

**ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ
МИРОВОГО
ПРИМОРСКОГО ГОРОДА
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
В БАЛТИЙСКОМ
РЕГИОНЕ**

*С. С. Лачининский**

*И. В. Семенова**



Балтийский регион объединяет приморские территории девяти стран — России, Эстонии, Латвии, Литвы, Польши, Германии, Дании, Швеции и Финляндии. Узловыми центрами региона выступают города-порты, расположенные на побережье Балтийского моря. Вместе с тем в соответствии с классификацией Питера Тейлора и Саски Сассен в регионе присутствуют иные города, имеющие более высокий статус, или «мировые города», которые необходимо рассматривать в глобальном контексте.

В настоящем исследовании авторы исходят из того, что Санкт-Петербург как мировой приморский город (CWS) формирует вокруг себя Санкт-Петербургский приморский регион, который можно рассматривать в качестве типичной «глобальной городской области». Индексный метод исследования показывает, что положение Санкт-Петербурга в системе мировых приморских городов Балтийского региона представляется условно благоприятным, учитывая его транспортно-логистический и демографический потенциал, а также выгоды геоэкономического положения.

Санкт-Петербург имеет свои конкурентные преимущества в регионе, которые определяются его демографическим потенциалом, грузооборотом портов, а также выгодным геоэкономическим положением — «морские ворота» России. Вместе с тем становится очевидно, что уровень развития современных высокотехнологических услуг и «новой экономики» здесь еще не позволяет приблизиться к трем лидерам — Стокгольму, Хельсинки и Копенгагену. Это тем важнее, что из четырех различных типов пространственных коррелятов пространства центрированности именно трансграничные сети глобальных городов наилучшим образом отражают то, что глобальные города — это функции глобальных сетей. Санкт-Петербург лишь начинает встраиваться в эти сети, прежде всего через авиахаб «Пулково» и морские перевозки портов Усть-Луга, Приморск и Санкт-Петербург.

* Санкт-Петербургский государственный университет. 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7—9.

Поступила в редакцию 15.06.2015 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2015-3-4

© Лачининский С.С., Семенова И.В., 2015

Ключевые слова: мировой приморский город (CWS), Санкт-Петербург, Балтийский регион, порты, приморский регион, глобальная городская область, морехозяйственная деятельность

Постановка проблемы

Приморский регион, определяемый нами в качестве особой территории, перехода от земной поверхности к морю (океану) до 200 км вглубь материка. При этом подчеркнем, что ОЭСР рекомендует определять границы приморского региона в зависимости от целей управления, внутренняя граница региона должна простираться настолько же далеко внутрь страны насколько это необходимо для прибрежного управления [1].

В этой зоне наблюдается наибольшее влияние морехозяйственной деятельности и портово-логистической инфраструктуры на местную экономику и хозяйственную специализацию данного региона. В Зеленой книге ЕС отмечается, что «вклад приморских регионов Европейского региона в создании совокупного ВВП достигает примерно 40% и здесь проживает почти такая же доля его населения» [2]. При этом Евростат определяет приморские регионы как статистические области уровня NUTS-III, в которых более половины населения проживает не далее 50 км от моря. Стоит отметить, что в большинстве исследований фигурируют границы 150—200 км. В частности, П. Будбриджа указывает, что «прибрежные зоны занимают меньше чем 15% поверхности Земли, но в 100 километровой полосе проживает 37% мирового населения, а в 200 километровой полосе около 50%. Уже к 2025 году может проживать уже $\frac{3}{4}$ мирового населения» [3]. В определенной мере границы приморских регионов весьма условны. Обращаем внимание, что плотность прибрежного населения, проживающего в 100-км прибрежной зоне в 2,5 раза выше средней мировой плотности населения [4].

В научном обороте и практике государственного управления используется широкая палитра различных определений, покрывающих эту сложную область перехода между континентальными массами суши и морской акваторией.

Так, в Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г., используется понятие *прибрежно-морского компонента*, который включает приморские территории и прибрежные акватории в рамках самостоятельного единого объекта государственного управления [5].

Прибрежно-морской компонент создает предпосылки для развития регионального морехозяйственного комплекса, а также возможности использования потенциала морской деятельности для формирования «морехозяйственных территориально-производственных кластеров», зон опережающего и территориального развития. Пространственно-функциональная структура регионального морехозяйственного комплекса зависит от доминирующего вида морской деятельности. Из этого следует, что организующим центром приморского региона служит приморский мировой город как единица глобализированного геоэкономического пространства.

Санкт-Петербург, представляя собой мировой город гамма-группы, формирует вокруг себя особое географическое пространство, специализация которого детерминирована морской деятельностью. Наши расчеты показывают, что в настоящее время численность населения Санкт-

Петербургского приморского региона достигает 7,5 млн человек, а площадь 110,5 тыс. км².

А. Скотт [6] и К. О'Коннор [7] называют подобные территории «глобальными городскими областями». Основными конкурентными преимуществами для подобных областей стало наличие морской (портовой) инфраструктуры в связке с крупным аэропортом, что может стать критическим фактором в позиционировании мирового города для глобальной логистической деятельности. Показательно, что в своем исследовании роли мировых городов в глобальной логистике [7] К. О'Коннор поставил глобальный логистический регион Санкт-Петербурга на 39 позицию, что существенно выше его ранга (126) в перечне мировых городов. Сегодня совокупный грузооборот морских портов в пределах Санкт-Петербургского приморского региона достигает 195 млн тонн, где доля собственно Санкт-Петербурга — 30% [8].

Обращает на себя внимание и тот факт, что Санкт-Петербург выделяется своим контейнерным терминалом, обеспечивающим перевалку 2,52 млн TEU (50 место среди портов мира). В соответствии с мировой практикой [9] добавленная стоимость, генерируемая контейнерным портом Санкт-Петербурга в 2012 г., составила 6,4 млрд долларов (для сравнения в таких мировых городах «гамма-группы», как Джидда и Осака, эта стоимость составляет по 12 млрд долларов).

Объекты и методы

В настоящем исследовании мы исходим из того, что Санкт-Петербург как мировой приморский город (GWS) формирует вокруг себя Санкт-Петербургский приморский регион, который можно рассматривать в качестве типичной «глобальной городской области» (в понимании А. Скотта и К. О'Коннора). Границы этого региона определены нами в соответствии с внешней границей региона в 200 км от побережья (подробнее см.: [10—11]). Таким образом, как было указано выше, численность населения Санкт-Петербургского приморского региона достигает 7,5 млн человек, а площадь — 110,5 тыс. квадратных км¹.

Не случайно в практике развития портово-промышленных кластеров Китая считается, что «наиболее эффективно располагать производства не далее 200 км от крупного морского порта» [12]. Э. Б. Валев [13] на практике европейских приморских регионов развивает эту мысль. Он подчеркивает регионоформирующую роль приморских производственных комплексов, которая проявляется в активизации экономических контактов, способствующих расширению участия страны в международном разделении труда; высоком уровне инфраструктурной обустроенности и фокусировании развития в портово-промышленных центрах.

¹ Полагаем, что административный район может быть включен в рассматриваемый регион при условии, что его центр попадает в максимальную зону приморского региона. Для нашего исследования в состав Санкт-Петербургского приморского региона следует включить все районы города Санкт-Петербурга, 16 районов Ленинградской области, 4 района – в Карелии, 9 районов – в Псковской области и 8 районов – в Новгородской области.

Действительно, в последние 15 лет мы видим активизацию мирохозяйственных связей не только Санкт-Петербурга, но и Ленинградской области. Так, объем внешнеторгового оборота (по товарам) с 2000 по 2014 г. по Санкт-Петербургу увеличился в 9,77 раз, а по Ленинградской области — в 7,71 раза. При этом с 2000 по 2005 г. максимальный рост составил 2,92 раза для Санкт-Петербурга и 3,61 раза — для Ленинградской области. Уже с 2005 по 2010 г. рост составил всего 2,42 раз и 1,57 раз соответственно, а с 2010 по 2014 г. наблюдается дальнейшее выравнивание показателей города и области до 1,38 и 1,36 раз соответственно (табл. 1, 2).

Таблица 1

**Внешнеэкономические позиции Санкт-Петербурга
и Ленинградской области в 2014 г.**

Показатель	Регион	
	Санкт-Петербург	Ленинградская область
Объем экспорта товаров, млрд долларов	20,32	15,51
Объем импорта товаров, млрд долларов	29,92	4,23
Внешне-торговый оборот, млрд долларов	50,24	19,74
ВРП, млрд долларов	64,98*	18,03*
Отношение ВРП к ВТ	1,29	0,92
ВРП на душу населения, долларов	12588	10188
ВТ на душу населения, долларов	9733	11154

* 2013 г. Средневзвешенный курс рубля в 2014 г. = 38,4217.

Таблица 2

Динамика основных экономических показателей в 2000—2014 г.

Показатель	2000	2005	2010	2014
	Санкт-Петербург			
ВРП, млрд долларов*	6,723	23,800	56,649	65,699
ВТ, млрд долларов	5,143	15,030	36,350	50,240
ВРП/ВТ	1,31	1,58	1,56	1,31
	Ленинградская область			
ВРП, млрд долларов*	2,000	7,336	16,343	18,231
ВТ, млрд долларов	2,559	9,255	14,525	19,740
ВРП/ВТ	0,78	0,79	1,12	0,92

* используется средневзвешенный курс рубля за рассматриваемый год

Из таблиц 1 и 2 видно, что происходит расширение внешнеэкономической деятельности как в самом ядре региона — Санкт-Петербурге, так и в прилегающей Ленинградской области. Обращает на себя внимание тот факт, что за 14 лет происходит усиление влияния мировой экономики и внешней торговли на город и область. Они становятся внешнеэкономическими операторами РФ, через которые осуществляется до 10% внешнеторгового оборота России.

Эти тенденции можно проследить при анализе изменения позиций Санкт-Петербурга и Ленинградской области на фоне Северо-Западного макрорегиона России и страны в целом (табл. 3). Видно, что оба региона заметно выделяются не только на уровне СЗФО, но и на общенациональном. При этом Ленинградская область снижает свою зависимость от мирового рынка, а Санкт-Петербург наоборот наращивает.

Таблица 3

Оценка влияния глобализации на региональную экономику Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2005—2013 г.²

Регионы	Коэффициент локализации ВРП		Коэффициент локализации ВД		Коэффициент интегрированности	
	2005	2013	2005	2013	2005	2013
Ленинградская область	0,971	1,042	2,313	2,070	2,382	1,986
Санкт-Петербург	1,128	1,291	1,343	1,987	1,191	1,539
СЗФО	1,041	1,074	1,198	1,402	1,151	1,305
Россия	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

ВРП — валовый региональный продукт, ВД — внешнеторговая деятельность, коэффициент интегрированности — интегрированность в мировую экономику.

Важным двигателем экономического развития стали иностранные инвестиции. В 2013 г. они выросли на 24,7% по сравнению с 2012 г. и достигли 13,4 млрд долларов. Из них на обрабатывающую промышленность приходится 90%, что составляет 12,1 млрд долларов. В 2013 г. объем накопленного иностранного капитала в экономике Санкт-Петербурга составил 25 млрд долларов США, что на 21,9% больше, чем в 2012 г. [14].

В Стратегии развития Санкт-Петербурга [14] отмечается, что генеральной целью развития города является повышение его глобальной конкурентоспособности. Некоторые аспекты выделены особо: деловой центр, туристский центр, центр информационных технологий, транспортно-транзитный центр. Правильно выбранные приоритеты могут дать возможность существенно продвинуться Санкт-Петербургу не только в качестве ведущего мирового города Балтийского региона, но и выйти на передовые позиции в Европе.

Именно поэтому мы выделяем приморский мировой город Санкт-Петербург как геоэкономический узел первого порядка, ставший организующим и узловым центром всего Санкт-Петербургского приморского региона. В свою очередь, морской порт Санкт-Петербурга выступает организующим центром для мирового города.

² Коэффициент локализации экономики вычисляется как отношение ВРП на душу населения в регионе к ВРП на душу населения по всей стране. Коэффициент локализации внешнеторговой деятельности как отношение внешнеторгового оборота на душу населения в регионе к внешнеторговому обороту на душу населения по всей стране. Коэффициент интегрированности в мировую экономику считаем как отношение коэффициента локализации внешнеторговой деятельности на данный год к коэффициенту локализации экономики на этот год.

При изучении приморских мировых городов, которые мы обозначаем как CWS, были выделены пять типов приморского расположения: во внутренних морях и заливах (А); в эстуариях крупных рек при впадении в море или океан (Б); в удалении от побережья на реке (В); на побережье океана (Г); на побережье открытого моря или залива (Д). Кроме того, целесообразно ввести особый интегральный тип — расположение на важнейших мировых морских путях (Е).

Как показывают наши расчеты, из 182 мировых городов (в соответствии с классификацией Питера Тейлора [15]) 102 относятся к группе CWS, из которых: 30 — принадлежат к категории «Д», 24 — к категории «Г», 23 — к категории «А», 14 — к категории «В» и лишь 11 — к категории «Б». При этом 66 городов расположены на важнейших мировых морских путях.

Приморские мировые города Балтийского региона относятся нами к категории «А». При этом следует подчеркнуть, что, несмотря на географическую общность и единый регион позиционирования, порты Восточной части и Западной части Балтики весьма отличаются друг от друга. Фактически у них разные конкурентные ниши и рынки притяжения. Так, порты Польши, Германии, Дании, Южной Швеции и Калининградской области в большей степени ориентированы на Западную и Центральную Европу. Что же касается портов Восточной части, то они ориентированы на рынок Прибалтики, России и стран Скандинавии (табл. 4).

Таблица 4

Приморские мировые города и крупные порты Балтийского региона

CWS	Численность населения в 2012 году, тыс. человек	Расстояние от альфа-города, км	Категория мирового города	Грузооборот морского порта в 2007 г.	Грузооборот морского порта в 2012 г.	Грузооборот порта от национального сегмента (или от страны) в Балтийском регионе (2012), %	ВВП в пределах NUTS-1 (2), млрд евро
SPB	4953	706*	γ+	59,6	57,8	27,9	60,00
HEL	1060	489***	β	11,9	10,8	10,3	74,97
RIG	650	507***	β-	25,9	32,4	44,5	22,22
TAL	404	819***	γ	36,0	29,5	67,8	17,64
STO	1580	0	α-	...	5,4	6,2	131,47
COP	559	607***	β+	...	15,0*	17,2	96,08
MAL	303	611***	γ-	—	—	—	52,99
PRI	10	868*	—	74,2	74,8	36,1	16,50
YLG	3	830*	—	0	46,8	22,6	16,50
VSK	1	860*	—	0	13,6	6,6	16,50
VBG	81	870*	—	1,1	1,4	0,7	16,50
KAL	433	378**	—	15,6	12,7	6,1	8,85
VEN	42	692***	—	31,0	30,4	41,8	22,22
CLD	160	812***	—	27,4	35,2	88,5	33,31
GDK	460	419**	—	19,8	26,9	44,0	22,43
KIL	242	698****	—	4,9	1,7	3,3	77,80
ROS	203	574****	—	...	21,2	41,1	37,56
LUB	210	523*****	—	31,7	26,1	50,7	77,80

Окончание табл. 4

CWS	Численность населения в 2012 году, тыс. человек	Расстояние от альфа-города, км	Категория мирового города	Грузооборот морского порта в 2007 г.	Грузооборот морского порта в 2012 г.	Грузооборот порта от национального сегмента (или от страны) в Балтийском регионе (2012), %	ВВП в пределах NUTS-1 (2), млрд евро
GDN	248	442**	—	17,0	15,8	25,0	22,43
LIP	73	451***	—	4,0	7,4	10,2	22,22
BUT	—	—	—	—	—
HKT	77	610***	—	10,0	14,5	13,8	38,15
SHC	408	499****	—	—	19,2	31,0	14,54

SPB — Санкт-Петербург; HEL — Хельсинки; RIG — Рига; TAL — Таллинн; STO — Стокгольм; COP — Копенгаген; MAL — Мальме; PRI — Приморск; YLG — Усть-Луга; VSK — Высоцк; VBG — Выборг; KAL — Калининград; VEN — Вентспилс; CLD — Клайпеда; GDK — Гданьск; KIL — Киль; TUR — Турку; GDN — Гдыня; LIP — Лиепая; BUT — Бутинге; ROS — Росток; LUB — Любек; HKT — Хамина-Котка; SHC — Щецин

* расстояние до Москвы; ** расстояние до Варшавы; *** расстояние до Стокгольма; **** расстояние до Праги; ***** расстояние до Амстердама

Индексный метод показывает, что положение Санкт-Петербурга в системе мировых приморских городов Балтийского региона представляется условно благоприятным. Вместе с тем очевидно, что экономический потенциал явно не соответствует конкурентным преимуществам, демографическому и транспортно-логистическому потенциалу города (табл. 5).

Таблица 5

Позиционирование приморского мирового города Санкт-Петербурга в Балтийском регионе в 2012 г., %

CWS	Численность населения	Категория мирового города	Грузооборот морского порта	ВВП в пределах NUTS-1	Пассажирооборот авиахаба	Грузооборот контейнерного порта
SPB	100	γ+	100	100	100	100
HEL	21	β	19	125	154	16
RIG	13	β-	56	37	50	13
TAL	8	γ	51	29	23	8
STO	32	α-	9	219	253	...
COP	11	β+	26*	160	243	...
MAL	6	γ-	—	88	22	...

* порты Копенгагена и Мальме с 2012 г. рассматриваются вместе

Сегодня именно урбанизированные территории мировых городов становятся генераторами экономического процветания и роста. При этом приморские мировые города имеют особое конкурентное преимущество, по-



звolyающее им использовать возможности всего мирового хозяйства. Всемирный Банк отмечает, что приблизительно 1/2 общего объема мирового производства произведена и локализована в городских областях, покрывающих только 1,5% земельной площади земного шара. Действительно, локализованные на малой территории высокотехнологичные и производительные виды морехозяйственной деятельности дают возможность наращивать экономический потенциал мирового приморского города и примыкающего приморского региона. Во многом это зависит от концентрации усилий бизнеса и управления на малой территории и использование всего комплекса ее конкурентных преимуществ, включая характер геоэкономического положения (подробнее см.: [16; 17]); функционирование экстерриториальных форм экономического развития, в том числе особых экономических зон, режимов свободного порта и трансграничных регионов [18; 19], а также концентрация портовых мощностей нескольких городов на единой организационной и логистической платформе. Интересно, что именно эти возможности сегодня активно реализуются в Балтийском регионе. В качестве наиболее ярких примеров можно привести международный биотехнологический кластер «Медиконовая долина» (Копенгаген — Мальме), объединенные порты Копенгагена — Мальме, Хамина — Котка (Финляндия) и Щецин — Свиноуйсьце (Польша), а также ряд особых экономических зон в Прибалтике (свободный порт Риги, свободный порт Вентспилса, порты Лиепая и Клайпеды, особые зоны Мууги и Силламяэ) [20].

Результаты и обсуждение

Наши расчеты показывают, что мировые приморские города и приморские регионы Балтийского моря весьма отличаются по экономическому потенциалу и способности реализовывать потенциал своих приморских регионов (табл. 6).

Таблица 6

Некоторые показатели экономического развития приморских глобальных областей Балтийского региона

Область	ВВП приморского региона	ВВП GWS	ВВП на душу населения в Балтийском макрорегионе = 100	Индекс реализации экономического потенциала GWS	Индекс локализации экономики GWS
Стокгольм <i>Стокгольм</i>	131,47	99,32	248	1,87	1,41
Уусимаа <i>Хельсинки</i>	74,99	51,31	191	1,31	1,31
Ховедстаден <i>Копенгаген</i>	96,01	31,30	221	0,72	1,24
Санкт-Петербург <i>Санкт-Петербург</i>	60,0	60,0	48	0,48	0,96
Южная Швеция <i>Мальме</i>	52,92	11,40	148	0,30	0,84

Область	ВВП при-морского региона	ВВП GWS	ВВП на душу населения в Балтийском макрорегионе = 100	Индекс реализации экономического потенциала GWS	Индекс локализации экономики GWS
Эстония <i>Таллин</i>	17,64	5,38	52	0,15	1,00
Латвия <i>Рига</i>	22,22	7,06	43	0,13	1,00
<i>Всего</i>	455,25	265,77	100

На семь приморских мировых городов приходится 24,1 % численности населения и 26,5 % ВВП Балтийского региона, а вместе с прилегающими приморскими регионами — 38,2 и 45,5 % соответственно.

Рассчитанный индекс реализации экономического потенциала GWS показывает, в какой мере приморский мировой город реализует свои конкурентные преимущества. Если Стокгольм — 1,87, то, значит, сам город создает сравнительно больше валового продукта, чем вес его приморского региона в численности населения. В свою очередь, Санкт-Петербург — 0,48, что указывает на сравнительно более высокий демографический потенциал города в регионе по сравнению с создаваемым валовым продуктом.

Индекс локализации экономики GWS демонстрирует положение приморского мирового города относительно национального уровня ВВП на душу населения. Видно, что Стокгольм, Хельсинки и Копенгаген представляют собой сформировавшихся лидеров региона и своих стран. Санкт-Петербург, не являющийся лидером национальной экономики, несколько проигрывает трем скандинавским столицам по уровню ВВП на душу населения.

Сильными сторонами Санкт-Петербурга стали демографический и логистический потенциал. Вместе с тем в транспортном комплексе наблюдается стагнация. Грузооборот порта остается стабильным на уровне 55—60 млн тонн, а пассажирооборот авиахаба явно не соответствует возможностям созданной инфраструктуры (новый терминал), хотя налицо рост пассажирооборота (рис.).

Анализ долей рынка по грузообороту и темпам роста рынка, выполненный с помощью матрицы Бостонской консалтинговой группы (БКГ), показывает отсутствие успешных портов, для которых была бы характерна высокая доля рынка и относительно невысокие темпы роста рынка, также из анализа выпадает группа с низкими показателями доли рынка и темпов роста рынка. Санкт-Петербург расположен в группе «лидеров», куда также вошли Таллинн и Рига, его основные конкуренты. Данные порты стали перспективными во всех отношениях и требуют дополнительного финансирования для поддержания своей доли рынка. Группу «перспективные» — с высокими темпами роста и относительно небольшой долей рынка — составляют зарубежные порты: Копенгаген с Мальмё, Хельсинки и Стокгольм.

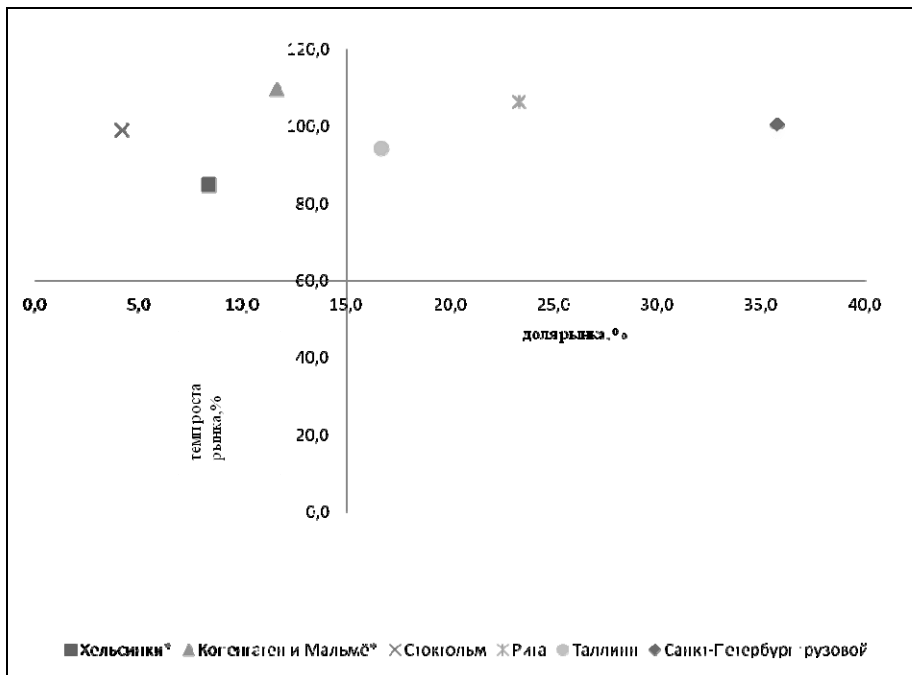


Рис. Матрица БКГ (Бостонской консалтинговой группы): классификация портов Восточной Балтики по параметрам темп роста грузооборота (%) и доля рынка, % (2013—2014 гг.)

* данные за 2007 и 2012 гг.

Итак, в Балтийском регионе выделяется семь приморских регионов, организующими центрами для которых выступают мировые приморские города (GWS) — Стокгольм, Копенгаген, Хельсинки, Рига, Таллин, Санкт-Петербург и Мальме.

Доминирующим мировым городом альфа-группы в регионе стали Стокгольм. Отметим, что потенциал Стокгольма как сформировавшегося мирового города определяется не столько морехозяйственными отраслями, сколько отраслями «новой экономики» (биотехнологии, информационный сектор, исследования по окружающей среде, туризм и наука).

Санкт-Петербург имеет свои конкурентные преимущества в регионе, которые определяются его демографическим потенциалом, грузооборотом портов, а также выгодным геоэкономическим положением — статус «морских ворот» России. Однако становится очевидно, что уровень развития современных высокотехнологических услуг и «новой экономики» здесь еще не позволяет приблизиться к трем лидерам — Стокгольму, Хельсинки и Копенгагену.

Появившиеся в 1990-е гг. научные и исследовательские центры крупных высокотехнологичных компаний *Microsoft, EMC, Oracle, Intel, Яндекс, Google, Hewlett-Packard, Motorola Mobility, EPAM, LGSoftLab, Siemens, T-Systems* создают предпосылки для развития конкурентоспособной инновационной среды и новых форм организации науки и про-

изводства в Санкт-Петербурге. У города есть потенциал для того, чтобы стать центром высокотехнологичной, современной промышленности, развить принципиально новые индустрии с опорой на местную научно-исследовательскую базу. При этом широкая международная кооперация и выход на глобальные рынки обеспечивают Санкт-Петербургу возможности реализации этого потенциала и подтверждения его статуса в качестве лидера региона.

Прогресс будет связан с форсированным наращиванием производства высокотехнологичного производства и услуг, а также с продвижением в СМИ города Санкт-Петербург и его «спутников» в качестве крупнейшего логистического, производственного, научного, сервисного и туристского центра в рассматриваемом регионе.

Статья выполнена при поддержке гранта РГНФ № 15-02-00002 и гранта РНФ № 15-18-10000

Список литературы

1. *OECD*. Coastal zone management: integrated policies. P., 1993.
2. *Green Paper*. Towards a Future Maritime Policy for the Union: a European Vision for the Ocean. CEC. Brussels. 7.6.2006. COM (2006) 275 final.
3. *Pak Ali, Majd Farhad* Integrated coastal management plan in free trade zones, a case study // *Ocean & Coastal Management*. 2011. № 54. P. 129—136.
4. *Small, C., Nicholls, R.J.* A global analysis of human settlement in coastal zones // *Journal of Coastal Research*. 2003. Vol. 19, iss. 3. P. 584—599.
5. *Стратегия* развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. № 2205-р.
6. *Scott, A. J., Agnew, J., Soja, E. W., Storper, M.*, Global city regions. In: Scott, A. J. (Ed.), *Global City Regions. Trends, Theory, Policy*. Oxford, 2001. P. 11—32.
7. *O'Connor Kevin* Global city regions and the location of logistics activity // *Journal of Transport Geography*. 2010. № 18. P. 354—362.
8. *Единая* государственная система информации об обстановке в мировом океане (ЕСИМО) : [Официальный сайт] URL://www.russianports.ru/index.html (дата обращения: 09.06.2015).
9. *Merk O.* (forthcoming), *Meta-analysis of Port Impact Studies*, OECD Regional Development Working Paper. 2013.
10. *Лачининский С. С., Семенова И. В.* Современные подходы к исследованию трансформации экономики Санкт-Петербургского приморского региона // *Вестник Санкт-Петербургского университета*. Сер. 7 : Геология. География. 2015. № 3.
11. *Лачининский С. С., Лачининский А. С., Семенова И. В.* Выделение элементов геоэкономики Санкт-Петербургского приморского региона с помощью ГИС // *География и природные ресурсы*. 2015. № 4.
12. *Могилевцев А. А.* Формирование портово-промышленных кластеров на территории приморских провинций КНР // *Региональные исследования*. 2013. № 2 (40). С. 50—76
13. *Валев Э. Б.* Проблемы развития и взаимодействия приморских территорий в Европе // *Региональные исследования*. 2009. № 1 (22). С. 11.



14. *О Стратегии* экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года : Правительства Санкт-Петербурга от 13 мая 2014 года № 355. Доступ из справ. правовой системы «Гарант».

15. *The World According to GaWC 2012*. URL://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012t.html (дата обращения: 05.06.2015).

16. Кузнецов С. В., Лачининский С. С. Современная трактовка категории «геоэкономическое положение» и ее верификация на примере Санкт-Петербургской агломерации // Балтийский регион. 2014. № 1. С. 103—121.

17. Жабров А. А., Межевич Н. М. Геоэкономическое положение Санкт-Петербурга и Ленинградской области в конце XX — начале XXI века: от периферийной барьерности к субцентральной контактности // Вестник Российской академии естественных наук (Санкт-Петербург). 2010. № 4. С. 40—42.

18. Зверев Ю. М. Мировой опыт «зон переработки импорта» и Калининградская особая экономическая зона // Регион сотрудничества. 2010. № 1. С. 13—32.

19. Федоров Г. М., Корнеевец В. С. Трансграничные регионы в иерархической системе регионов: системный подход // Балтийский регион. 2009. № 2. С. 32—42.

20. *Competitive Position of the Baltic States Ports*. KPMG Baltics SIA. 2011. URL://www.kpmg.com/EE/et/IssuesAndInsights/ArticlesPublications (дата обращения: 07.06.2015)

Об авторах

Станислав Сергеевич Лачининский, кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: lachininsky@gmail.com

Инна Владимировна Семенова, кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: inessa.semenova@gmail.com



SAINT PETERSBURG AS A GLOBAL COASTAL CITY: POSITIONING IN THE BALTIC REGION

S. Lachninsky*, I. Semenova*

*Saint Petersburg State University
7—9 Universitetskaya nab., Saint Petersburg, 199034 Russia

Submitted on June 15, 2015

The Baltic region consists of coastal areas of nine countries — Russia, Estonia, Latvia, Lithuania, Poland, Germany, Denmark, Sweden, and Finland. The region's hubs are the port cities located along the Baltic Sea coast. However, Peter Taylor

and Saskia Sassen's classification identifies higher status cities and 'global cities', which are to be considered in the global context.

Seven coastal regions are distinguished within this region, whose organising centers are the global coastal cities of Stockholm, Copenhagen, Helsinki, Riga, Tallinn, St. Petersburg, and Malmö. The concept of a "global city-region" (Sassen) can be used as a methodological framework for analyzing this connection. Within this hierarchy, the dominant alpha group global city is Stockholm.

The authors argue that, as a global coastal city, St. Petersburg forms the St. Petersburg coastal region, which can be defined as a typical "global city region". The index method shows that the position of St. Petersburg in the system of global coastal cities of the Baltic region is relatively favorable in view of its transport, logistics, and demographic potential and the advantageous geo-economic situation.

St. Petersburg has certain competitive advantages in the region brought about by its demographic potential, port freight capacity, and the favorable geo-economic position of the "sea gate" of Russia. However, the level of high-tech services and 'new economy' development is not sufficient for the port to become a match for the top three cities (Stockholm, Helsinki, and Copenhagen). This is increasingly important because transboundary global city networks demonstrate that global cities are functions of global networks. Saint Petersburg is just starting to integrate into these networks through the Pulkovo airline hub and seaports of Ust-Luga, Primorsk, and Saint Petersburg.

Keywords: global coastal city, St. Petersburg, Baltic region, ports, coastal region, global urban area, marine economy.

References

1. Coastal zone management: integrated policies, 1993, *OECD*, Paris.
2. Green Paper. Towards a Future Maritime Policy for the Union: a European Vision for the Ocean, 2006, *COM*, no. 275 final, 7.6.2006.
3. Pak, A., Majd F. 2011, Integrated coastal management plan in free trade zones, a case study, *Ocean & Coastal Management*, no. 54, p.129—136.
4. Small, C., Nicholls, R.J. 2003, A global analysis of human settlement in coastal zones, *Journal of Coastal Research*, Vol. 19, no. 3, June 2003, p. 584—599.
5. *Strategija razvitija morskoj dejatel'nosti Rossijskoj Federacii do 2030 goda, utverzhdennaja rasporjazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 8 dekabnja 2010 g. № 2205-r* [The development strategy of maritime activities of the Russian Federation to 2030 approved by the Federal Government of December 8, 2010 № 2205-r], 2010, Moscow.
6. Scott, A. J., Agnew, J., Soja, E. W., Storper, M., 2001, Global city regions. In: Scott, A. J. (ed.), *Global City Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford, p. 11—32.
7. O'Connor, K. 2010, Global city regions and the location of logistics activity, *Journal of Transport Geography*, no. 18, p. 354—362.
8. *Oficial'nyj sajt «Edinaja gosudarstvennaja sistema informacii ob obstanovke v mirovom okeane» (ESIMO)* [The official website for "Unified state system of information on the world's oceans" (ESIMO)], available at: URL://www.russianports.ru/index.html (accessed 9.06.2015).
9. Merk, O. (forthcoming), 2013, Meta-analysis of Port Impact Studies, *OECD Regional Development Working Paper*.
10. Lachininsky, S. S., Semenova, I. V. 2015, *Sovremennye podhody k issledovaniju transformacii jekonomiki Sankt-Peterburgskogo primorskogo regiona* [Mod-

ern approaches to the study of the transformation of the economy of St. Petersburg Primorsky region], *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Serija 7: Geologija. Geografija* [Bulletin of St. Petersburg State University. Series 7: Geology. Geography], no. 3.

11. Lachininsky, S. S., Lachininsky, A. S., Semenova, I. V. 2015, Vydelenie jelementov geojekonomiki Sankt-Peterburgskogo primorskogo regiona s pomoshh'ju GIS [Select elements of geo-economics of the St. Petersburg Primorsky region through GIS], *Geografija i prirodnye resursy* [Geography and natural resources], no. 4.

12. Mogilevtsev, A. A. 2013, Formirovanie portovo-promyshlennyh klasterov na territorii primorskih provincij KNR [Formation of the port and industrial cluster in the coastal provinces of China], *Regional'nye issledovanija* [Regional studies], no. 2 (40), p. 50—76.

13. Valev, E. B. 2009, Problemy razvitija i vzaimodejstvija primorskih territorij v Evrope [Problems of development and interaction of the coastal areas in Europe], *Региональные исследования*, no. 1 (22), p. 11.

14. *Postanovlenie Pravitel'stva Sankt-Peterburga ot 13 maja 2014 goda N 355 «O Strategii jekonomicheskogo i social'nogo razvitija Sankt-Peterburga na period do 2030 goda»* [Resolution of the Government of St. Petersburg on May 13, 2014 N 355 "On the Strategy for Economic and Social Development of St. Petersburg for the period till 2030"], 2014, Saint Petersburg.

15. The World According to GaWC 2012, 2012, available at: URL://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012t.html (accessed 5.06.2015).

16. Kuznetsov S. V., Lachininsky, S. S. 2014, Modern understanding of 'geoeconomic position' and the Saint Petersburg agglomeration, *Balt. Reg.*, no. 1, p. 79—92. DOI: 10.5922/2079-8555-2014-1-7.

17. Zhabrev, A. A., Mezhevich, N. M. 2010, Geojekonomicheskoe polozhenie Sankt-Peterburga i Leningradskoj oblasti v konce XX — nachale XXI veka: ot periferijnoj bar'ernosti k subcentral'noj kontaktности [Geo-economic position of St. Petersburg and Leningrad region at the end of XX — beginning of XXI century: from the periphery to the barrier subsentralnoy sociability], *Vestnik Rossijskoj akademii estestvennyh nauk* [Bulletin of the Russian Academy of Natural Sciences], Saint Petersburg, no 4, p. 40—42.

18. Zverev, Yu. M. 2010, Mirovoj opyt «zon pererabotki importa» i Kaliningradskaja osobaja jekonomicheskaja zona [World experience "import processing zones" and the Kaliningrad special economic zone], *Region sotrudnichestva* [Region cooperation], no. 1, p. 13—32.

19. Fedorov, G. M., Korneevets, V. S. 2009, Trans-Border Regions in the System of the Regional Hierarchy: the Systemic Approach, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 26—33. DOI: 10.5922/2079-8555-2009-2-3.

20. Competitive Position of the Baltic States Ports, 2011, *KPMG Baltics SIA*, November, available at: www.kpmg.com/EE/et/IssuesAndInsights/ArticlesPublications (accessed 07.06.2015).

About the authors

Dr Stanislav Lachninsky, Associate Professor, Department of Economic and Social Geography, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: lachininsky@gmail.com

Dr Inna Semenova, Associate Professor, Department of Economic and Social Geography, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: inessa.semenova@gmail.com