Гапочка Александр Александрович. Международные морские порты-хабы как фактор развития региона Балтийского моря: диссертация ... кандидата Экономических наук: 08.00.14 / Гапочка Александр Александрович;[Место защиты: ФГБОУ ВО Санкт-Петербургский государственный университет], 2017

**Содержание к диссертации**

Введение

**1. Порты-хабы в системе мирохозяйственных связей 11**

1.1 Портовое хозяйство как фактор обеспечения международных хозяйственных связей: историко-экономический аспект 11

1.2 Порты-хабы как элементы международной транспортной системы 27

**2 Международные морские порты-хабы как фактор экономического развития региона 49**

2.1 Транспортный комплекс в обеспечении внешних связей региона: теоретический аспект 49

2.2 Влияние международных портов на экономическое развитие региона их размещения 73

**3 Порты-хабы как драйвер экономического роста региона Балтийского моря 108**

3.1 Морские порты в регионе Балтийского моря как хабы международной торговли 108

3.2 Предпосылки развития региона Балтийского моря на основе портов-хабов 129

Заключение 151

Список литературы 155

* [Портовое хозяйство как фактор обеспечения международных хозяйственных связей: историко-экономический аспект](http://www.dslib.net/economika-mira/mezhdunarodnye-morskie-porty-haby-kak-faktor-razvitija-regiona-baltijskogo-morja.html#7658891)
* [Порты-хабы как элементы международной транспортной системы](http://www.dslib.net/economika-mira/mezhdunarodnye-morskie-porty-haby-kak-faktor-razvitija-regiona-baltijskogo-morja.html#7658892)
* [Влияние международных портов на экономическое развитие региона их размещения](http://www.dslib.net/economika-mira/mezhdunarodnye-morskie-porty-haby-kak-faktor-razvitija-regiona-baltijskogo-morja.html#7658893)
* [Предпосылки развития региона Балтийского моря на основе портов-хабов](http://www.dslib.net/economika-mira/mezhdunarodnye-morskie-porty-haby-kak-faktor-razvitija-regiona-baltijskogo-morja.html#7658894)

## Портовое хозяйство как фактор обеспечения международных хозяйственных связей: историко-экономический аспект

Морская торговля в период XXX в. до н.э. – X в. н.э. Первой цивилизацией, получившей развитие благодаря морской торговле приблизительно 3000 до н.э., стала Месопотамия, земля расположенная между реками Тигр и Евфрат. Месопотамия торговала с Бахрейном и Западной Индией. Среди предметов торговли преобладали масло, медь и слоновая кость. В бассейне этих рек проживало примерно 750 тыс. чел. населения, в 10 раз больше численности населения Северной Европы на тот момент. Центром мира-экономики стал Вавилон, город который достиг своего расцвета в XVIII в. до н.э. при царе Вавилона Хаммурапи. К этому времени Месопотамия имела развитый морской кодекс, который был составной частью свода законов Хаммурапи. Морской кодекс определял тарифы перевозки, которые зависели от перевозимого груза и грузоподъемности судна. Стоимость новых судов определялась их габаритами, и судоизготовитель обязан был давать гарантию в 1 год. Перевозку необходимо было оплачивать заранее, а торговый агент отвечал за все возникающие расходы.2 Городом, вокруг которого сформировался новый мир-экономика, стал Тир (современное название Сур), располагавшийся на пересечении торговых маршрутов между Востоком и Западом. Из-за низкой плодородности почвы люди становились мореплавателями. Торговая сеть Тира простиралась от Мемфиса в Египте через Вавилон до истоков реки Евфрат в 80 км от Багдада. Тир, расположенный в центре этого маршрута, стал богатым и могущественным именно благодаря морской торговле. Финикийцы производили суда и занимались перевозкой грузов, в основном сельскохозяйственной продукции, металлов, леса и ремесленных изделий. Уже к X в. до н.э. финикийцы контролировали большинство торговых маршрутов в

В I тыс. до н.э. объемы морской торговли устойчиво росли. После открытия Испании Пиренейский полуостров стал основным источником металлов для экономик восточного Средиземноморья, укрепив доминирование Тира в торговле. Одновременно приручение верблюда позволило расширить торговые маршруты Средиземноморья и района Аравийского полуострова за счет создания «мини-сухопутного моста» между рекой Ганг и Персидским заливом. Позднее в V в. до н.э. царь Персии Дарий I в целях развития торговли приказал вырыть первый Суэцкий канал, так чтобы суда могли проходить из Красного моря в Средиземное. Конец господству Тира в Средиземном море положил Александр Македонский, который в 332 г. до н.э. после долгой осады захватил город.

Лидерство на море от финикийцев перешло к грекам. Стали активно развиваться Афины, с ростом населения город импортировал все больше и больше зерна. 200 лет спустя восточное Средиземноморье стало зоной оживленной морской торговли, в которой доминировали такие города как Афины, Родос, Антиохия и Александрия. Греки торговали вином, маслом и ремесленными изделиями (в основном, гончарными) и обменивали их на металл из Карфагена и Этрурии и традиционную продукцию Египта и Востока (сельскохозяйственная продукция, стекло, керамика).

В I в. до н.э. с ростом экономического и политического влияния Рима, центр торговли переместился в Италию, и Римская империя сформировала собственную обширную систему торговых связей. Из Испании Рим импортировал полезные ископаемые, а из Северной Африки, Сицилии и Египта – зерно. Для транспортировки крупных партий зерна (более 800 тыс. тонн в год) специально был построен флот судов-зерновозов. На протяжении последующих 200 лет Римская империя контролировала побережья Средиземного и Черного морей, а также южную Британию. При римлянах морская торговля в Средиземноморье расширилась, при этом больше торгующих городов и, соответственно, маршрутов было на Востоке, чем на Западе. Города восточного Средиземноморья импортировали полезные ископаемые из «развивающихся» стран Испании и Британии, зерно из Северной Африки, Египта и Черного моря, ремесленные изделия - из Ливана и Египта.

В конце IV в. Римская империя раскололась на западную и восточную части. Восточная Римская империя с новой столицей в Константинополе впоследствии стала именоваться Византийской империей, а Западная Римская империя разделилась на королевства, подконтрольные вандалам, вестготам, славянам, франкам, саксам и другим племенам. Суда отныне не могли безопасно передвигаться в Западной части Средиземноморья, и морская торговля пришла в упадок. На протяжении трех веков экономика западного региона не развивалась, Европа погрузилась в темные века. На протяжении последующих 200 лет более стабильная Восточная Римская империя со столицей в Константинополе на берегу Черного моря контролировала территорию, простиравшуюся от Сицилии на западе до Греции и Турции на Востоке.

К VII в. Арабский халифат захватил южное и восточное побережья Средиземноморья, и так как арабы вели торговлю преимущественно на суше, морское судоходство стало относительно безопаснее. Торговля в Средиземноморье изменилась. Центром морской торговли остался Константинополь, который импортировал зерно, медь и лес из региона Черного моря и Сицилии, а торговля с востоком стала проходить через Багдад - по Великому Шелковому пути.

## Порты-хабы как элементы международной транспортной системы

Еще во второй половине XVIII в. А. Смит отмечал: «Так как водный транспорт открывает для любой отрасли промышленности более широкие рынки сбыта, чем те, что доступны только при перевозках по суше, именно на морских побережьях и вдоль полноводных рек любая сфера производства естественно начинает подразделяться и улучшаться, и зачастую не проходит много времени, как данные улучшения распространяются во внутренние части страны»41. В настоящем параграфе на основе теоретического анализа мы определим вклад транспортного комплекса в обеспечение внешних связей региона. Вопросам теоретического обоснования роли транспортного комплекса в экономическом развитии региона и формировании его внешнеэкономических связей посвящены многочисленные теории, разработанные российскими и зарубежными исследователями. Их можно разделить по принципу сферы применения, исходных предпосылок, использованию математического аппарата и др. В настоящем исследовании за основу классификации мы примем наличие в исследуемом регионе центра хозяйственной деятельности. Первая группа представлена классической немецкой школой пространственного размещения, предполагающей наличие определенного центра региональной хозяйственной деятельности. Значимость транспорта в обеспечении экономических связей региона выделена в трудах Й. Тюнена, В. Лаундхардта, А. Вебера, А. Леша, В. Кристаллера.

Формирование теории пространственного размещения, которая легла в основу теорий межрегиональной и международной торговли, принято связывать с принято связывать с выходом в 1826 г. книги немецкого экономиста Й. Тюнена «Изолированное государство в его отношении к данного фундаментального труда было выявление закономерностей размещения сельскохозяйственного производства.

В первоначальных исследованиях Й. Тюнен предполагал наличие экономически изолированного от остального мира государства, в пределах которого имеется центральный город, являющийся единственным рынком сбыта сельскохозяйственной продукции. Цена каждого продукта в любой точке пространства отличается от его цены в городе на величину транспортных затрат, которые принимаются прямо пропорциональными весу груза и дальности перевозки.

Й. Тюнен доказывал, что оптимальная схема размещения сельскохозяйственного производства — это система концентрических кругов (поясов) разного диаметра вокруг центрального города, разделяющих зоны размещения различных видов сельскохозяйственной деятельности. Чем выше урожайность (продуктивность), тем ближе к городу должно размещаться производство. В то же время чем дороже тот или иной продукт на единицу веса, тем дальше от города целесообразно его размещение. В результате интенсивность ведения хозяйства снижается по мере удаления от города.

На основе теории сельскохозяйственного штандорта Й. Тюнен сформировал ключевые положения теории земельной ренты по местoположению. В качестве предпосылки теории немецкий ученый взял допущение, что цена на определенный продукт не зависит от места его производства. Соответственно, стоимость земельной ренты определяется величиной экономии на транспортных издержках в хозяйствах, расположенных к центру относительно ближе других. Наиболее высокий уровень ренты – в первом кольце, по мере удаления от центра (города), величина ренты снижается (рис 3.1). Чем ниже транспортные затраты на доставку сельскохозяйственной продукции, тем выше земельная рента. Исследование земельной ренты было J.H. Thuenen. Der isolierte Staat, 1921, p. 18 обобщено и положено Й. Тюненом в основу дальнейшего расширения предпосылок и включения внешних территорий.

Зоны («кольца») сельскохозяйственного «штандорта» Й. Тюнена Источник: Цит. по: Максаковский В.П. 2004 В. Лаунхардт развивает теорию пространственной организации хозяйства Й. Тюнена. Главное открытие немецкого ученого В. Лаунхардта, основная работа которого «Практика эффективного размещения предприятий» была опубликована в 1882 г., — метод нахождения пункта оптимального размещения отдельного промышленного предприятия относительно источников сырья рынка сбыта продукции. Данное исследование первоначально не ограничивалось рамками одного государства. Решающим фактором размещения производства у В. Лаунхардта, так же как и у Й. Тюнена, являются транспортные издержки. Производственные затраты принимаются равными для всех точек исследуемой территории. Точка оптимального размещения предприятия находится в зависимости от весовых соотношений перевозимых грузов и расстояний. Для решения этой задачи В. Лаунхардт разработал метод весового (или локационного) треугольника. Наилучшим пунктом размещения завода из рассмотренных трех будет тот, в котором транспортные затраты минимальны (рис. 3.2).

Источник: цит. по Плесецкий Е.Л. 2007 Основной труд немецкого экономиста и социолога А. Вебера «О размещении промышленности: чистая территория штандорта» был опубликован в 1909 г. Ученый поставил перед собой задачу создать универсальную теорию размещения производства на основе рассмотрения отдельного предприятия. Он сделал существенный шаг вперед по сравнению с Й. Тюненом и В. Лаунхардтом, введя в теоретический анализ новые факторы размещения производства в дополнение к транспортным издержкам и ставя более общую оптимизационную задачу: минимизацию общих издержек производства, а не только транспортных.

Оптимальным размещением производства будет место, в котором общие издержки производства меньше, чем в другом. А. Вебер оставляет три фактора: издержки на сырые материалы, издержки на рабочую силу и транспортные издержки. Однако первый из них — разницу в ценах на используемые материалы — можно выразить в различиях транспортных издержек, исключив из самостоятельного анализа.

## Влияние международных портов на экономическое развитие региона их размещения

Данное влияние мы относим к прямым негативным последствиям деятельности портов. Вышеперечисленные факторы должны быть учтены в оценке воздействия на окружающую среду при принятии решения о строительстве порта.

Нагрузку на автодорожную сеть региона можно отнести к косвенному негативному влиянию. Данное обстоятельство связано с тем фактом, что значительная часть грузов из порта вывозится автомобильным транспортом на грузовиках, которые оказывают разрушительное воздействие на дорожное покрытие. К примеру, в 2015 г. из порта Гамбурга 56,7% контейнерных грузов хинтерланда были вывезены автомобильным транспортом, в то время как на железную дорогу пришлось 41% грузов.

Еще более существенен уровень использования автомобильного транспорта для обслуживания хинтерланда у российских портов. По экспертным оценкам, из Большого порта Санкт-Петербург 2/3 контейнерных грузов вывозятся грузовиками, что вкупе с недостаточным уровнем развития автодорожной инфраструктуры создает существенную нагрузку на существующую региональную сеть. Проблема негативного воздействия автомобильного транспорта, обслуживающего грузовые потоки, генерируемые морским портом, может быть частично решена за счет взимания платы с грузовых автомобилей в счет компенсации за наносимый ущерб дорожному покрытию. В данных целях в Российской Федерации была создана система «Платон». Денежные средства, полученные от работы системы, будут направлены непосредственно на ремонт дорог местного и регионального значения, а также поддержку региональных ГЧП проектов в сфере транспорта.

В данном параграфе мы рассмотрели классические и современные теории пространственного размещения хозяйственной деятельности. Ключевую роль в определении расположении предприятия (категории места) играет категория расстояния. Данному требованию лучшим образом удовлетворяют эффекты связей, которые могут быть измерены посредством транспортных издержек. Таким образом, транспортный комплекс оказывает непосредственное влияние на экономику региона.

Мы определили, что морской порт оказывает непосредственное влияние на развитие региона. Как предприятия морского транспорта оказывают неоднозначное значение на развитие региона: влияние может быть прямым и косвенным, иметь как положительные, так отрицательные и неоднозначные последствия. Вместе с тем с точки зрения пространственной географии, вследствие углубления глобализации и действия центростремительных сил как хозяйствующие субъекты порты характеризуются привлекательным местоположением для создания предприятий промышленного производства. 2.2 Влияние международных портов на экономическое развитие региона их размещения

В данном параграфе мы рассмотрим вклад международных портов-хабов в экономическое развитие трех регионов. Основой исследования является анализ статистического массива данных на основе эконометрических методов.

В качестве примеров были выбраны крупнейшие порты Западной Европы – порт Роттердам (Нидерланды), порт Антверпен (Бельгия) и порт Гамбург (Германия) и, соответственно регион Грут-Риймонд, провинция Антверпен и город Гамбург, в которых данные порты располагаются. Порты Роттердам, Антверпен и Гамбург являются крупнейшими в Европе и входят в топ-20 контейнерных портов мира. Все три порта являются важными узловыми портами Европы с суммарным годовым грузооборотом более 30 млн. TEU.52

## Предпосылки развития региона Балтийского моря на основе портов-хабов

Для начала определим особенности и границы региона Балтийского моря (РБМ). Трактовка понятия «регион» существенно неодинакова в различных источниках. Наиболее универсальный подход к формированию данного определения предложил российский академик А. Г. Гранберг. А.Г. Гранберг трактует регион как «определенную территорию, отличающуюся от других территорий по ряду признаков и обладающую целостностью, взаимосвязанностью составляющих ее элементов».64 В рамках настоящего исследования мы будем придерживаться этого подхода.

Как территория международный регион представляет собой крупную область в рамках культурно-политико-географических зон. Регионы стали новым уровнем политического диалога в различных частях мира, и особенно в Европе, так как они совмещают два аспекта: 1. регионы включают в себя страны и территории, которые по причине своей географической близости, являются наиболее естественными партнерами для торговли и инвестирования, и одновременно конкурентами за место в глобальной цепочке поставок; Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М. 2001. С. 109 2. в силу своего культурного и правового сходства страны, образующие регион, могут изучать и перенимать опыт и лучшие практики соседних государств. В научной литературе к региону Балтийского моря относят страны, расположенные вокруг Балтийского моря, а именно страны Балтии, Российскую Федерацию, скандинавские страны, Польшу и Германию, а в отдельных случаях Исландию и Республику Беларусь. В данной работе под РБМ мы понимаем регион, формируемый 10 странами: Северной Европы: Данией, Швецией, Финляндией, Норвегией, тремя странами Балтии: Латвией, Литвой, Эстонией и тремя крупными государствами, часть территорий которых находится на побережье Балтийского моря – Российской Федерацией, Польшей, Германией.

Страны РБМ являются частями Европейского и Евразийского экономического пространства. На данный момент из 10 стран, формирующих РБМ, 8 входят в Европейского союз (не входят Норвегия и Российская Федерация). Россия, непосредственно представленная в регионе Балтийского моря Санкт-Петербургом, Ленинградской и Калинградской областями, формирует единое экономическое пространство на базе ЕврАзЭС.

В международном сравнении РБМ является небольшим, но процветающим регионом, характеризующимся наличием маленьких открытых экономик, каждая из которых делает свой вклад в развитие общего региона. В РБМ проживают около 60 млн. чел.; по количеству населения РБМ сопоставим с Италией или Великобританией. Около 45% населения живут в Фено-Скандинавии, и данное значение увеличивалось по мере роста численности жителей Скандинавии и Финляндии. 12% населения живут в Балтийских странах, и остальные проживают в прибрежных областях Балтики в Германии, Польше и России. Необходимо отметить, что в прибрежных регионах последней группы стран, на которые приходится 43% общего населения РБМ, численность жителей неуклонно снижается, и с учетом текущей демографической ситуации данная тенденция продолжится. РБМ на протяжении всей своей истории являлся местом интенсивных контактов между народами и государствами. Наиболее ярким примером такого взаимодействия является Ганзейский союз, который в период своего расцвета связывал более 200 городов, расположенных в регионе. Не менее значимой исторической особенностью региона является Кальмарская уния, существовавшая в период 1397-1523 гг. и объединявшая страны Скандинавии, а именно королевства Дании, Швеции и Норвегии под верховной властью датских королей.

Вместе с тем РБМ нельзя назвать регионом с формирующейся на основе регионального правительства институциональной системой. Более того регион в целом никогда не отличался общими культурными традициями или правовым регулированием. Государства региона чаще конфликтовали, чем сотрудничали. Возникновение качественного нового типа сотрудничества на базе региона Балтийского моря связано с окончанием «холодной войны» в 1990-е гг. В настоящее время РБМ представляет собой территорию в рамках происходит активное взаимодействие как на уровне государств, так и на уровне национальных административных единиц, что подчеркивает гетерогенность территории. Таким образом, формирование РБМ как целостного региона возможно только на базе экономического сотрудничества.

В 2014 г. общий объем ВВП региона составил порядка 2,07 млрд. евро. Изменение по сравнению с 2013 г. - 1% (рост). В структуре общего ВВП наблюдается перевес в отношении стран Фенноскандии, на долю которых приходится порядка 70% суммарного валового продукта; на северно-восточные земли Германии приходится около 12%; Северо-Запад России – 9%; страны Балтии – 4,5% и северные воеводства Польши – 2,5%.

В плане экономического развития регион Балтийского моря неоднороден. Это проявляется в том, что образующие его государства имеют различный уровень экономического развития. И несмотря на активное развитие в последние годы Прибалтики, Польши и РФ, ВВП на душу населения стран Фенноскандии и Германии значительно превосходит показатели других стран региона и средний по ЕС.

До экономического кризиса 2008 г., средний темп роста стран РБМ был близок к среднемировому. После резкого снижения деловой активности в период кризиса, регион стал восстанавливаться быстрее остальных, но с 2010 г. в связи с общей тяжелой экономической ситуацией в ЕС темпы роста замедлились. Взаимные санкции ЕС и России вызвали снижение торговли в регионе, а стремительный обвал мировых цен на нефть в конце 2014 г. стали причиной замедления деловой активности в России. Рецессия в России особенно повлияла на соседние страны Балтии и Финляндию. Падение нефтяных цен также повлекло значительный спад экономики Норвегии, которая бурно росла до 2015 г. При этом наблюдается незначительный, но устойчивый рост экономик Германии, Польши, Швеции и Дании.

Разница в темпах роста стран РБМ в 2014 г. сократилась. Если в 2011 г. дельта между наиболее быстро и медленно растущими странами составляла 7,3%, то в 2013 г. показатель равнялся 5,5%, а в 2014 г. упал до 3,5%. В 2015 г. разница в темпах роста экономики снова возросла, главным образом из-за снижения деловой активности в нашей стране.