

УДК 327.57 или УДК 911.3:339 (470.26)

Д. А. Мельник

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ КАК СИСТЕМООБРАЗУЮЩИЙ ЭЛЕМЕНТ БАЛТИЙСКОГО ТРАНСНАЦИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО РЕГИОНА

140

Объектом научного исследования стал морской транспорт как системообразующий вид Балтийского трансграничного транспортного региона, выделяемого в границах Балтийского региона. Обосновывается роль морского транспорта как ключевого элемента транснационального транспортного региона, обеспечивающего активизацию существующих и развитие новых форм международной кооперации на Балтике.

The object of research presented in the article is maritime transport as a system building type of the Baltic transborder transport region identified within the Baltic region. The author describes maritime transport as a key element of the transnational transport region ensuring the activation and development of new forms of international cooperation in the Baltic area.

Ключевые слова: международный транспортный регион, Балтийский регион, транспортная система, морской транспорт.

Key words: international transport region, Baltic region, transport system, maritime transport.

В последние годы в официальных документах и заявлениях руководителей различных организаций и институтов Европейского союза все чаще страны, расположенные на побережье Балтийского моря, принято рассматривать не как совокупность восьми государств – членов Европейского союза и Российской Федерации, а как единый макрорегион, развитие которого должно строиться на принципах взаимовыгодной международной региональной кооперации, с учетом интересов всех партнеров.

Согласно Стратегии Европейского союза для региона Балтийского моря, принятой Европейской комиссией в июне и утвержденной в октябре 2009 г. [1], такой взгляд на данный макрорегион обусловлен тем, что «регион Балтийского моря – крайне разнообразен в смысле экономики, окружающей среды и культуры, однако страны во многих случаях используют общие (совместные) ресурсы и являются в значительной мере взаимозависимыми. Это означает, что действия, принятые в одной стране региона, могут очень быстро сказаться на развитии других территорий или всего региона в целом. Учитывая эти обстоятельства, регион Балтийского моря может рассматриваться как модельный регион для развития региональной кооперации, где могут быть апробированы новые идеи и подходы, которые со временем могут стать образцами лучшей европейской практики» [2].



Говоря о Балтийском регионе как едином макрорегионе, необходимо понимать, что его границы не соответствуют границам стран Балтийского региона. Транснациональный Балтийский макрорегион охватывает государства или части государств Балтийского моря, развитие которых основано на использовании общих ресурсов Балтики. В зарубежной и российской литературе нет единого мнения о границах Балтийского региона, что говорит о все еще продолжающемся процессе формирования теории международной регионализации на Балтике¹.

Но несмотря на продолжающиеся научные дискуссии о границах и составе транснационального Балтийского региона, само его существование — факт общепризнанный, что еще раз косвенно подтверждается употреблением данного термина в официальных документах различных институтов и органов Европейского союза. Под транснациональным Балтийским макрорегионом принято подразумевать комплексный международный регион, включающий всю совокупность видов экономической деятельности. Между тем — по аналогии с национальными регионами — при изучении территориальной организации различных видов международной экономической деятельности имеет смысл выделять и отраслевые экономические регионы. В данном случае речь идет о выделении Балтийского транснационального транспортного региона, представляющего собой взаимосвязанную совокупность транспортных систем соседних государств и частей государств. Балтийский транснациональный транспортный регион быстро развивается, что связано с ключевой ролью транспортной системы как одной из фундаментальных основ для развития других отраслевых международных регионов.

Транспортный регион вокруг Балтийского моря формируется уже давно — со времен викингов, создававших свои укрепленные торговые фактории вдоль всего балтийского побережья [6]. Большую роль в развитии связей сыграл Ганзейский союз. Члены союза и ганзейские конторы обеспечивали торговлю со всеми прилегающими к Балтийскому морю, а также с более удаленными территориями [7]. Определенное транспортное единство региона сохранялось и позднее, но ему противодействовала борьба держав за гегемонию.

К концу 1980-х гг. на Балтике сложились две международные транспортные системы, относившиеся к странам двух блоков — социалистического и капиталистического. Между ними, конечно, существовали определенные транспортные потоки, но преимущественно грузовые, пассажирское сообщение практически отсутствовало. Глобализационные процессы активно развивались на западе и мало затрагивали восток Балтийского макрорегиона.

Ситуация кардинально изменилась с распадом социалистического лагеря, СССР и объединением Германии. Глобализация и сопутствующая ей международная регионализация охватили обе части Балтийского макрорегиона. Намного более активными стали взаимные внешнеэкономические связи стран, прилегающих к Балтийскому морю. Правда, в

¹ Более подробно о различных точках зрения на границы и состав Балтийского региона можно ознакомиться в трудах [3–5].



восточной части макрорегиона действовали и противоположные, дезинтеграционные процессы, обусловленные стремлением Польши и стран Балтии дистанцироваться от Российской Федерации с целью скорейшей интеграции в Европейский союз, так что многие внешнеэкономические связи и обслуживающее их транспортное сообщение стали менее выгодными для этих государств. Россия предпринимала ответные меры, направляя транспортные потоки по политическим основаниям (например, дискриминация русскоговорящего меньшинства в Латвии и Эстонии) в обход соответствующих стран. В 2000-е гг. отношения между РФ и прибалтийскими странами и Польшей стали улучшаться, и транспортные связи между Россией, с одной стороны, и названными странами — с другой, постепенно становятся более интенсивными.

В формировании Балтийского транснационального транспортного региона решающую роль играет морской транспорт. Как грузовые, так и пассажирские международные перевозки между портами Балтийского бассейна (включая Датские проливы) очень интенсивны [8]. Морской транспорт обеспечивает не столько местные, сколько международные грузо- и пассажиропотоки. При этом значительная, а по ряду грузов наибольшая, часть грузопотоков из портов Балтийского бассейна направлена за его пределы (через Датские проливы и Кильский канал), а мощные пассажиропотоки «Север — Юг» и, в меньшей степени, «Восток — Запад» замыкаются преимущественно в пределах Балтики.

На побережье Балтийского моря расположено свыше 200 морских портов, из которых 186 имеют грузооборот более 50 тыс. тонн в год. Они относятся к портам бассейна Балтийского моря. Кроме того, по нашему мнению, в более широкий по охвату территории Балтийский трансграничный макрорегион входят 7 датских портов Северного моря и порты Норвегии [9]. Они соединены с остальной частью транспортного региона не столько морским, сколько сухопутным и воздушным транспортным сообщением. Следуя программе VASAB, полагаем, что в состав этого трансграничного макрорегиона можно включить также Гамбург, третий по величине после Роттердама и Антверпена порт Европы. Он, хотя и расположен на Северном море, но поблизости от Балтийского моря, с которым тесно связан различными видами сообщения, в том числе морскими грузопотоками.

Гамбург — основной центр перевалки контейнерных грузопотоков, идущих транзитом из Азии и Китая в направлении портов Балтийского моря. Всего в этом направлении в 2010 г. было перевезено 1,6 млн 20-футовых контейнеров (TEUs), причем прирост перевозок за год составил 9,8 %. Из Гамбурга в порты Балтийского моря производится в среднем 154 фидерных отправок еженедельно [10; 11].

Лидером по числу портов в Балтийском бассейне является Швеция (60 портов). Чуть меньше их у Дании — 49 (всего же у этой страны 59 морских портов, расположенных на побережьях Балтийского и Северного морей). Распределение числа портов среди стран Балтийского региона отражает рисунок 1.

Размещение портов Балтийского бассейна показано на рисунке 2.

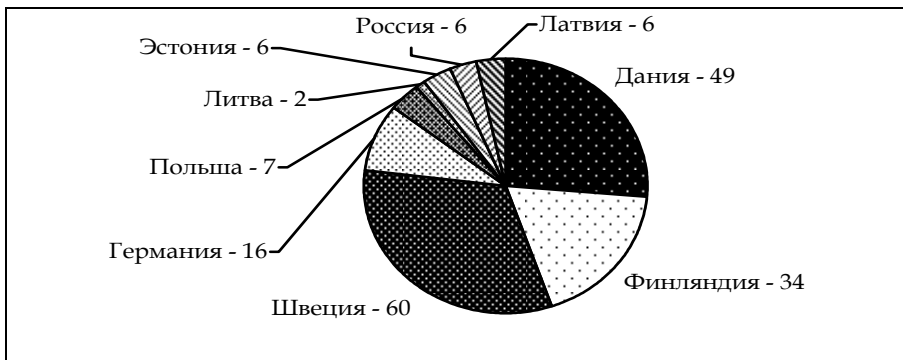


Рис. 1. Распределение числа портов среди стран Балтийского региона
Составлено автором на основе данных [12].

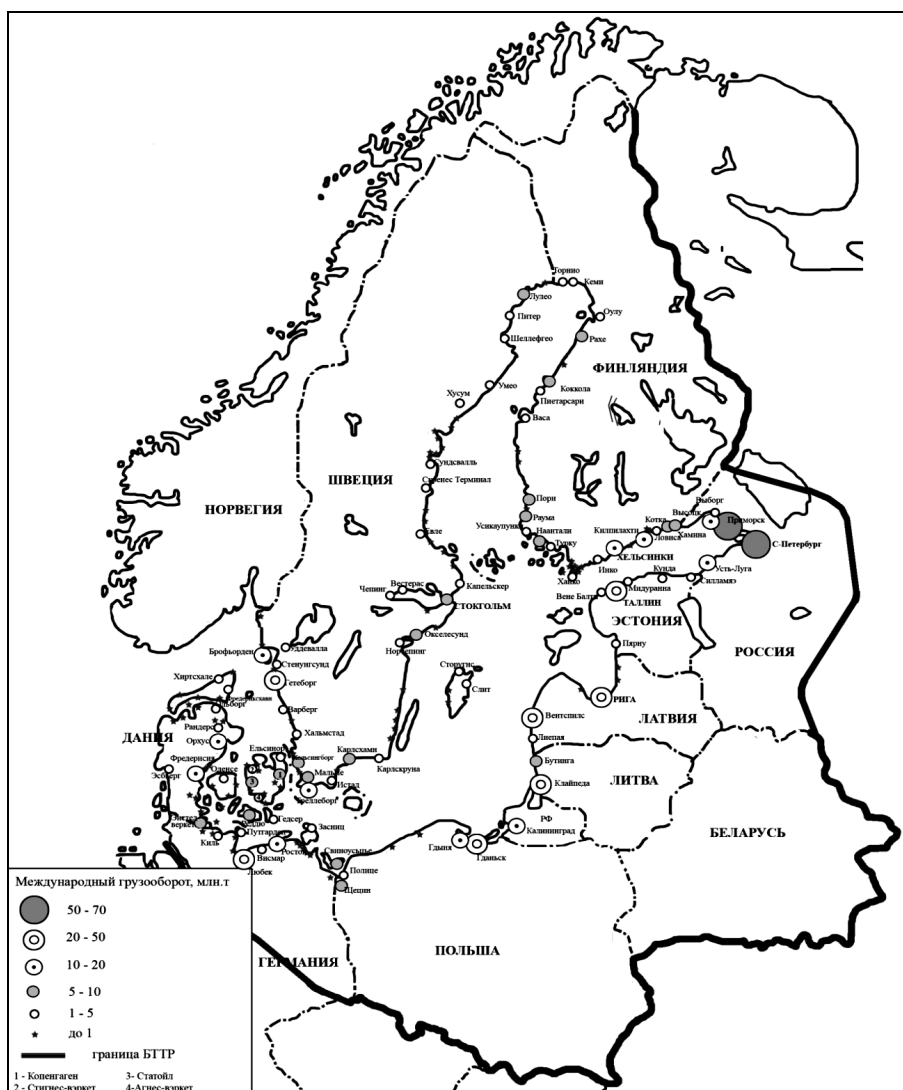


Рис. 2. Размещение портов Балтийского бассейна



На долю 20 крупнейших морских портов Балтийского моря приходится около 62 % от общего грузооборота, что говорит о высокой концентрации мощностей в крупных портах и большой значимости первой двадцатки при переработке грузов и осуществлении экспортно-импортных операций [13].

Международные перевозки составляют подавляющую часть (87–100 %) морских перевозок в Балтийском бассейне во всех странах региона, за исключением Дании, где в связи с изрезанностью береговой линии и наличием многочисленных островов на них приходится 69,5 % всех перевозок; 87–90 % составляют международные перевозки в Швеции и Дании с их протяженной береговой линией. В Литве и Латвии все 100 % морских перевозок являются международными. Почти все (99,4 %) российские морские перевозки – также международные. Исключение составляют только перевозки между портами Ленинградской и Калининградской областей, где действует паромная линия Калининград – Усть-Луга.

Помимо обработки и транспортировки грузов, еще одной немаловажной функцией морского транспорта Балтийского региона стала перевозка пассажиров в масштабах региона. Усилиями 52 морских портов, оказывающих услуги по перевозке пассажиров, в 2006 г. было перевезено 88,7 млн человек. При этом существует два способа пассажирских перевозок:

– *круизные суда*: главное назначение подобных маршрутов – туристическое обслуживание; как правило, рейсы осуществляются на нерегулярной основе;

– *паромные суда*: главное назначение – перевозка пассажиров между близкорасположенными портами как внутри страны, так и между странами; рейсы осуществляются на регулярной основе.

Паромные перевозки пассажиров развиты не на всей территории, прилегающей к Балтийскому морю, на что указывает тот факт, что только 52 порта из 180 участвуют в организации подобных перевозок. При этом на долю первой пятерки пассажирских портов приходится более 50 % от общего пассажирооборота, а на первую двадцатку – 95,5 %.

Среди 20 крупнейших европейских портов по объему перевозок пассажиров – 6 портов Балтийского бассейна. При этом 8–11-е места занимают датский Хельсингёр (Ельсинор), шведские Хельсингборг и Стокгольм, финский Хельсинки. На 14–16-м местах – эстонский Таллин, немецкий Путтгарден, шведский Рёдбю. Каждым из этих портов в 2009 г. перевезено от 6 до 9 млн пассажиров [13]. Основные пассажиропотоки идут из портов Швеции и Финляндии на юг, в порты Дании, Германии, Эстонии, в меньшей мере – других стран южного и восточного побережья Балтийского моря.

Наиболее мощные потоки пассажиров (рис. 3), как и паромные линии по перевозке железнодорожных вагонов, грузовиков и трейлеров, легковых автомобилей, соединяют, прежде всего, северное и южное побережье Датских проливов: Швецию и Норвегию, с одной стороны, Данию, Германию и западную Польшу – с другой. Самый большой поток пассажиров – более 10 млн человек в год – связывает шведский Хель-



сингборг и датский Хельсингёр (Ельсинор). Почти 7 млн человек ежегодно перевозится паромом между немецким портом Путтартен/Фемарн и датским Рёдбю.

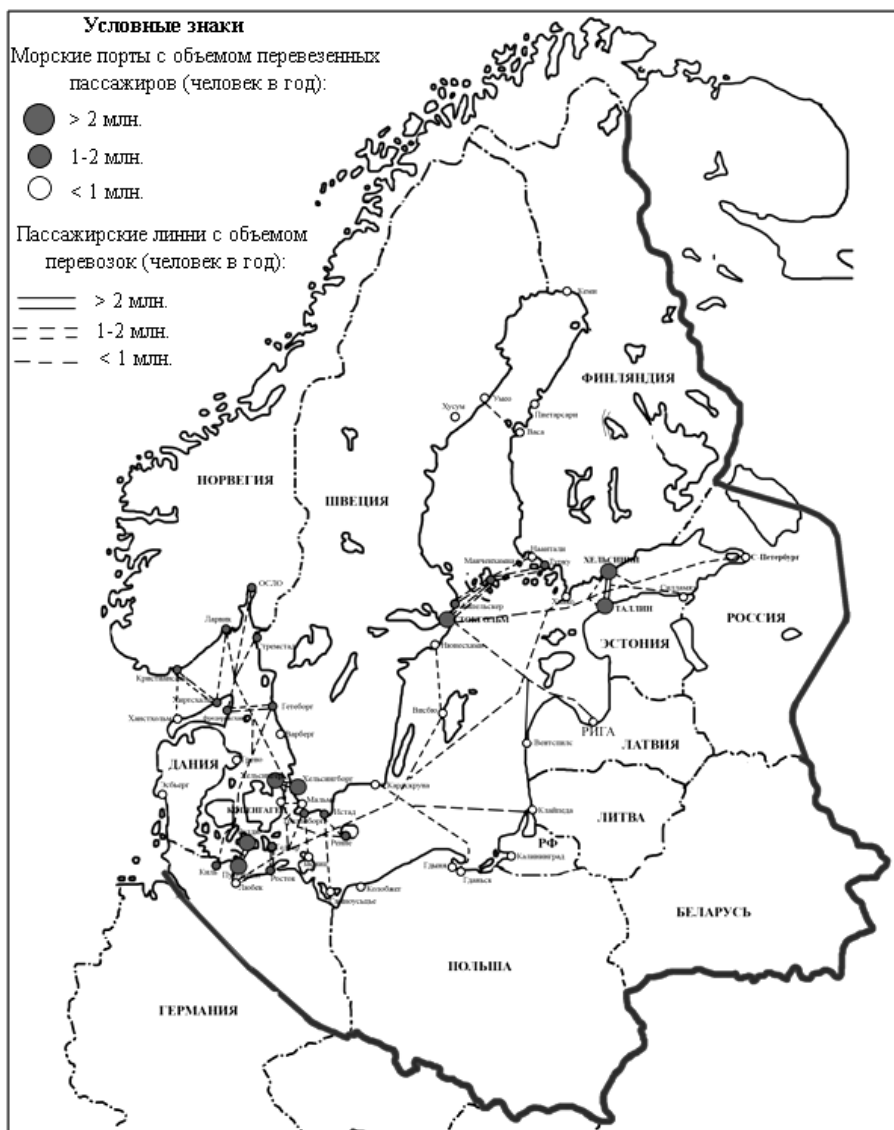


Рис. 3. Объемы и основные направления перевозок пассажиров международного морского сообщения между портами Балтийского транснационального транспортного региона

Другая часть Балтийского моря с весьма интенсивным морским пассажирским сообщением между странами — это треугольник Швеция — Финляндия — Эстония. Наиболее напряженные линии — Хельсинки — Таллин (около 6 млн пассажиров в год); Стокгольм, Капельскиер (порт к северу от Стокгольма) — Мариенхамна на Аландских



островах – Турку, Наантали, а также Стокгольм – Хельсинки и Стокгольм – Таллин. В этом же районе проходят круизные линии из Санкт-Петербурга в Хельсинки и Стокгольм с объемом перевозок свыше 300 тыс. человек в год. Ряд пассажирских и грузопассажирских паромов соединяет Швецию с Польшей, Литвой и Латвией. Через всё Балтийское море проходит маршрут Любек – Турку.

Таким образом, как грузовые, так и пассажирские международные перевозки между портами Балтийского бассейна (включая Датские проливы) очень интенсивны. Многочисленные регулярные линии связывают порты разных стран между собой, формируя ядро Балтийского транснационального транспортного макрорегиона.

Балтийское море выступает системообразующим элементом Балтийского транснационального макрорегиона; эта его роль формировалась во многом через понимание необходимости экологической защиты данного водного объекта; с учетом экологических проблем происходило развитие сетевого взаимодействия между странами, расположенными на балтийском побережье. Необходимость, с одной стороны, коллективной защиты Балтийского моря, а с другой – желание максимально использовать все возможности, которое оно предоставляет, стали основной движущей силой, заставляющей страны и регионы различной культурно-исторической формации, с разным уровнем экономического развития активнее включаться в международную кооперацию на Балтике. Морской транспорт – центральное связующее звено Балтийского трансграничного транспортного региона, и получаемый в этом секторе опыт сетевого взаимодействия используется в дальнейшем при разработке транснациональных программ и проектов развития других видов транспорта, представленных в Балтийском регионе.

Список литературы

1. *Йонниemi П.* Стратегия ЕС для региона Балтийского моря: чего мы достигли? // Балтийский регион. 2010. Вып. 2(4). С. 44–47.
2. *Стратегическое партнерство в городах и регионах России* // Стратегия Европейского союза для региона Балтийского моря. URL: www.city-strategy.ru/UserFiles/File/ЕС.doc (дата обращения: 17.12.2012).
3. *Межевич Н. М.* Балтийский регион и Россия на Балтике: специфика позиционирования. URL: <http://www.ut.ee/ABVKeskus/publ/2004/VF-B.Pdf> (дата обращения: 15.12.2012).
4. *Корнеевец В. С.* Международная регионализация на Балтике. СПб., 2010.
5. *Федоров Г. М., Корнеевец В. С.* Трансграничные регионы в иерархической системе регионов: системный подход // Балтийский регион. 2009. Вып. 2. С. 32–41.
6. *Глебов Г. С.* Эпоха викингов в Северной Европе и на Руси. СПб., 2005.
7. *Карта Ганзейского союза.* URL: <http://gkaf.narod.ru/rh-book/l-feod5/f05-05.htm> (дата обращения: 17.12.12).
8. *Traffic flows between the Baltic Ports and other major European ports.* URL: http://www.port-net.net/studies/pdf_s/study_03_2.pdf (дата обращения: 17.12.2012).
9. *Maritime Transport in the Baltic Sea / Draft HELCOM Thematic Assessment in 2006.* URL: http://meeting.helcom.fi/c/document_library/get_file?p_l_id=18971&folderId=72898&name=DLFE-29163.pdf (дата обращения: 17.12.2012).



10. *Грузооборот* порта Гамбург (Германия). URL: <http://flagmanshipping.com/news/gruzooborot-porta-gamburg-germaniya-za-2010-god-vy> (дата обращения: 18.12.2012).
11. *Baltic Sea Ports: Tasks, development potentials and current issues*. URL: www.rostock-port.de (дата обращения: 18.12.2012).
12. *Baltic Port list 2006. Annual cargo statistic of ports in the Baltic Sea region / A publication from the centre for maritime studies university of Turku*. Turku, 2008.
13. *Baltic ports volumes in 2009* // *Baltic Transport Journal*. 2010. № 4. P. 28 – 33.

Об авторе

Дмитрий Анатольевич Мельник – соиск., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.
E-mail: bbb999@rambler.ru

147

The author

Dmitry Melnik, graduate student of social and economic geography and geopolitics, Immanuel Kant Baltic Federal University.
E-mail: bbb999@rambler.ru