

ЭКОНОМИКА



УДК 316.4

ПРИМОРСКИЕ РЕГИОНЫ ЕВРОПЫ: РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ НА РУБЕЖЕ XX И XXI ВЕКОВ

Д. Е. Махновский*



Рассматриваются состояние и пространственная динамика основных социально-экономических процессов приморской зоны европейского субконтинента на рубеже XX и XXI вв. Европа — регион, где «морская составляющая» социально-экономического развития играет важнейшую роль. Территориальное соседство России и стран Европы, наличие значительного количества общих проблем, а также большой потенциал сотрудничества в их разрешении и дальнейшем освоении ресурсов Мирового океана дают повод для проведения «интегрального» исследования приморских регионов Европы в целом. Осуществлен анализ отечественных научных разработок социально-экономического развития приморских регионов.

Огромная протяженность береговой линии Европы, разнообразие природных и социально-экономических условий, ресурсной базы делают необходимым районирование (зонирование) ее приморских территорий, а также прилегающих акваторий. В основе экономико-статистической базы исследования — разработки Евросоюза по морской тематике. Предложена авторская концепция районирования приморских регионов с соответствующими экономико-статистическими расчетами.

В ходе исследования приморских регионов Европы выявлены существенные различия между ними в характере и тенденциях развития в первом десятилетии XXI в. Наиболее динамично развивались российские приморские регионы. В целом заметного превосходства в динамике основных показателей социально-экономического развития по сравнению с внутренними регионами Европы не обнаружено.

Ключевые слова: приморские регионы, Европа, Евросоюз, социально-экономическое развитие, морской сектор экономики, территориальная структура экономики, региональный валовый внутренний продукт, численность населения

* Санкт-Петербургский государственный экономический университет
191023, Россия, Санкт-Петербург,
улица Садовая, 21

Поступила в редакцию 24.06.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-4-4

© Махновский Д. Е., 2014

Значение морского фактора в развитии общества трудно переоценить. Особый интерес к морской хозяйственной проблематике в научных исследованиях отмечается во второй половине XX в., когда начали резко возрастать масштабы использования морских и океанских акваторий практически всеми прибрежными странами. Наибольшую активность в данном направлении проявляют США, Франция, Великобритания, Норвегия и другие страны Евросоюза, а также крупнейшие международные организации (ООН, ОЭСР и др.) [15].

Значительное количество работ по данной тематике принадлежит перу отечественных авторов. Так, в 1979 г. коллективом авторов в рамках серии, посвященной географии Мирового океана, был опубликован том «Экономическая география Мирового океана» под редакцией С. С. Сальникова. В книге рассмотрен ряд пространственных аспектов изучения ресурсного потенциала океана на основе теоретических положений, оформившихся к тому времени в экономической географии. «Экономическая география океана, — говорится во вводной статье В. В. Покшишевского и С. С. Сальникова, — часть географии мирового хозяйства, исследующая закономерности географического разделения общественного труда в процессе формирования, развития и функционирования пространственных социально-экономических комплексов в пределах Мирового океана... Тем самым экономическая география океана... остается органическим разделом или направлением географии как таковой, в частности разделом экономической географии» [33, с. 9].

В последующем происходило укрепление методологической базы этого самостоятельного направления. В 1970—1980-е гг. в отечественном научном сообществе появляется ряд исследований, подводящих первые итоги начального этапа ускоренного освоения прибрежных акваторий, шельфовой зоны Мирового океана, развития морского судоходства. Среди них следует отметить работы Г. К. Войтоловского, В. А. Дергачева, Б. С. Залогина, С. Б. Лаврова, Г. Л. Надточего, В. В. Покшишевского, С. Б. Слевича [7; 10; 12; 16; 24; 27; 28]. В частности, В. В. Покшишевский использовал понятие акваториально-территориальный производственный (хозяйственный) комплекс [25]. Применительно к «морской» тематике получило обоснование одно из основополагающих понятий — природно-хозяйственная система. Для берегового природопользования важное значение имеет введение и обоснование В. А. Дергачевым в общетеоретическом аспекте общепринятого сегодня понятия природно-хозяйственной контактной зоны «суша — океан» [10; 17]. Зона представляет собой исторически сложившуюся систему взаимодействия населения, хозяйства и природы.

За последние три десятилетия вышло значительное количество работ в области геоэкологии прибрежных акваторий. В частности, вводится термин «геоэкология береговой зоны моря» [1]. Н. А. Айбулатов и Ю. В. Артюхин в монографии по геоэкологии шельфа и берегов Мирового океана большое внимание уделили определению предмета и задач новой отрасли науки [2]. Есть и исследования по региональной эколого-экономической проблематике [3; 21].

В плане осмысления зарубежного опыта управления прибрежными территориями значительный интерес представляет работа С. А. Фадеева, в которой прибрежная зона рассматривается как особый иерархический экономико-географический объект [32]. Активное функционирование различных типов прибрежных зон в Западной Европе позволяет говорить о целостной, устоявшейся системе, считает автор. Системный подход прослеживается в работе С. Л. Сычева, где береговая зона изучается как сложный комплекс, включающий географическую, экологическую, экономическую и социальную системы [31].

Актуальные экономико-географические проблемы развития приморских регионов поднимаются в работах Л. А. Безрукова [4; 5]. Автор считает весьма важным исследование степени и характера влияния на специфику и эффективность национальных хозяйств такого базового фактора планетарной неоднородности пространства, как разделение поверхности земного шара на сушу и Мировой океан. На основе анализа изменений размещения населения России в XX в. выявлен отчетливо выраженный сдвиг демоэкономического потенциала страны во внутриматериковые регионы («континентализация»), что диаметрально противоположно действующей общемировой тенденции притяжения населения и хозяйств к берегам теплых морей. Предлагаются стратегические пути и меры ослабления невыгодных для России последствий данного процесса.

Следует отметить, что проведенные нами расчеты (табл. 1) не дают, по крайней мере на материале Европы, оснований говорить о безусловной привлекательности приморских регионов. За 2000—2011 гг. доля последних в производстве ВВП практически не увеличилась. По численности населения увеличение удельного веса хотя и имело место, но было незначительным — 0,9 %. Многие внутриконтинентальные регионы благодаря развитию новых высокоскоростных средств коммуникации получили возможность более уверенно конкурировать с приморскими.

Таблица 1

**Социально-экономические характеристики
приморских регионов Европы в 2011 г.**

Регион	Крупнейшие городские агломерации (города), млн жителей	Грузооборот важнейших портов, млн тонн
Арктический	Архангельск — 0,35, Мурманск — 0,3, Северодвинск — 0,19 (Россия); Тромсе — 0,06 (Норвегия)	Мурманск — 25,7, Архангельск — 4,3 (Россия); Тромсе — 1 (Норвегия)
Балтийский	Санкт-Петербург — 5,3 (Россия); Стокгольм — 2,01 (Швеция); Копенгаген — 1,54 (Дания); Хельсинки — 1,2 (Финляндия); Гданьск — Сопот — Гдыня — 0,9 (Польша); Рига — 0,8 (Латвия); Таллин — 0,5 (Эстония)	Приморск — 75, Санкт-Петербург — 60, Усть-Луга — 23 (Россия); Таллин — 36 (Эстония); Клайпеда — 34 (Литва); Рига — 32, Вентспилс — 28 (Латвия); Гданьск — 24 (Польша)

Окончание табл. 1

Регион	Крупнейшие городские агломерации (города), млн жителей	Грузооборот важнейших портов, млн тонн
Североморско-Норвежский	Лондон — 14 (Великобритания); Ранстад — 6,7 (Нидерланды); Гамбург — 2,5 (Германия); Осло — 1,1 (Норвегия)	Роттердам — 370 (Нидерланды); Антверпен — 169 (Бельгия); Гамбург — 114, Амстердам — 60 (Нидерланды); Бремерхафен — 74 (Германия); Гетеборг — 41 (Швеция); Иммингем — 57, Лондон — 49, Тиссайд — 35 (Великобритания); Берген — 52, Нарвик — 18 (Норвегия)
Британско-Североатлантический	Манчестер — Ливерпуль — 4,3; Глазго — 1,6 (Великобритания); Дублин — 1,3 (Ирландия)	Гавр — 63, Дюнкерк — 41 (Франция); Милфорд-Хейвен — 49, Саутгемптон — 38, Ливерпуль — 33 (Великобритания); Дублин — 19 (Ирландия)
Бискайско-Иберийский	Лиссабон — 2,6; Порту — 1,2 (Португалия); Бильбао — 0,9 (Испания)	Альхесирас — 69, Бильбао — 30, Уэльва — 27 (Испания); Нант — Сент-Назер — 30 (Франция); Сенеш — 25 (Португалия)
Западно-Средиземноморский	Барселона — 4,7 (Испания); Неаполь — 4,2, Рим — 3,3 (Италия); Марсель — 1,6 (Франция)	Марсель — 84 (Франция); Валенсия — 54, Барселона — 35 (Испания); Генуя — 42 (Италия)
Центрально-Средиземноморский	Афины — 3,6 (Греция)	Триест — 42, Таранто — 41 (Италия); Афины — 24 (Греция)
Черноморский	Стамбул — 13,8 (Турция); Одесса — 1,1 (Украина); Ростов-на-Дону — 1,3 (Россия)	Новороссийск — 116, Туапсе — 19 (Россия); Одесса — 35 (Украина); Измит — 55, Амбарли — 34 (Турция); Констанца — 31 (Румыния)

Составлено по: [30; 34; 37].

Малоисследованные аспекты управления экономикой приморских регионов затрагиваются в работе И. С. Соловьевой [29]. Поддержание конкурентоспособности морского хозяйства в условиях глобализации требует эффективных методов организации соответствующей деятельности, в качестве элемента которых рассматриваются морские корпорации. Последние должны содержать инструментарий обеспечения экономического и военно-политического присутствия в определенных акваториях России.

Арктический вектор российской морской политики нашел свое отражение в исследовании Л. К. Бочаровой [6], в котором сделана

попытка определить и обосновать стратегические приоритеты развития морского хозяйства и политики России в арктическом направлении. Морехозяйственный комплекс трактуется как совокупность видов экономической деятельности по производству, распределению, обмену и потреблению товаров и услуг морского происхождения и назначения.

В работе Ю. В. Малининой произведена оценка суммарного вклада морских видов деятельности в экономику России — около 1 % ее валового внутреннего продукта (ВВП), что существенно меньше, чем в США и Евросоюзе [18]. Наиболее весомый вклад в продукцию морского комплекса России вносят морской транспорт (41 %) и рыболовство (27 %).

Очень заметный вклад в развитие исследований морехозяйственного комплекса внес в последние годы Г. Г. Гогоберидзе. Среди работ автора особенно выделяется монография «Комплексное районирование приморских территорий Мирового океана» [8]. В работе последовательно применяется концепция комплексного разнопланового районирования с обоснованием признаков, составляющих основу физико-географического, социально-экономического, политико-административного и военно-географического факторов. Исходя из анализа и обобщения обширного литературного и статистического материала было проведено районирование приморских территорий Мирового океана. В пределах европейского побережья автором выделены восемь крупных георегионов: Российский Баренцевоморский, Норвежско-Исландский, Англо-Европейский, Германно-Датский, Балтийский, Пиренейский островной, Европейско-Средиземноморский, Черноморско-Каспийский. Данная схема районирования частично учитывалась и в нашей работе — выделяется также восемь операционных георегионов, но иного формата (рис.): акцент сделан на проблемах развития приморской зоны именно европейского субконтинента, а также на пространственном оформлении морской политики соответствующих стран.

Морехозяйственный комплекс приморской территории Г. Г. Гогоберидзе понимает как совокупность отраслей экономики, предприятий и организаций, расположенных на морском побережье и непосредственно связанных с морской деятельностью, что обеспечивает реализацию национальной морской политики и устойчивое экономическое развитие приморских территорий [9]. Предусматривается возможность построения трехуровневой структуры управления морскими георегионами (государство, регион, муниципальное образование).

Большой интерес представляет монография В. В. Ивченко, посвященная сетевому программированию развития приморских регионов России [13]. В работе рассматриваются теория, методология и практика сетевого экономического программирования. Автор, в частности, отмечает, что приморские регионы России легче справлялись с кризисными явлениями, их развитие происходило во многом стихийно и скачкообразно.

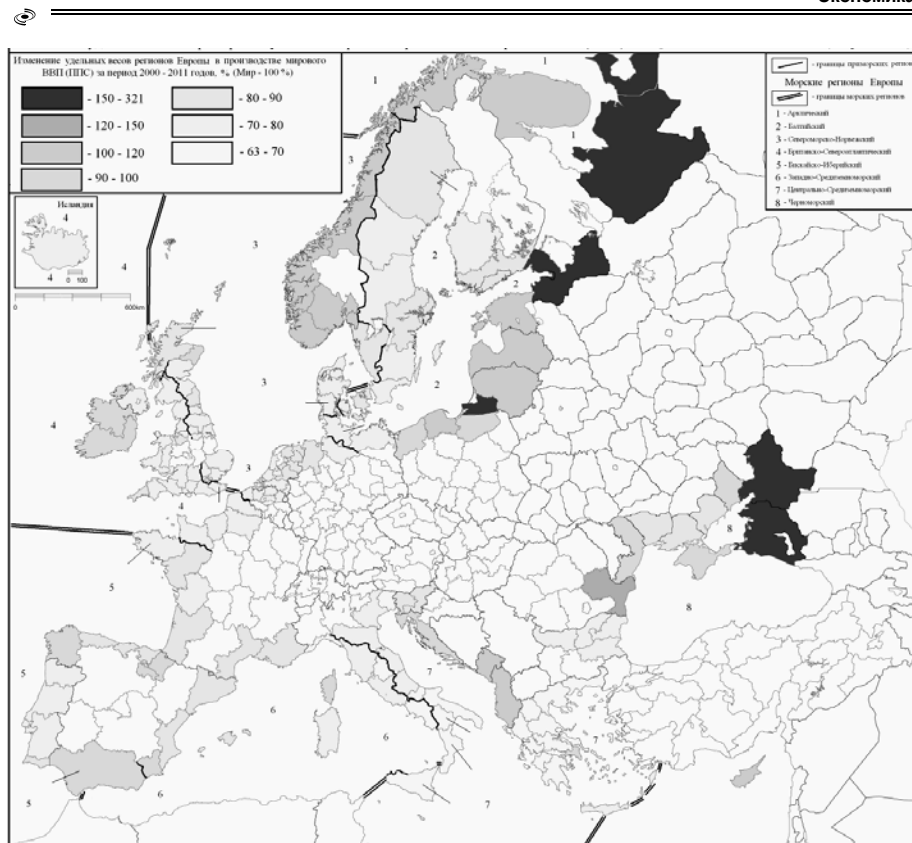


Рис. Приморские регионы Европы. Динамика развития экономики в 2000—2011 гг.

Теоретические и практические наработки учитывались при разработке государственных программ развития приморских регионов. Среди них в первую очередь следует упомянуть Морскую доктрину Российской Федерации на период до 2020 г.» [23]; распоряжение Правительства РФ от 8 декабря 2010 г. №2205-р «О Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года» [25]; постановление Правительства РФ от 10 августа 1998 г. №919 «О федеральной целевой программе "Мировой океан"» [26]. В них четко фиксируется, что исторически Россия — ведущая морская держава, исходя из ее пространственных и геофизических особенностей, места и роли в глобальных и региональных международных отношениях. В числе ведущих региональных направлений национальной морской политики определяются Атлантическое и Арктическое.

В целом среди работ по «приморскому» регионоведению можно назвать следующие наиболее распространенные концептуальные подходы к выделению и изучению приморских территорий:

- 1) пространственный (геопропространственный), географический, хронологический [4; 8; 31];
- 2) историко-генетический [2; 5];

3) геосистемный (в том числе геоэкономический (экономико-географический), политико-географический (геополитический), геодемографический, военно-географический, геоэкологический, ресурсно-экологический (ресурсный), физико-географический) [5; 8; 11; 22; 31; 35; 36; 39 и др.];

4) проблемный (в том числе программно-целевой) [5; 16; 18].

Отчетливо системный характер имеют отечественные государственные программы развития приморских регионов. Все указывает на прочные основы разделяемого автором комплексного, системного подхода к изучению приморских регионов.

Особый интерес вызывает исследование региональных особенностей морской хозяйственной деятельности соседних с Россией крупных морских держав и интеграционных группировок, в частности Евросоюза. Современные тенденции развития расселения и хозяйства все более «подчеркивают» значимость ресурсной базы морских акваторий, общность проблем ее освоения. Представляется весьма актуальным исследовать степень выраженности и динамику «морского вектора» развития Европы — крупного староосвоенного региона с давними традициями использования всех выгод своего приморского положения.

Европа в пределах Евросоюза имеет береговую линию протяженностью 70 тыс. км и омывается водами двух океанов — Атлантического и Северного Ледовитого, а также четырех крупных внутриконтинентальных морей: Балтийского, Северного, Средиземного и Черного. Еще примерно 10 тыс. км приходится на береговую линию, контролируемую Россией и Украиной. Приморские регионы (в пределах 100-километровой зоны) сосредотачивают, по нашим оценкам, почти 52% численности населения ЕС и производят примерно 51% объема производства его ВВП (по ППС в 2011 г.). В целом совместно с аналогичными территориями европейских государств, не входящими в эту группировку (включая российские), приморские регионы Европы аккумулируют 4,5% численности населения и выпускают 11,3% ВВП мира.

Благосостояние Европы неразрывно связано с морем. Судостроение и судоходство, рыболовство и рыбопереработка, портовая деятельность, добыча энергоресурсов в шельфовой зоне (нефть, природный газ, возобновляемые источники энергии), прибрежный и морской туризм, аквакультура остаются ключевыми сферами морской деятельностью. Выраженный «морской вектор» развития позволяет Европе извлекать немалую выгоду от роста международной торговли и играть ведущую роль в мировой экономике. Потенциал акваторий и побережий нуждается в постоянном сбережении и обслуживании. Обеспечение устойчивости состояния морской среды — важнейшая предпосылка успешности и конкурентоспособности упомянутых выше видов деятельности. Реализация узкоотраслевых или сугубо национальных морских политик, например, в сферах транспорта, рыболовства, энергетики, туризма может приводить к конфликтам интересов и общей их неэффективности. Требуется переходить к более тесному сотрудничеству и интегральному подходу к разрешению проблем.

Современная концепция Еврокомиссии («Интегрированная морская политика для Европейского союза», 2007 г.) заключается в формировании консолидированной морской политики, охватывающей все аспекты отношений общества и морских экосистем. Предполагается высокая эффективность этого инновационного подхода [19]. Взаимодействие европейского общества и окружающего морского пространства становится интенсивным как никогда ранее. Вместе с тем усиливается напряжение в системе «общество — природа». С одной стороны, современные технологии позволяют извлекать из прибрежных территорий и морских акваторий все больше прибыли. Это привлекает туда инвестиции, людские ресурсы. С другой — ведет к прогрессирующему разрушению природной среды. Срочность ответа на возникший вызов обусловлена также быстрым ходом глобализации и изменения климата.

Евросоюз, осознавая это, в лице Европейской комиссии запустил процесс всесторонних консультаций и анализа складывающейся обстановки. Предлагаемая интегрированная Морская политика для Европейского сообщества основана на ясном понимании взаимосвязанности проблем и необходимости их совместного скоординированного разрешения. Постановка программы действий, разработка мероприятий в различных секторах экономики должны производиться в рамках общей политики. Следующие проекты рассматриваются наиболее важными для Евросоюза:

- 1) создание европейского транспортного пространства без барьеров;
- 2) продвижение Европейской стратегии морских исследований;
- 3) разработка национальных интегрированных морских политик;
- 4) создание Европейской сети морского надзора;
- 5) разработка «дорожной карты» морского пространственного планирования стран — членов ЕС;
- 6) разработка стратегии смягчения влияния изменений климата в прибрежных зонах;
- 7) уменьшение загрязнения природной среды и в том числе выбросов CO₂ от судоходства;
- 8) исключение пиратского рыболовства и разрушительного донного траления в открытом море;
- 9) формирование европейской сети морских кластеров;
- 10) ревизия трудового права ЕС в сферах судоходства и рыболовства [19].

Этот документ закладывает рамочные основы сотрудничества, декларирует основные направления деятельности Еврокомиссии в сферах управления и формирования межсекторного инструментария, необходимого для проведения интегральной морской политики Евросоюза. Практические действия, предполагается, будут соответствовать принципам subsidiarity, укрепления конкурентоспособности, экосистемного подхода, а также активного участия стейкхолдеров. На наш взгляд, реализация представленных проектов вполне реалистична. Наибольшие сложности могут вызвать пункты 6 (высокая капиталоемкость защитных мероприятий) и 10 (конфликт между национальными и об-



щеевропейскими интересами). Несмотря на известное усложнение отношений между Россией и ЕС, по-прежнему в повестке дня значится укрепление двухстороннего и многостороннего (межгосударственного, межрегионального) сотрудничества на всех ключевых для России направлениях: арктическом, балтийском и черноморском.

Примером международной кооперации ЕС может служить политика инноваций в рамках программы развития морских технологий («голубого роста») на период 2014—2020 гг., которая предусматривает, в частности, создание цифровой карты дна «европейских» вод к 2020 г. Карта должна обладать высоким разрешением, отображать топографию, геологию мест обитания организмов и экосистем, обеспечивать доступ к информации о настоящем и прошлом, физическом, химическом и биологическом состоянии вод, содержать данные о деятельности человека, ее влиянии на морские экосистемы, необходимые для океанографических прогнозов. Первые шаги в этом направлении уже сделаны. Об этом свидетельствует появление Морского атласа стран ЕС [37].

В согласии с геосистемным подходом районирование (регионирование) Мирового океана, приморских территорий — важнейший метод обобщения, научной обработки пространственной информации, создающий основу для управления различными общественными, природными, общественно-природными процессами, происходящими в различных условиях (средах) и на различных уровнях пространственной иерархии. Главная проблема — принципиальное различие районированных морских и сухопутных геосистем. Единства мнений среди исследователей о принципах районирования морских и сухопутно-морских систем не наблюдается (см. работы С. С. Сальникова, С. В. Михайлова, В. А. Дергачева, Г. Г. Гогоберидзе и др.) [33; 22; 10; 8]. Наиболее распространены частные (специальные, отраслевые) схемы районирования. Этот подход широко распространен и в зарубежной Европе. В частности, в обеспечении Морской политики Евросоюза использовались различные, отличающиеся друг от друга схемы районирования окружающих сообщество морей. Последний вариант появился после 2007 г. и включает восемь крупных морских регионов, из которых шесть непосредственно омывают основное «тело» Евросоюза (Балтийское, Северное, Кельтское, Средиземное, Черное моря, Бискайский залив и Иберийское побережье). Отдельно рассматриваются моря, окружающие отдаленные от Европы островные владения Испании, Португалии и Франции («заморские департаменты»), а также Северный Ледовитый (Арктический) океан [37].

Представленная схема районирования в целом адекватно отражает базовые направления Морской политики Евросоюза. Однако расширяющееся международное сотрудничество, в том числе со странами и регионами, не входящими в состав ЕС, ставят, на наш взгляд, в повестку дня необходимость некоторых уточнений. Одно из них касается формирования перспективного «поля» морской политики между «евро-регионом» Северного моря и Арктическим океаном с возрастающим подключением к различным программам ЕС Норвегии, Исландии, Гренландии, Фарерских островов. Это может быть достигнуто расши-



рением сфер «ответственности» региона Северного моря на север вдоль норвежского побережья, а региона Кельтских морей в направлении Исландии и Гренландии. Второе заключается в возможном разделении чрезвычайно обширного и разнообразного по своим природным и социально-экономическим условиям региона Средиземного моря. В пределах зон ответственности Евросоюза здесь могут быть выделены Западно-, Центрально-Средиземноморский регионы, регионы Адриатического и Эгейского морей. Следует также учитывать перспективное укрепление сотрудничества с приморскими странами Восточной Европы (Россия, Украина), Турцией, Грузией.

Основными целями нашего исследования стали общая характеристика, исследование динамики хозяйственного развития приморских регионов Европы в начале XXI в. В соответствии с этим принята в работе операционная сетка районирования в определенной степени приобретает «берегоцентричный», ориентированный на первоочередной учет экономической, экономико-географической специфики хозяйственной деятельности территорий характер. Вместе с тем внимательно отслеживалось хозяйственное использование и особенности природной среды смежных морских акваторий. Среди факторов (групп факторов), в наибольшей степени учитывавшихся при проведении районирования, были физико-географический, ресурсный, экологический, экономико- и транспортно-географического положения, хозяйственной специализации, политико-административного устройства, управленческий. В целом по комплексу природных и социально-экономических условий можно выделить восемь морских и соответствующих приморских регионов (см. рис.).

Для целей проведения экономико-статистического анализа приморские территории учитывались в пределах 100-километровой прибрежной зоны. Все политико-административные единицы, более половины численности населения которых проживают в пределах данной зоны, считались приморскими. Учет и расчеты производились на базе территориальных операционных единиц Евростата уровня NUTS 2, а для России и Украины — политико-административных единиц областного уровня. Рассматриваемая 100-километровая зона обеспечивает комфортную (1,5—2 часа) транспортную доступность побережья автомобильным сообщением. В то же время данный подход к идентификации позволил включить в анализ практически все регионы Европы, имеющие выход к морю за исключением Лянси-Суоми (Финляндия), Восточного Мидленда (Великобритания), Карелии (Россия), где большинство населения проживает далее 100 км от побережья. В морском атласе стран ЕС для идентификации приморских регионов используется 50-километровый критерий удаленности от побережья, который для крупных регионов Восточной Европы является слишком «жестким» [37].

В таблице 2 представлены обобщенные данные по развитию наиболее крупных отраслей морского сектора экономики зарубежной Европы (без Украины и по методике морского атласа стран ЕС): прибрежного и морского туризма, аквакультуры, добычи минеральных ресурсов, рыболовства, транспорта, судостроения и судоремонта. По состоянию на

2010 г. численность занятых в них превышала 3,5 млн человек, а объем выпускаемой продукции составил 256 млрд евро. Наиболее мощным сектором обладал Североморско-Норвежский регион, который хотя и уступал первенство по численности занятых Западно-Средиземноморскому (659 против 965 тыс.), но был далеко впереди всех по выпуску продукции — свыше 119 млрд евро, что составляло почти 47% от общего объема выпуска по всем приморским регионам зарубежной Европы. Из этого количества почти 75 млрд евро приходится на добычу минеральных ресурсов, в основном углеводородов.

Таблица 2

**Численность населения и развитие отраслей морского сектора
зарубежной Европы (2010 г.)**

Регион	Численность населения (в 100-километровой зоне), млн жителей (2011 г.)**	Численность занятых в основных отраслях морского сектора экономики, тыс.	Объем выпуска продукции в основных отраслях морского сектора экономики, млн евро
Арктический	3,1
Балтийский	38,1	355,9	17870
Североморско-Норвежский	62,5	659,4	119391
Британско-Североатлантический	42,1	281,5	11065
Бискайско-Иберийский	40,2	409,4	14034
Западно-Средиземноморский	42,5	964,6	48152
Центрально-Средиземноморский	44,6	609,6	43134
Черноморский	29,3	251,3*	2442*
<i>Всего</i>	302,3	3531,7*	256088*

* Без Украины.

** С Россией и Украиной.

Рассчитано по: [38].

В таблицах 3 и 4 приводится детализированная информация по занятости и выпуску продукции морского сектора экономики зарубежной Европы. Наиболее «трудоемкая» отрасль — прибрежный и морской туризм, аккумулирующий 1,6 млн, или 47%, всех занятых в морском секторе. В немалой степени благодаря этой отрасли Европа продолжает лидировать в мире как центр международного туризма. Из других отраслей наибольший удельный вес в занятости морского сектора имеют рыболовство (22%) и транспорт (15%).

Таблица 3

**Занятость в отраслях морского сектора экономики
зарубежной Европы, тыс. человек**

Регион	Прибрежный и морской туризм	Аква- культу- ра	Добыча минеральных ресурсов	Рыбо- ловство	Транс- порт	Судостро- ение и судоремонт
Балтийский	123,5	0,7	2,9	107,6	61,0	60,2
Североморско- Норвежский	251,0	12,7	60,2	117,5	151,0	67,0
Британско-Се- вероатланти- ческий	146,8	10,7	0,6	42,9	47,8	32,7
Бискайско- Иберийский	144,0	29,7	0,9	168,5	21,8	44,5
Западно-Сре- диземномор- ский	472,3	40,2	2,3	226,2	127,2	96,4
Центрально- Средиземно- морский	354,8	6,2	3,9	82,3	116,4	46,0
Черноморский*	160,5	0,2	3,8	21,1	20,8	44,9
<i>Всего</i>	1652,9	100,4	74,6	766,1	546,0	391,7

* Без Украины.

Рассчитано по: [38].

По стоимостному объему выпуска продукции лидером является добыча минеральных ресурсов (табл. 4) — это 30 % производства морского сектора экономики, главным образом речь идет о добыче углеводородов. Очень высокий показатель продолжает удерживать транспорт — почти 30%. На третьем месте — прибрежный и морской туризм (21%). На морской сектор экономики зарубежной Европы приходится чуть более 2% производства ее ВВП. Эта доля остается в целом стабильной. По более ранним данным [33], объем производства основных видов морехозяйственной деятельности к началу 1970-х гг. оценивался в 2% мирового национального дохода. В структуре этих видов деятельности в конце 1970-х гг. выделялись добыча нефти и природного газа и судоходство, на которые в сумме приходилось 65—75% объема доходов [33].

Демографический потенциал приморских регионов Европы весьма высок. По состоянию на 2011 г. в 100-километровой приморской зоне проживало 302,3 млн человек (табл. 2), что составляло 4,3% населения мира, но доля эта стабильно снижалась (в 2000 г. было 4,7%). Наиболее населенным приморским регионом остается Североморско-Норвежский — 63 млн жителей. К североморскому побережью непосредственно выходят густонаселенные территории зарубежной Европы — Нидерланды, Бельгия, частично Великобритании и Германии. Наименее населенными традиционно являются приморские территории Арктического региона — 3,1 млн человек.

Таблица 4

**Выпуск продукции в отраслях морского сектора экономики
зарубежной Европы, млн евро**

Регион	Прибрежный и морской туризм	Аква- куль- тура	Добыча минеральных ресурсов	Рыбо- ловст- во	Транс- порт	Судостро- ение и судоремонт
Балтийский	3823	33	222	3284	7467	3041
Североморско- Норвежский	8214	2451	74665	4796	23509	5756
Британско-Се- вероатланти- ческий	3028	312	30	2019	3539	2137
Бискайско- Иберийский	4642	250	150	4846	1802	2344
Западно-Сре- диземномор- ский	17435	458	629	7811	16403	5416
Центрально- Средиземно- морский	14169	581	1584	2419	22829	1552
Черноморский*	1173	0	94	153	367	655
<i>Всего</i>	52484	4085	77374	25328	75916	20901

* Без Украины.

Рассчитано по: [38].

Наиболее крупными приморскими городскими агломерациями являются Лондон (14 млн жителей), Стамбул (13,8), Ранстад (6,7) и Санкт-Петербург (5,3). Население значительного количества агломераций составляет 3—5 млн — Барселона, Манчестер — Ливерпуль, Неаполь, Рим, Афины. Широкими выходами к побережью располагают Рейнский и Английский, формирующийся Паданский (Североитальянский) мегалополисы. Многие прибрежные города формируют мощные портовые комплексы, особенно выделяются порты североморского направления. Роттердам, хотя и утратил по грузообороту мировое первенство, остается безусловным лидером Европы (370 млн тонн в 2011 г.), на втором месте — Антверпен (169 млн тонн), на почетном третьем — Новороссийск (116 млн тонн), немного опережающий Гамбург (114 млн тонн) (табл. 1). В начале XXI в. ускоренно развиваются российские порты.

Крупнейшие пассажирские перевозки осуществляются портами Дании, а также терминалами в районах Дуврского, Мессинского проливов и Греческого архипелага. В сфере рыболовства лидируют с ежегодным выловом примерно по 2 млн тонн три региона — Арктический, Североморско-Норвежский и Британско-Североатлантический.



В таблице 5 приведены данные по динамике производства ВВП (ППС) приморских территорий Европы, выделенных нами как морские регионы. За основу взяты регионы Евростата уровня NUTS 2, соответствующие критерию 2-часовой (100 км) транспортной доступности морского побережья. Вышепредставленный рисунок иллюстрирует динамику изменения одного из наиболее информативных показателей уровня развития экономики — удельного веса регионов в глобальном производстве ВВП (ППС). Хорошо заметно наличие в начале XXI в. (2000—2011 гг.) регионов являющихся лидерами по темпам роста данного показателя. Большинство из них расположено в Арктическом, Балтийском и Черноморском регионах. Многие имеют российскую «прописку». Среди зарубежных приморских территорий наиболее высокую динамику развития экономики имеют регионы стран Балтии, Польши, Норвегии, Румынии, регионы западной части Балканского полуострова, а также (но менее устойчиво) Украины. Напротив, худшие результаты динамики развития хозяйства наблюдаются у серьезно пострадавших от кризиса 2008 г. Центрально-Средиземноморского и Британско-Североатлантического приморских регионов.

Таблица 5

Приморские регионы Европы в производстве мирового ВВП (ППС)

Регион	Производство ВВП (ППС), млрд евро		Доля в мировом производстве ВВП (ППС), %		Доля 2011 к 2000 г., %
	2000 г.	2011 г.	2000 г.	2011 г.	
Арктический	24,5	59,3	0,07	0,10	144,9
Балтийский	545,2	889,4	1,46	1,43	97,6
Североморско-Норвежский	1487,5	1994,3	3,99	3,20	80,2
Британско-Североатлантический	814,2	1021,6	2,19	1,64	75,1
Бискайско-Иберийский	623,5	870,0	1,67	1,40	83,5
Западно-Средиземноморский	763,8	1025,0	2,05	1,65	80,3
Центрально-Средиземноморский	734,4	919,1	1,97	1,48	74,8
Черноморский	109,9	236,7	0,29	0,38	128,9
Приморские регионы Европы в целом	5103,0	7015,4	13,70	11,26	82,3
<i>ЕС-27 в целом</i>	9201,7	12646,6	24,70	20,31	82,2
<i>Мир в целом</i>	37259,7	62280,5	100	100	100,0

Рассчитано по: [20].

Анализ полученных данных свидетельствует о неоднозначных тенденциях развития прибрежных регионов в начале XXI в. Несмотря на все очевидные преимущества приморского положения, динамика развития этих регионов соответствует «затухающей» (относительно миро-

вого сообщества) страдает от кризисных явлений и существенно ниже темпов мирового развития в целом. Однако в Арктическом, Черноморском, а также в меньшей степени Балтийском приморских регионах отмечается ускоренная динамика развития. Это можно объяснить «догоняющим» экономически более стабильные страны развитием Восточной Европы, где имели место активизация внешнеэкономических связей, инвестиционной деятельности, а также реализовался ряд проектов (с непосредственным участием многих европейских стран), связанных с добычей и транспортировкой российских ресурсов (преимущественно углеводородов), что, несомненно, внесло существенный вклад в ускоренное развитие обозначенных выше приморских регионов.

Список литературы

1. Айбулатов Н. А. Геоэкология береговой зоны моря // Проблемы развития морских берегов. М., 1989. С. 81—87.
2. Айбулатов Н. А., Артюхин Ю. В. Геоэкология шельфа и морских берегов. СПб., 1993.
3. Аракелов М. С., Гогоберидзе Г. Г., Жмойда В. А. и др. Управление развитием и геоэкологическое районирование территориальных рекреационных систем в прибрежных зонах. СПб., 2011.
4. Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии : автореф. ... д-ра геогр. наук. Иркутск, 2006.
5. Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск, 2008.
6. Бочарова Л. К. Развитие морского хозяйства России в Арктике: уточнение стратегических приоритетов : автореф. ... канд. экон. наук. М., 2010.
7. Войтоловский Г. К. География морских путей и промышленного рыболовства : учеб. пособие. М., 1973.
8. Гогоберидзе Г. Г. Комплексное районирование приморских территорий Мирового океана. СПб., 2010.
9. Гогоберидзе Г. Г. Методология и методы оценки морского потенциала приморских территорий : автореф. ... д-ра экон. наук. М., 2009.
10. Дергачев В. А. Природно-хозяйственная контактная зона «суша — океан» // Изв. ВГО. 1980. Т. 112, вып. 1. С. 40—45.
11. Залеский Е. География морского транспорта. М., 1971.
12. Залогин Б. С. Экономическая география Мирового океана. М., 1984.
13. Ивченко В. В. Сетевое программирование развития приморских регионов России. Калининград, 2008.
14. Институт Географии РАН : матер. URL: <http://igras.ru/index.php?r=21&id=193> (дата обращения: 10.03.2014).
15. Исследования океана: перспективы морской биотехнологии // Наука за рубежом. 2014. №28, янв. URL: http://www.issras.ru/global_science_review/Nauka_zh_rubezom_n28.pdf (дата обращения: 12.03.2014).
16. Лавров С. Б. Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды в океане и региональное развитие приморских районов // Вопросы географии океана : тез. докл. I Всесоюз. конф. Калининград, 1983. С. 25—32.
17. Лиманно-устьевые комплексы Причерноморья. Географические основы хозяйственного освоения. Л., 1988.

18. *Малинина Ю. В.* Особенности морской деятельности в современных условиях и оценка негативных последствий от повышения морского уровня в XXI столетии : автореф. ... канд. геогр. наук. СПб., 2010.
19. *Материалы* Еврокомиссии // COM(2007) 575 final. Communication from the Commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions. An Integrated Maritime Policy for the European Union. Brussels, 10.10.2007. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:EN:PDF> (дата обращения: 12.02.2014).
20. *Материалы* Eurostat. Eurostat // Database. URL: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database (дата обращения: 01.03.2014).
21. *Махновский Д. Е.* Районирование эколого-экономических процессов в Санкт-Петербурге, Ленинградской области и на Северо-Западе России в условиях глобализации // Региональная экология. 2006. №3—4 (27).
22. *Михайлов С. В.* Экономико-географическое положение морей СССР // Экономическая география. М., 1957.
23. *Морская доктрина* Российской Федерации на период до 2020 года : утв. Президентом РФ 27.07.2001. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=99415> (дата обращения: 06.03.2014).
24. *Надточий Г. Л.* География морского судоходства : учебник. 2-е изд. М., 1979.
25. *О Стратегии* развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 дек. 2010 г. №2205-р. Доступ из справочно-правовой системы «Гарант».
26. *О федеральной целевой программе* «Мировой океан : постановление Правительства Рос. Федерации от 10 авг. 1998 г. №919. Доступ из справочно-правовой системы «Гарант».
27. *Покишишевский В. В.* Экономическая география Мирового океана. М., 1982.
28. *Слевич С. Б.* Океан, ресурсы и хозяйство. Л., 1988.
29. *Соловьева И. С.* Формирование региональных морских корпораций в условиях глобализации мировой экономики : автореф. ... канд. экон. наук. Мурманск, 2006.
30. *Стратегия* развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. М., 2012.
31. *Сычев С. Л.* Комплексное освоение прибрежной зоны Черного моря — важнейший фактор ее устойчивого развития : автореф. ... канд. геогр. наук. Краснодар, 2006.
32. *Фадеев С. А.* Трансформация прибрежных зон в Западной Европе и Европейской России: делимитация и управление : автореф. ... канд. геогр. наук. М., 1998.
33. *Экономическая география* Мирового океана / С. С. Сальников. Л., 1979.
34. *Agglomerations* 2014. URL: <http://www.citypopulation.de/Deutschland.html> <http://www.citypopulation.de/Europe.html> (дата обращения: 12.04.2014).
35. *Alexandersson G., Norstrom G.* World shipping. An economic geography of ports and seaborne trade. N. Y.; L.; Stockholm [etc.], 1963.
36. *Couper A. D.* The geography of sea transport. L., 1972.
37. *Maritime affairs*. URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#lang=EN;bkgd=5:0.75;mode=1;pos=11.754:53.652:4;theme=2:0.75:1; (дата обращения: 12.03.2014).
38. *Maritime affairs*. URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/infographics/# (дата обращения: 12.03.2014).
39. *Verlaque Ch.* Geographie des transports maritimes. Paris, 1974.

Об авторе

Дмитрий Евгеньевич Махновский, кандидат экономических наук, доцент, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Россия.

E-mail: dmahnovskiy-62@mail.ru



THE COASTAL REGIONS OF EUROPE: ECONOMIC DEVELOPMENT
AT THE TURN OF THE 20TH CENTURY

D. Makhnovsky*

* *Saint Petersburg State University of Economics
21 Sadovaya Str., Saint Petersburg, 191023, Russia*

Submitted on June 24, 2014

This article explores the current condition and spatial dynamics of the key socioeconomic processes in the coastal zone of the European subcontinent at the turn of the 20th century. Europe is a region where the “coastal component” of socioeconomic development plays a major role and is therefore one of the most interesting objects for research in this field.

Russian geographical proximity to the European countries, a significant number of shared problems, and a considerable potential for cooperation in solving them and developing the world ocean’s resources create grounds for an integrated study of European coastal regions. The author analyses Russian findings in the field of the socioeconomic development of coastal regions.

The differences in the natural and socioeconomic conditions and resources along a significant portion of the European coastline necessitate the zoning of subcontinent’s coastal territories and contiguous water areas. The findings of EU maritime research constitute the economic and statistical basis of the study, whose author, relying on necessary calculations, proposes a new concept of coastal regions.

The study identifies significant differences in the nature and trends in the development of European coastal regions in the first decade of the 21st century. Thus, Russian coastal regions show the most dynamic development rate. In general, coastal regions are not superior to inland European regions in terms of major development rates.

Key words: coastal regions, Europe, EU, socioeconomic development, maritime industry, territorial structure of economy, gross regional product, population

References

1. Aibulatov, N.A. 1989, Geojekologija beregovoj zony morja [Geocology coastal sea], *Problemy razvitija morskikh beregov* [Problems of development of sea coast], Moscow, p. 81—87.



2. Aibulatov, N. A. Artyuhin, Yu. V. 1993, *Geojekologija shel'fa i morskikh beregov* [Geoecology shelf and coasts], St. Petersburg.
3. Arakelov, M. S., Ghoghoberidze, G. G., Zhmoyda et al. *Upravlenie razvitiem i geojekologicheskoe rajonirovanie territorial'nyh rekreacionnyh sistem v pribrezhnyh zonah* [Management of development and geo-ecological zoning of territorial recreation systems in coastal areas], St. Petersburg.
4. Bezrukov, L. A. 2006, *Kontinental'no-okeanicheskaja dihotomija v mezhdunarodnom i regional'nom razvitii* [Continental-oceanic dichotomy in the international and regional development], doctoral dissertation thesis, Irkutsk.
5. Bezrukov, L. A. 2008, *Kontinental'no-okeanicheskaja dihotomija v mezhdunarodnom i regional'nom razvitii* [Continental-oceanic dichotomy in the international and regional development], Novosibirsk.
6. Bocharova, L. K. 2010, *Razvitie morskogo hozjajstva Rossii v Arktike: utocnenie strategicheskikh prioritetov* [Development of marine economy of Russia in the Arctic: refine the strategic priorities], candidate dissertation thesis, Moscow.
7. Voytolovsky, G. K. 1973, *Geografija morskikh putej i promyshlennogo rybolovstva* [Geography of sea routes and commercial fishing], Moscow.
8. Ghoghoberidze, G. G. 2010, *Kompleksnoe regionirovanie primorskih territorij Mirovogo okeana* [Comprehensive zoning of coastal areas of the oceans], St. Petersburg.
9. Ghoghoberidze, G. G. 2009, *Metodologija i metody ocenki morskogo potenciala primorskih territorij* [Methodology and methods of assessing the potential of marine coastal areas], thesis of the doctoral dissertation, Moscow.
10. Dergachov, V. A. 1980, *Prirodno-hozjajstvennaja kontaktnaja zona «susha — okean»* [Natural-economic contact zone "land — ocean"], *Izvestija Russkogo geograficheskogo obshhestva* [Proceedings of the Russian Geographical Society], Vol. 112, no. 1, p. 40—45.
11. Zaleski E. 1971, *Geografija morskogo transporta* [Geography of Maritime Transport], Moscow.
12. Zalogin, B. S. 1984, *Jekonomicheskaja geografija Mirovogo okeana* [The economic geography of the world Ocean], Moscow.
13. Ivchenko, V. V. 2008, *Setevoe programirovanie razvitija primorskih regionov Rossii* [Network programming development of the coastal regions of Russia], Kaliningrad.
14. Issledovanija Mirovogo okeana v XX v. [Study of the oceans in the XX century], Institute of Geography of the RAS, available at: <http://igras.ru/index.php?r=21&id=193> (accessed 10.03.2014).
15. Trofimov, N. A. 2014, *Issledovanija okeana: perspektivy morskoy biotekhnologii* [Ocean Studies: Prospects for Marine Biotechnology], *Nauka za rubezhom* [Science Abroad], no. 28, January, available at: http://www.issras.ru/global_science_review/Nauka_za_rubejom_n28.pdf (accessed 12.03.2014).
16. Lavrov, S. B. 1983, *Portovo-promyshlennye komplekсы v probleme vzaimootnoshenij obshhestva i prirodnoj sredy v okeane i regional'noe razvitie primorskih rajonov* [Port and industrial complexes in the problem of relations between society and the natural environment in the ocean and regional development of coastal areas], *Voprosy geografii okeana* [Questions Ocean Geography], abstracts of the 11th Union Conference, Kaliningrad, 1983, September, p. 25—32.
17. *Limanno-ust'evye komplekсы Prichernomor'ja. Geograficheskie osnovy hozjajstvennogo osvoenija* [Liman and Estuarine systems of the Black Sea. Geographical bases of economic development], 1988, Leningrad.

18. Malinina, Yu. V. 2010, *Osobennosti morskoy dejatel'nosti v sovremennykh usloviyakh i ocenka negativnykh posledstviy ot povysheniya morskogo urovnja v XXI stoletii* [Features of maritime activities in modern conditions and assessment of the negative effects from rising sea levels in the XXI century], candidate dissertation thesis, St. Petersburg.

19. Communication from the Commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions. An Integrated Maritime Policy for the European Union. Brussels, 2007, 10 October, COM, 575 final, available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:EN:PDF> (accessed 12.02.2014).

20. Eurostat. Database, available at: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database (accessed 01.03.2014).

21. Makhnovskii, D. E. 2006, Rajonirovanie jekologo-jekonomicheskikh processov v Sankt-Peterburge, Leningradskoj oblasti i na Severo-Zapade Rossii v usloviyakh globalizacii [Zoning ecological and economic processes in St. Petersburg, Leningrad Region and the North-West of Russia in the context of globalization], *Regional'naja jekologija* [Regional ecology], no. 3—4 (27).

22. Mikhailov, S. V. 1957, Jekonomiko-geograficheskoe polozhenie morej SSSR [Economic and geographical situation of the seas of the USSR], *Jekonomicheskaja geografija* [Economic geography], Moscow.

23. Morskaja doktrina Rossijskoj Federacii na period do 2020 goda (utv. Prezidentom RF 27.07.2001) [Maritime Doctrine of the Russian Federation for the period up to 2020 (approved. President of the Russian Federation 27.07.2001)], 2001, *Consultant Plus*, available at: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=99415> (accessed 06.03.2014).

24. Nadtochy, G. L. 1979, *Geografija morskogo sudohodstva* [Geography of Maritime Navigation], Moscow.

25. Rasporjazhenie Pravitel'stva RF ot 8 dekabrya 2010 g. № 2205-r «O Strategii razvitija morskoy dejatel'nosti Rossijskoj Federacii do 2030 goda» [Order of the Government of the Russian Federation of December 8, 2010 № 2205-r "On the Strategy for the Development of maritime activities of the Russian Federation until 2030"], 2010, *GARANT*, available at: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/2073572/> (accessed 12.03.2013).

26. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 10 avgusta 1998 g. № 919 «O federal'noj celevoj programme «Mirovoj okean» [RF Government Resolution dated August 10, 1998 № 919 "On the federal target program "World Ocean "], 1998, *GARANT*, available at: <http://base.garant.ru/1577420/> (accessed 12.11.2013).

27. Pokshishevsky, V. V. 1982, *Jekonomicheskaja geografija Mirovogo okeana* [The economic geography of the world Ocean], Moscow.

28. Slevich, S. B. 1988, *Okean, resursy i hozjajstvo* [Ocean resources and economy], Leningrad.

29. Solovyova, I. S. 2006, *Formirovanie regional'nykh morskikh korporacij v usloviyakh globalizacii mirovoj jekonomiki* [Formation of regional marine corporations in a globalizing world economy], candidate dissertation thesis, Murmansk.

30. *Strategija razvitija morskoy portovoj infrastruktury Rossii do 2030 goda* [The development strategy of Russian ports infrastructure up to 2030], 2012, Moscow.

31. Sychev, S. L. 2006, *Kompleksnoe osvoenie pribrezhnoj zony Chernogo morja — vazhnejshij faktor ee ustojchivogo razvitija* [Integrated coastal zone of the Black Sea — a key factor in its sustainable development], candidate dissertation thesis, Krasnodar.



32. Fadeev, S. A. 1998, *Transformacija pribrezhnyh zon v Zapadnoj Evrope i Evropejskoj Rossii: delimitacija i upravlenie* [Transformation of coastal zones in Western Europe and European Russia: the delimitation and management], candidate dissertation thesis, Moscow.
33. Salnikov, S. S. 1979, *Jekonomicheskaja geografija Mirovogo okeana* [The economic geography of the world Ocean], Leningrad.
34. Agglomerations, 2014, *City population*, available at: <http://www.citypopulation.de/> (accessed 12.04.2014).
35. Alexandersson, G., Norstrom, G. 1963, *World shipping. An economic geography of ports and seaborne trade*.
36. Couper, A. D. 1972, *The geography of sea transport*, London.
37. Maritime affairs, 2014, *European Atlas of the Seas*, available at: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#lang=EN;bkgd=5:0.75;mode=1;pos=11.754:53.652:4;theme=2:0.75:1 (accessed 12.03.2014).
38. Maritime affairs, 2014, *European Atlas of the Seas*, available at: URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/infographics/# (accessed 12.03.2014).
39. Verlaque, Ch. 1974, *Geographie des transports maritimes*, Paris.

About the author

Dr Dmitry Makhnovsky, Associate Professor, Saint Petersburg State University of Economics, Russia.

E-mail: dmahnovskiy-62@mail.ru