс в развитии транспортной отрасли в ряде рассматриваемых регионов при общем росте экономической эффективности отрасли во всех регионах. В 2000 г. практически все исследуемые регионы имели показатели ниже среднероссийского уровня, за исключением Санкт-Петербурга и Архангельской области, в которых вклад транспорта в региональный ВРП был выше среднероссийского. При этом в трех регионах доля предприятий транспорта в общей структуре превышала среднероссийское значение, что говорит о низкой вовлеченности предприятий транспорта в региональную экономику и неэффективной экономической модели их функционирования.

Результаты 2010 г. фиксируют существенное развитие транспортной отрасли во всех исследуемых регионах: все они обладали показателями выше или равными среднероссийскому значению. При этом в сравнении с другими периодами для данного характерна определенная «плотность» регионов в районе среднероссийского уровня. Такой пространственный каркас позволяет говорить о реализации политики выравнивания уровня и темпов развития транспортной отрасли в рассматриваемых регионах, в результате которой хоть и появились регионы-лидеры (Архангельская и Ленинградская области), но общий региональный уровень отличался определенной однородностью и сопоставимостью в характере развития транспортной отрасли.

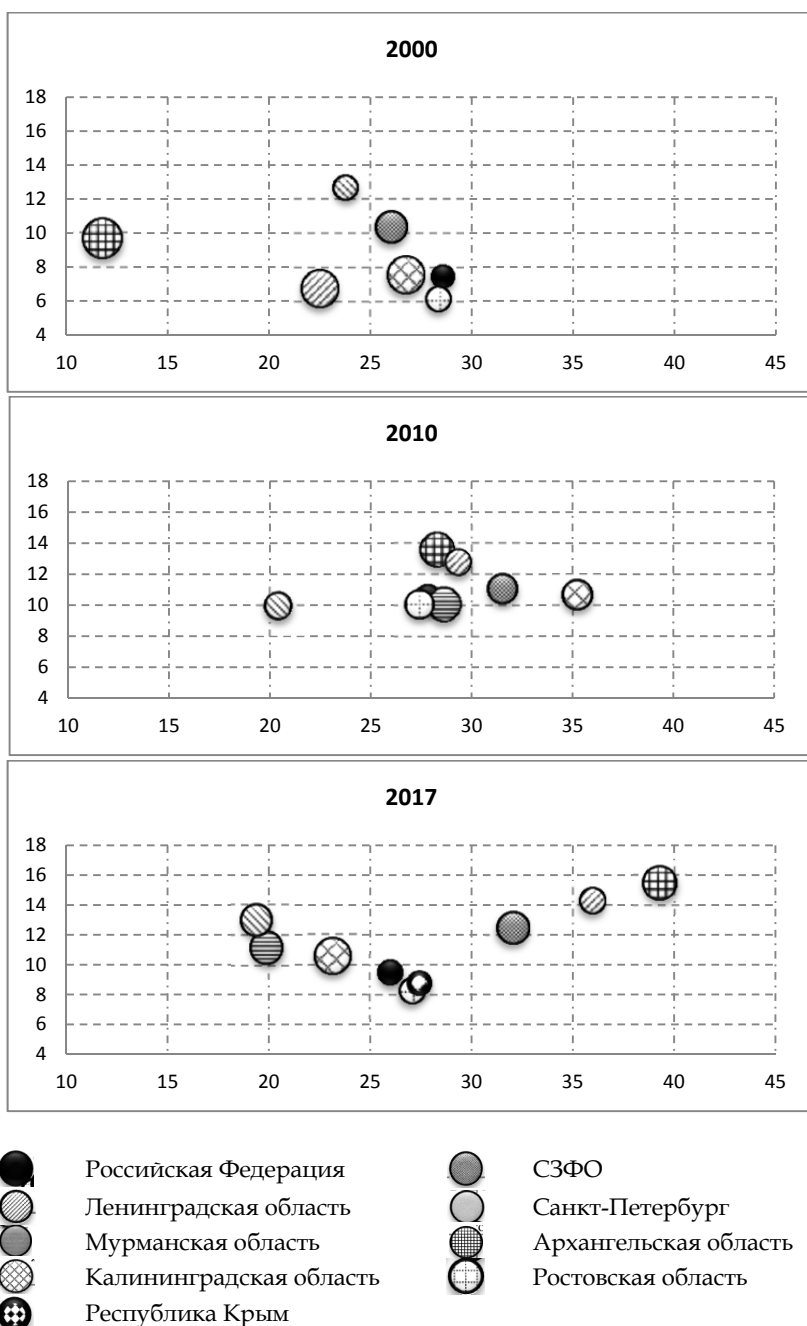


Рис. 2. Экономическая эффективность транспортной отрасли в регионах

*Примечание:* по оси  $x$  — доля транспортной отрасли в структуре основных региональных фондов, %; по оси  $y$  — доля транспорта в структуре регионального ВРП, %; размер фигуры — доля предприятий транспорта в общей структуре предприятий региона, %.

*Источник:* составлен авторами на основе данных [19].



Результаты 2017 г. фиксируют опережающий характер развития транспортной отрасли практически по всех рассматриваемых регионах в сопоставлении со среднероссийским уровнем. При этом наглядно виден существенный «отрыв» уровня экономического развития транспорта в Архангельской и Ленинградской областях. Ленинградская область стала территорией реализации стратегических национальных транспортных проектов, в первую очередь в секторе морского транспорта. Главной их целью было создание портовой инфраструктуры, способной обеспечивать экспортно-импортные операции России с Европейским союзом через акваторию Балтийского моря (строительство порта Усть-Луга, развитие специализированных портовых комплексов в Приморске и Высоцке). В Архангельской области активно реализовывались проекты, направленные на активизацию транспортного сообщения в Арктической зоне России, а также проекты по развитию сети магистральных трубопроводов, проходящих по территории данного региона. В результате в обоих регионах наблюдается существенно более высокий уровень вклада транспортной отрасли в региональный ВРП и более существенная доля транспорта в структуре основных региональных фондов. При этом позиции некоторых регионов в период с 2010 по 2017 г. незначительно ухудшились, в первую очередь это касается Калининградской и Мурманской областей. В этих регионах вклад транспорта в региональный ВРП остался на прежнем уровне, но существенно уменьшилась доля, приходящаяся на транспорт в структуре основных региональных фондов. Такой результат позволяет сделать вывод об опережающих темпах развития в данных регионах других отраслей экономики и низких темпах модернизации транспортного комплекса, в том числе в силу недостаточного финансирования со стороны государства.

### **Оценка изменения инвестиционной привлекательности исследуемых регионов**

В международном движении ПИИ Россия относится к нетто-экспортерам капитала. Согласно данным Центрального банка, к концу 2017 г. объемы накопленных ввезенных прямых инвестиций составили 529,6 млрд дол., а вывезенных за рубеж — 468,6 млрд дол. Активное привлечение иностранного капитала в Россию произошло с началом экономических реформ 1990-х гг. Среди группы стран с переходной экономикой она является лидером по объему накопленных ввезенных прямых зарубежных инвестиций: в 2017 г. ее доля в данной группе составила 53,2%. По вывозу прямых инвестиций за рубеж Россия также лидирует среди стран с переходной экономикой: доля накопленных за рубежом российских прямых инвестиций в данной группе стран составляет 86,6% [15].

При этом отмечается катастрофическое снижение поступающих в Россию потоков ПИИ после событий 2014 г. Так, если в 2010 г. объем поступивших в Россию инвестиций составлял 31,7 млрд дол., а в 2013 г. — 53,4 млрд дол., то в 2014 г. — уже 29,2 млрд дол., в 2015 г. — 11,9 млрд дол. с некоторым повышением в 2016 г. до 37,2 млрд дол. и последующим снижением в 2017 г. до 25,3 млрд дол. Что касается исходящих из России потоков ПИИ, наблюдается следующая картина: в 2010 г. объем





вывезенных из России инвестиций составлял 41,1 млрд дол., в 2013 г. — 70,7 млрд дол. В 2014 г. исходящие потоки несколько снизились — до 64,2 млрд дол., в 2015 г. — уже до 27,1 млрд дол., в 2016 г. — до 26,9 млрд дол., а в 2017 г. произошло некоторое повышение (до 36 млрд дол.). Но если поступающий из-за рубежа капитал способен стимулировать развитие национальной экономики, то исходящие за рубеж инвестиции могут свидетельствовать также о его бегстве из страны [18].

На протяжении 2015—2018 гг. в рассматриваемых регионах наряду с увеличением абсолютных объемов накопленных ввезенных ПИИ происходило постепенное снижение их удельных показателей (табл.). Данное обстоятельство свидетельствует о снижении вовлеченности данных субъектов в международные инвестиционные процессы. На уровне отдельных регионов небольшой рост наблюдался лишь в Ленинградской области. В Ростовской области, Крыму и Севастополе какая-либо значимая динамика удельных показателей отсутствовала.

#### Накопленные ПИИ в приморских регионах европейской России\*

Регион	2015		2016		2017		2018	
	млрд дол.	%	млрд дол.	%	млрд дол.	%	млрд дол.	%
Санкт-Петербург	25 490	6,9	19 729	5,7	22 332	4,7	22 238	4,2
Ленинградская область	2659	0,7	2252	0,6	4069	0,9	5040	1,0
Ростовская область	885	0,2	685	0,2	1002	0,2	1156	0,2
Архангельская область	685	0,2	542	0,2	640	0,1	941	0,2
Ненецкий АО	-10	0,0	-158	0,0	202	0,0	60	0,0
Архангельская область (без Ненецкого АО)	695	0,2	700	0,2	437	0,1	881	0,2
Калининградская область	520	0,1	466	0,1	723	0,2	766	0,1
Мурманская область	176	0,0	339	0,1	405	0,1	433	0,1
Республика Крым	56	0,0	50	0,0	58	0,0	77	0,0
Севастополь	15	0,0	15	0,0	34	0,0	39	0,0
Не распределено по субъектам Российской Федерации	465	0,1	342	0,1	209	0,0	354	0,1
Всего по рассматриваемым регионам	31 637	8,5	24 961	7,2	30 112	6,3	31 986	6,0

\* Данные приведены на 1 января каждого года.

Источник: составлено авторами по данным [17].

Каждый из рассматриваемых субъектов обладает характерной отраслевой инвестиционной спецификой. Для некоторых регионов ее достаточно сложно выявить, поскольку значительная часть поступающих и накопленных в них прямых инвестиций относится к категории не распределенных по видам экономической деятельности. Таковыми являются Архангельская область, где к данной категории относятся 95,5 % всего объема накопленных ПИИ, и Мурманская область (90,4 %).

Калининградская область располагает крупными предприятиями, ориентированными на переработку беспощинно ввезенного сырья и



сборку комплектующих, что определяет стоимость конечной продукции в качестве важнейшего фактора конкурентоспособности. К таким предприятиям относятся, например, холдинг «Автотор», холдинг GS Group, компания «Криогаз-Калининград» и др. Однако на обрабатывающие производства приходится лишь 12,5 % всех накопленных в экономике субъекта ПИИ. Более значимая их доля, 43,9 %, вложена в деятельность по операциям с недвижимым имуществом [16].

В Ленинградской области 62,3 % накопленных ПИИ сконцентрированы в обрабатывающих производствах. Основной тенденцией реализации новых крупных инвестиционных проектов в Ленинградской области является ориентация на выпуск экспортной продукции, благодаря чему наблюдается существенная концентрация хозяйственной активности. Шесть крупнейших экспортно-ориентированных проектов обеспечивают 53 % от общей величины инвестиций по всем проектам, реализуемым в регионе, три из них — предприятия химической промышленности, расположенные вокруг ведущего по грузообороту порта Усть-Луга [13].

Санкт-Петербург обладает самой диверсифицированной отраслевой ПИИ-структурой: 25,8 % — профессиональная, научная и техническая деятельность, 23,6 % — обрабатывающие производства, 22,4 % не распределены по видам экономической деятельности. Транспортно-логистические и агломерационные преимущества, дополняемые качеством городской среды, позволяют приморской зоне Санкт-Петербурга быть вторым после Москвы местом концентрации как российского крупного бизнеса, так и ведущих транснациональных корпораций, которые, используя порты региона, могут успешно интегрировать расположенные здесь свои производственные мощности в глобальные цепочки создания добавленной стоимости. В городе функционируют такие гиганты транснационального бизнеса, как Siemens, Toyota, General Motors, Nissan, Hyundai, Coca-Cola, PepsiCo, Gillette, Novartis и многие другие. Для Санкт-Петербурга и Ленинградской области немаловажное значение имеет их удобное экономико-географическое положение, обеспечивающее близость к экономически развитым европейским странам, которые стали источником подлинно иностранных инвестиций в России [12].

В Ростовской области 45,2 % накопленных ПИИ сконцентрировано в обрабатывающих производствах, а 24,3 % приходится на деятельность по операциям с недвижимым имуществом. Важной особенностью региона является тесная взаимосвязь крупного бизнеса с морскими грузоперевозками, что повлекло за собой строительство компаниями собственных портовых терминалов, а в ряде случаев также судостроительных и судоремонтных предприятий. Ярким примером может служить ГК «Астон», занимающаяся наряду с агропроизводством транспортировкой своей продукции, а также судостроительной и судоремонтной деятельностью.

Наконец, в Республике Крым 86,6 % накопленных ввезенных ПИИ приходится на деятельность гостиниц и предприятий общественного питания, а в Севастополе 66,1 % — на финансовую и страховую деятельность. В настоящее время экономически изолированное положение Крыма практически удаляет компании, функционирующие на его тер-



ритории, из международного разделения труда [1]. Большая часть значимых инвестиций в регионе — российского происхождения (в том числе проведенные через оффшорные зоны). Подлинно иностранные инвестиции чаще всего имеют украинское происхождение либо представлены капиталовложениями небольших фирм из стран ближнего зарубежья, деятельность которых, как правило, не выходит за пределы российских границ. Одновременно с этим полуостров пока не может полномасштабно реализовать предопределяемый его транспортно-географическим положением потенциал. Обобщенная картина инвестиционных особенностей приморских регионов европейской России представлена на рисунке 3.

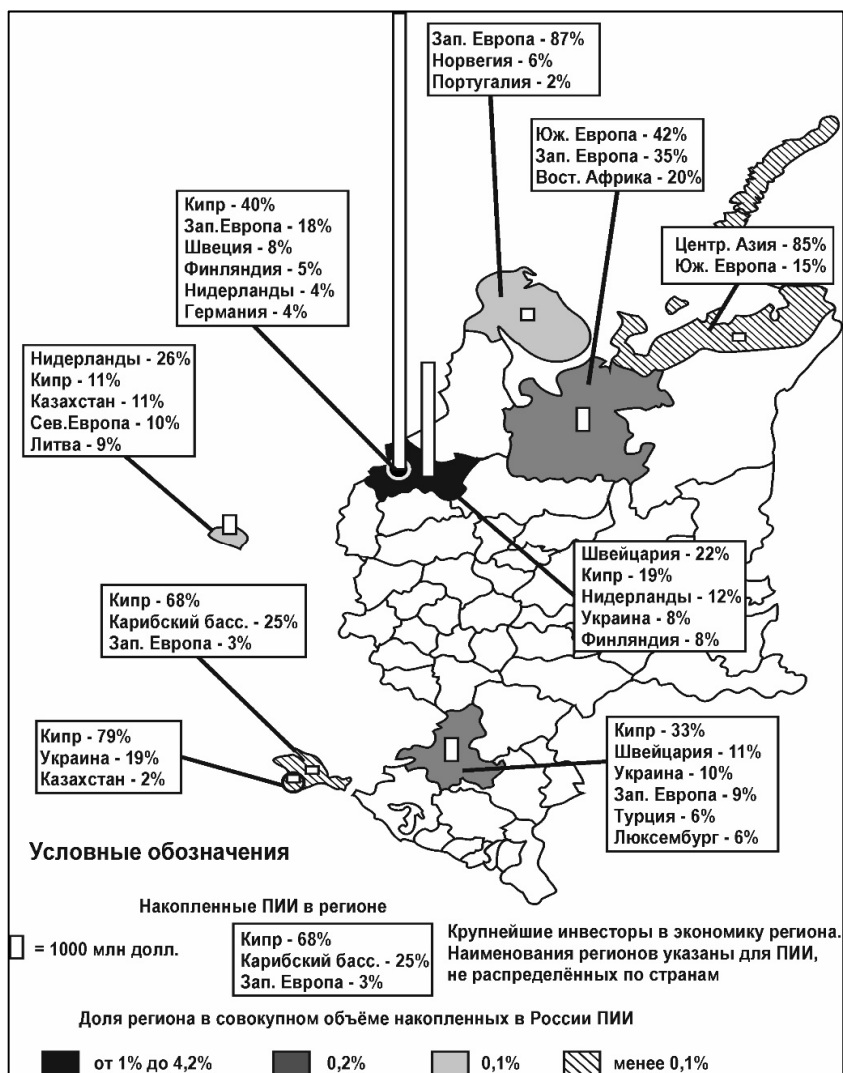


Рис. 3. Инвестиционные особенности приморских регионов европейской России

Источник: составлен авторами по данным [17].



## Заключение

Приморские регионы европейской части России в течение последних десятилетий стали адресатами крупных бюджетных инвестиций в свою транспортную систему, что говорит о приоритетности данных регионов как точек социально-экономического роста в контексте национальной экономики. Реализация масштабных инфраструктурных проектов в области транспорта положительно сказалась на развитии транспортной отрасли во всех рассматриваемых регионах. Результаты 2017 г. фиксируют опережающий характер развития транспортной отрасли практически во всех рассматриваемых регионах в сопоставлении со среднероссийским уровнем. При этом наглядно виден существенный отрыв уровня экономического развития транспорта в Архангельской и Ленинградской областях. Вместе с тем инвестиционная привлекательность рассматриваемых регионов, как и страны в целом, после событий 2014 г. в большей степени характеризуется негативной динамикой. Незначительный рост объемов накопленных ПИИ характерен только для Ленинградской области. Анализируя представленные результаты, стоит констатировать, что среди рассматриваемых приморских регионов в полной мере развитие транспортной инфраструктуры способствовало росту инвестиционной привлекательности только Ленинградской области, где на базе портового комплекса Усть-Луги развиваются крупные экспортно-ориентированные промышленные проекты, формируя мощный портово-промышленный комплекс. Подобный комплекс также сформирован в Ростовской области, но пока не привлекает большого объема иностранных инвестиций. Перспективы формирования схожего комплекса есть и в Калининградской области [2]. Инвестиционная привлекательность Санкт-Петербурга базируется как на выгодах географического положения региона, так и на наличии одного из крупнейших в стране агломерационных пространств [7]. Остальные рассматриваемые нами регионы пока не смогли в полной мере реализовать выгоды своего приморского положения в силу лимитирующего воздействия других факторов регионального развития.

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках проекта №18-310-20016 мол. а. вед «Приморские города в инновационном пространстве европейской части России».*

## Список литературы

1. Вольхин Д. А. Трансформация экономической безопасности Крыма в условиях интеграции в российское социально-экономическое пространство // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2019. Т. 5, №2. С. 79 – 91.
2. Горина А. И. Перспективы создания портово-промышленного комплекса в Калининградской области // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2016. №4. С. 61 – 71.
3. Дружинин А. Г. Экономический потенциал приморской зоны: понятийно-категориальные основы концепции // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Сер.: Общественные науки. 2004. №4 (128). С. 54 – 60.



4. Кузнецов А. В. Интернационализация российской экономики: инвестиционный аспект. 3-е изд. М., 2014.
5. Кузнецова О. В. Региональная политика России: 20 лет реформ и новые возможности. М., 2015.
6. Кузнецова О. В. Типология факторов социально-экономического развития регионов России // Вестник Моск. ун-та. Сер. 5: География. 2014. №2.
7. Лачинский С. С., Семенова И. В. Санкт-Петербургский приморский регион // Геоэкономическая трансформация территории. СПб., 2015.
8. Методология официального статистического учета прямых инвестиций в Российскую Федерацию и прямых инвестиций из Российской Федерации за рубеж. URL: [https://www.cbr.ru/statistics/credit\\_statistics/meth-kom-di.pdf](https://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/meth-kom-di.pdf) (дата обращения: 18.06.2019).
9. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России). URL: <https://www.mintrans.ru/ministry/targets/200/204/documents> (дата обращения: 16.06.2019).
10. О реализации мероприятий федеральных целевых программ, интегрируемых в отдельные государственные программы Российской Федерации [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 12 октября 2017 г. № 1243. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».
11. О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2021 годы)» [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».
12. Приморские зоны России на Балтике: факторы, особенности, перспективы и стратегии трансграничной кластеризации : монография / А. Г. Дружинин, А. П. Клемешев, Г. М. Федоров [и др.] ; под ред. А. Г. Дружинина. М., 2018.
13. Самусенко Д. Н. География прямых иностранных инвестиций в регионах России // Пространственная организация общества: теория, методология, практика : сб. матер. междунар. науч.-практ. конф. Пермь, 2018. С. 259 – 262.
14. Тархов С. А. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск ; М., 2005.
15. Трансграничное кластерообразование в приморских зонах европейской части России: факторы, модели, экономические и экистические эффекты / А. Г. Дружинин, Д. А. Вольхин, Н. В. Гонтарь [и др.]. Ростов н/Д, 2017.
16. Федоров Г. М. Эволюция внешних экономических связей Калининградской области // Балтийский регион – регион сотрудничества-2018: проблемы и перспективы трансграничного сотрудничества вдоль Западного побережья России : матер. междунар. науч. конф. Калининград, 2018. С. 134 – 149.
17. Центральный банк Российской Федерации. Статистика внешнего сектора. URL: [http://www.cbr.ru/statistics/macro\\_itm/svs/](http://www.cbr.ru/statistics/macro_itm/svs/) (дата обращения: 16.06.2019).
18. Экономическая география мирового развития. XX век / под общ. ред. Ю. Г. Липеца, В. А. Пуляркина, С. Б. Шлихтера. СПб., 2003.
19. Региональная статистика // Федеральная служба государственной статистики. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/regional\\_statistics/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/regional_statistics/) (дата обращения: 19.06.2019).
20. Druzhinin A. The Sea Factor in the Spatial and Socio-Economic Dynamics of Today's Russia // Quaestiones Geographicae. 2019. Vol. 38, iss. 2. P. 91 – 100.
21. Krugman P. R. Geography and Trade. Cambridge, 1991.

#### Об авторах

Иван Сергеевич Гуменюк – канд. геогр. наук, доц., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru



Дмитрий Николаевич Самусенко – канд. геогр. наук, науч. сотр. Лаборатории географии мирового развития, Институт географии РАН; науч. сотр., Балтийский федеральный университет им. И. Канта; доц., Московский городской университет, Россия.

E-mail: [konfederator@mail.ru](mailto:konfederator@mail.ru)

#### **The authors**

Dr Ivan S. Gumenyuk, Associate Professor, I. Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: [IGumeniuk@kantiana.ru](mailto:IGumeniuk@kantiana.ru)

Dr Dmitry N. Samusenko, Researcher, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences; Researcher, I. Kant Baltic Federal University; Associate Professor, Moscow City University, Russia.

E-mail: [konfederator@mail.ru](mailto:konfederator@mail.ru)