

Николаева Е.А.,

соискатель

Государственного университета управления

Проблемы развития транспортной инфраструктуры региона Балтийского моря в среднесрочной перспективе

Problems of developmetn of transport infrastructure of the Baltic sea in intermediate term prospect

В данной статье анализируются перспективы развития транспортной инфраструктуры Балтийского моря. Рассмотрены основные приоритеты развития сотрудничества стран в сфере развития транспорта. Оценены ключевые проекты совершенствования транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, Балтийское море

In the article prospects of development of a transport infrastructure of the Baltic sea are analyzed. The basic priorities of development of cooperation of the countries in sphere of development of transport are considered. Key projects of perfection of the transport infrastructure are estimated.

Keywords: transport, infrastructure, Baltic sea.

Программа региона Балтийского моря (РБМ) на 2007-2013 гг. разработана в рамках цели Европейского Союза по развитию территориального сотрудничества, интегрируя цели приграничного сотрудничества Европейского Инструмента Соседства и Партнерства (ЕИСП ПГС). Данная программа основывается на опыте двух предшествовавших программ транснационального сотрудничества в регионе Балтийского моря в рамках инициатив: ИНТЕРРЕГ ПС (1997-1999) и Программы Соседства ИНТЕРРЕГ ППВ (2000-2006).

Вклад Европейского фонда регионального развития (ЕФРР) в программу составляет 208 млн. Евро. Норвегия вкладывает 6 млн. Евро по линии национального финансирования. Европейский инструмент соседства и партнерства - 23 млн. евро для участия приемлемых регионов России и Беларуси [1, с.4]. Партнеры, не входящие в ареал сотрудничества, могут финансироваться в ограниченных пределах из средств ЕФРР и правительства Норвегии. Проекты подают единую совместную заявку на участие в программе, которая объединяет цели территориального сотрудничества ЕС и Норвегии, а также действия, которые поддерживает Европейский инструмент соседства и партнерства (ЕИСП).

Программа определила такие приоритетные тематические области,ю как организация условий для создания и распространения инноваций в РБМ; повышение внутренней и внешней доступности РБМ; решение экологических проблем загрязнения Балтийского моря; поддержка проектов сотрудничества столичных регионов, городов и сельских поселений, направленные на повышение их привлекательности для жителей и инвесторов.

Уровень софинансирования из фондов ЕФРР составляет до 85 % для бе-

нефициаров из Эстонии, Латвии, Литвы и Польши, и до 75% для бенефициаров из Дании, Финляндии, Германии и Швеции. Для Норвегии, уровень софинансирования национального Норвежского фонда составляет до 50%. Софинансирование ЕИСП – до 90% [1, с.6].

Программа транснационального сотрудничества становится полезным инструментом, содействующим функциональной интеграции и территориальной конвергенции стран Балтийского моря, достижению более конкурентоспособного статуса Балтийского региона в общеевропейском пространстве, благодаря преимуществам географического положения и намеченным приоритетам сотрудничества с вовлечением широкого круга стейкхолдеров. Настоящая программа региона Балтийского моря на 2007-2013 гг. будет третьей в ряду совместных начинаний 11 стран Балтийского моря.

Таблица 1. Страны-участницы и партнеры Программы региона Балтийского моря

	Страны	
	Полностью участвующие	Частично участвующие
Страны-участницы	Дания, Эстония, Финляндия, Латвия, Литва, Польша, Швеция	Германия: Федеральные земли (Länder) Берлин, Бранденбург, Бремен, Гамбург, Мекленбург - Передняя Померания, Шлезвиг-Гольштейн и Нижняя Саксония (только Регирунгсбецирк Люнебург, район NUTS II)
Страны-партнеры	Беларусь, Норвегия	Россия: Санкт-Петербург, Ленинградская область, Республика Карелия, Калининградская, Мурманская, Новгородская и Псковская области

Источник: составлено автором

Территория региона Балтийского моря занимает 2.4 млн. кв. км. и охватывает 11 стран или частей стран. Население составляет около 110 млн. человек, со средней плотностью расселения 46 чел/км. Более трети жителей региона живут в Польше, около четверти - в Норвегии, Дании, Швеции и Финляндии. Еще одна четверть населения живет в семи федеральных землях Германии. Хотя площадь региона равна почти половине территории ЕС, население этого региона составляет 23%, и ВВП – около 16% общеевропейского. Эти данные ясно показывают, что регион Балтийского моря по общим показателям не является экономическим центром Европы [2]. Это во многом определяется низкими показателями производительности на душу населения в восточной части региона.

Однако экономики стран региона растут быстрее, чем в среднем по ЕС [6]. Кроме того, региональное сотрудничество сдвигается от односторонней помощи западных стран (З-РБМ) их восточным соседям (В-РБМ) – к более сбалансированному обмену. В 2005 году в девяти из 11 стран региона уровень роста превосходил среднеевропейский на 2.1 %. Принимая во внимание потенциал роста стран новых членов ЕС, России и Беларуси, РБМ по прогнозам будет среди самых динамично развивающихся регионов ЕС или даже займет по этому показателю ведущую позицию. В период с 1995 по 2004 гг. совокупный ВВП Региона (без России и Беларуси) вырос на 42 %. Одна из причин - постоянный

рост торговли в регионе, вызванный дерегулированием и отменой некоторых таможенных административных процедур в новых странах-членах ЕС, а также благодаря прямым иностранным инвестициям, хлынувшим в эти страны. Кроме того, Регион сохраняет свою позицию мирового экспортера и сильную экспортную ориентацию. Процент РБМ в мировом экспорте более чем на 50% выше, чем его доля в мировом ВВП [2].

Регион находится достаточно высоко по показателям создания и распространения знаний по доли глобального рынка. По сравнению с другими регионами Европы и мира, РБМ занимает ведущие показатели по уровню образования, послевузовского образования, количеству занятых и инвестиций, привлеченных в исследования и разработки, что привело к формированию нескольких ведущих научных и технологических кластеров во многих областях знаний [8]. Этот потенциал соединяется в регионе с высоким уровнем организации, общественного участия и коммуникаций, а также с признанием в странах Балтийского региона важности социальных факторов для устойчивого экономического развития. Однако, несмотря на то, что количество людей и инвестиций, задействованных в сфере исследований и разработок, существенно превышает среднеевропейский уровень, прибыль от этого капитала, например, от патентной деятельности, в регионе Балтийского моря ниже среднеевропейских стандартов. Среди причин такого положения дел выделяют как слабую инновационную политику, открывающую рынки для новых товаров и услуг, так и неудовлетворительные темпы формирования транснациональных кластеров. Так как разница между развитием инноваций в странах РБМ сохраняется, а примеры создания ведущих инновационных технологий недостаточны в глобальном плане, необходимо более тесное сотрудничество и координация усилий во всем регионе Балтийского моря, а также создание сетей взаимодействия и маркетинг для лучшего использования инновационного потенциала этой территории.

Малые и средние компании являются двигателем социально-экономического развития РБМ. Малые и средние предприятия составляют до 99% всех компаний региона, предоставляют до 70% рабочих мест и обладают большим потенциалом инновационных возможностей. Более двух третей всех патентов получают не университеты, исследовательские лаборатории или крупные компании, а самые маленькие или небольшие фирмы. Представленная структура предпринимательства, базирующаяся на МСП, выявляет мощный потенциал РБМ по всем шести стадиям инновационной деятельности: проект, процесс, рынок, организация, отношения, логистика [5]. Этот потенциал может быть более эффективно задействован через продолжительный и целенаправленный доступ МСП к новым знаниям по всему региону Балтийского моря.

Уникальной чертой региона Балтийского моря является важность всех видов транспорта (с небольшим исключением для внутренних водных путей) для транспортной системы региона, что не является характерным ни для одного региона Европы. Эта транспортная система, однако, работает очень несбалансированно на территории региона, с очень низкой плотностью на Севере и существенно более высокой плотностью на южном направлении, в особенности на юго-западе РБМ. Вертикальная протяженность региона определяет большие

географические расстояния и длительное время, затрачиваемое на поездки не только на внутренних линиях между региональными центрами, но и для внешних сообщений с ведущими рынками Европы. [9]

Другой отличительной чертой региона является нахождение Балтийского моря прямо в центре территории, что становится одновременно и барьером, и связующим звеном сотрудничества. Балтийское море – важная транспортная артерия, особая морская экономическая зона и важная зона отдыха и туризма [10].

Общие проблемы, с которыми сталкиваются страны РБМ в сфере развития транспортной инфраструктуры, сводятся к следующему:

(1) Внутренняя ориентация в решении транспортных проблем РБМ, с недостаточным транснациональным компонентом, который необходим для интеграции РБМ и улучшения коммуникаций между урбанизированными регионами. Кроме густозаселенной и хорошо обеспеченной транспортом юго-западной части РБМ и некоторых мегаполисов (в основном, столиц), большая часть региона Балтийского моря (например, северо-восток, страны Балтии, Беларусь) страдает от недостаточных внутренних и внешних коммуникаций. Кроме того, Балтийское море формирует естественный барьер торговому обмену между странами РБМ, что ставит коммуникации в зависимость от судоходства и морских путей. Необходимо заметить, что отсутствие устойчивых авиалиний с северными перифериями сокращает потенциал сотрудничества между периферийными регионами и повышает их зависимость от столичных регионов [4].

(2) Наземный транспорт осуществляет большую часть международных перевозок товаров, и рост протяженности этих дорог, как на длинные, так и на короткие дистанции особенно заметен в новых странах-членах ЕС. Только за последние десять лет объем перевезенных товаров увеличился более чем в два раза, и ожидается еще большее увеличение этой тенденции, учитывая расширение ЕС и увеличение внешнеторговой деятельности России и Беларуси. Это может углубить проблемы транспортных перевозок, заметные уже сейчас в транспортной сети юго-востока региона, и может также вызвать серьезные экологические угрозы. В настоящее время, транспортный сектор РБМ - ведущий фактор увеличения потребности ЕС в энергоносителях и выбросов углекислого газа в атмосферу [2]. В географическом плане наметился существенный сдвиг в сторону усиления потоков восток-запад.

(3) Невероятное увеличение объема пассажирской авиации, вызванное экспансией дешевых перевозчиков, которые разбивают стереотип низкой доступности удаленных регионов РБМ. Этот процесс вызывает также конкуренцию за предоставление услуг на дальние расстояния среди наземных и паромных перевозчиков. В то же время, однако, этот рост вызывает экологические проблемы.

(4) Безопасность на море, принимая во внимание тот факт, что Балтийское море -самый напряженный узел морского сообщения в Европе. По прогнозам, риск происшествий и экологических катастроф (разливов) может возрасти с развитием скоростных паромных связей с новыми странами-членами ЕС, а

также в связи с растущими транспортировками сырой нефти и нефтепродуктов по морю из российских портов через Финский залив. Согласно прогнозам, к 2020 году судоходство станет главным средством торговли в РБМ и достигнет по показателю перевозок 54% объема международной торговли в регионе. Также переживает бум морской туризм [7].

Анализ социально-экономической ситуации в регионе, выявление территориальных различий и общих проблем позволяет создать профиль Балтийского региона (см. Таблицу SWOT- анализа ниже)

Таблица. SWOT-анализ развития транспортной инфраструктуры региона Балтийского моря

<u>Сильные стороны</u>	<u>Слабые стороны</u>
- Густая сеть морских путей, особенно в РБМ-З - Развитые мультимодальные транспортные решения в некоторых частях региона - TEN-T сеть, охватывающая и страны-соседи ЕС - Высокий уровень использования ИКТ в некоторых частях РБМ (по ряду позиций лидирующие страны) - Относительно хорошее покрытие региона зонами транснационального развития, усиливающими гармонизацию и интеграцию РБМ	- Периферийное положение РБМ относительно главных экономических центров Европы - Малая доступность некоторых районов (особенно на севере и востоке) из-за неразвитости наземной и воздушной транспортной инфраструктуры, сохранение административных и функциональных барьеров - Снижение пропускной способности дорожной инфраструктуры вокруг некоторых мегаполисов - Диспропорции в распространении ИКТ между городскими и сельскими районами
<u>Возможности</u>	<u>Угрозы</u>
- Большой потенциал морского транспорта для удовлетворения растущих потребностей в перевозках - Усиление функций РБМ в качестве морских ворот по обслуживанию перевозок по маршрутам в- и из России и Дальневосточного рынка - Распространение авиа обслуживания и коммуникаций (Интернет, мобильная связь) для преодоления отдаленности регионов и их низкой заселенности - Активное использование возможностей электронного правительства - Высокий потенциал получения выгоды от глобализации из-за развитости электронных технологий, бизнес-услуг в некоторых частях РБМ и объемного рынка РБМ	- Уменьшение объемов общественного пассажирского транспорта, резкое увеличение дорожного транспорта в силу слабой развитости более экологичных видов транспорта - Экологические проблемы, связанные с увеличением объема морских и дорожных перевозок, а также проблемы надежности транспорта, вопросы реакции на происшествия и катаклизмы - Увеличение территориального разрыва по уровню использования ИКТ и возможностям применения цифровых услуг

Повышение транспортной доступности сегодня – это необходимое условие для передачи знаний и информации. РБМ находится на периферии относительно главных Европейских экономических центров и, с другой стороны, имеет специфическую транспортную структуру, где наземные (авто и железнодоро-

рожные), морские и воздушные средства транспорта практически одинаково важны. Не смотря на уже совершенные и планируемые инвестиции в транспортные сети (TEN-T), больше усилий необходимо предпринять именно на транснациональном уровне для улучшения доступности РБМ из других регионов мира, принимая во внимание необходимость связать сеть TEN-T с пан - европейскими транспортными коридорами, открыть РБМ как новые ворота на российские, белорусские и дальневосточные рынки, как это было изложено в Документе Комиссии (COM(2007)32) по расширению трансъевропейских транспортных магистралей с соседними странами.

Растущие высокими темпами западно-восточные транспортные потоки, присоединяясь к уже существующим потокам север-юг - формируют высокий потенциал для становления РБМ в качестве транзитного региона для пассажиро- и грузопотоков. Однако необходимым условием для привлечения внешних транспортных потоков является хорошая стыковка с прилегающими магистральными путями Европы и других континентов.

На фоне общей хорошей обеспеченности транспортом региона Балтийского моря, необходимо обратить внимание на слабую транспортную доступность некоторых районов. Слабая транспортная доступность становится критическим фактором для восточной части региона, сельских территорий и для некоторых городских агломераций [9]. Выявленные дисбалансы вызваны не только нехваткой хороших транспортных связей, но и транспортными решениями и политикой соответствующих стран, ориентированными только на внутренние территории.

Самой главной задачей является развитие комплексной интермодальной транспортной системы РБМ и компенсация негативных последствий, влияющих на транспортную доступность региона. Адаптация к неблагоприятным климатическим условиям северных частей (Баренцево море) также становится актуальной задачей.

В то же время стремительное развитие информации и коммуникаций (ИКТ) стало важным фактором конкурентоспособности, определяющим экономическую и социальную привлекательность территории. Развитие ИКТ может стать реальной возможностью для РБМ в борьбе с эффектами дальних географических расстояний и физических препятствий в вопросах внутренней и внешней доступности. В этом направлении уже работают северные страны, которые, несмотря на удаленное географическое положение, имеют отличные экономические показатели, что стало возможным благодаря хорошему инфраструктурному доступу к сетевым контактам и информации, а также высокопрофессиональным кадрам и ориентации на технологии. Проблема, однако, остается очень актуальной, например, для сельских районов, где быстрый доступ к ИКТ-инфраструктуре затруднен, а также для пользователей, что объясняется языковым барьером, который препятствует широкой общественности и малым предприятиям включиться в Интернет сообщество и электронную коммерцию.

Улучшение доступности РБМ должно быть достигнуто мероприятиями, стимулирующими функциональную интеграцию через границы в рамках конкретных транснациональных зон развития. Эти зоны развития, основой кото-

рых является одна или целая сеть транспортных магистралей, усиливают приграничное сотрудничество и содействуют интеграции РБМ в более крупные пространственные ареалы. Однако всего несколько подобных зон простираются сейчас за границы ЕС, которые пока не могут продемонстрировать успешные решения задач, актуальных для развития России и Беларуси.

Ключевой задачей для транснационального сотрудничества по улучшению внутренней и внешней доступности региона Балтийского моря является решение вопроса о транспортных диспропорциях и о минимизации барьеров для беспрепятственной транспортировки пассажиров и грузов. В транснациональном контексте, можно выделить следующие препятствия:

1. Все еще существующие разрывы во внутренней транспортной сети региона Балтийского моря (например, вторичные пути, соединяющие TEN-T сети, пути сообщения между главными путями TEN-T через море, расширение главных путей TEN-T на восток региона).

2. Низкая эксплуатационная совместимость между разными национальными транспортными сетями из-за различий в технических системах и из-за административных барьеров (особенно в судоходстве и на железнодорожном транспорте).

3. Отсутствие связанной сети внутренних водных путей, облегчающих транспортное движение с дорожных артерий.

4. Отсутствие действующей системы Baltic Motorways of the Sea, которая могла бы сконцентрировать грузопотоки на морских логистических путях для уменьшения скопления транспорта на дорогах и улучшения доступности к отдаленным периферийным районам региона Балтийского моря.

5. Неудовлетворительное межрегиональное воздушное сообщение и недоиспользованный потенциал многих региональных аэропортов, контрастирующий с хорошо развитой и интенсивной сетью воздушного сообщения между городскими агломерациями.

6. Несоответствие целей транспортных политик на разных уровнях управления и, как следствие, отсутствие согласованных действий на региональном уровне.

Доступность и интеграция региона Балтийского моря может также быть улучшена мероприятиями в области информационных и коммуникационных технологий (ИКТ). Эти мероприятия должны сконцентрироваться на тех территориях, которые страдают от отсутствия внедрений ИКТ, с целью адаптации новых технологий (как в терминах технической инфраструктуры, так и в терминах принятия местными сообществами) и с целью гармонизации политики в этой области.

Проектные заявки должны быть основаны на результатах и достижениях соответствующих проектов региона Балтийского моря программы INTERREG IIB² в области информационных и коммуникационных технологий и транспорта. В контексте стратегии программы это означает применение практических решений для преодоления самых узких мест и барьеров для транспортных потоков. В этой связи в качестве отправной точки должны рассматриваться следующие вопросы:

1. Развитие мультимодальных транспортных решений для международных транспортных коридоров (например, SEBTrans-Link, North East Cargo Link, COIN CO, Rail Baltica, East-West).

2. Подготовка масштабных стратегий транспортных инвестиций для устойчивого социально - экономического развития в ситуации ограниченной доступности территорий (например, STBR, STBR II, Baltic Gateway, Baltic Gateway+, InterBaltic, Baltic Tangent).

3. Разработка стратегий транзита по водным путям (например, Intrasea, Baltic Master), также с использованием средств ИКТ (например, BaSIM).

4. Решения по логистике, подготовленные для включения в планирование и региональное развитие (например, NeLoC, InLoC, LogVAS).

5. Повышение компетенции в области ИКТ с целью обеспечения регионального роста (например, Baltic Broadband, LogOn Baltic).

В стремлении улучшить социально-экономическое положение и доступность территорий, прилегающих к транспортным коридорам, особенно в районах с низким потенциалом роста, может быть применена концепция транснациональных зон развития. Эта концепция была успешно использована на практике в проектах программ INTERREG II С и IIВ, занимающихся вопросами транспортного развития (например, STRING, Via Baltica and Via Baltica Nordica, SEB-Trans Link, South Baltic Arc и другие). Транснациональные зоны развития достигли различных уровней территориальной интеграции районов с меньшими и большими потенциалами роста, находящимися вдоль одного транспортного коридора, поскольку конкретные интересы каждой стороны повлияли на стратегическое сотрудничество каждой из зон. Примеры областей сотрудничества: политика регионального развития, поддержка инноваций, развитие бизнеса, сетевое взаимодействие городов, использование природных и культурных ресурсов, построение институтов.

При продолжении или расширении выбранных зон сотрудничества, проекты программы региона Балтийского моря по транснациональным зонам развития должны усилить институциональную и политическую основу для сотрудничества между районами с разными потенциалами роста, находящимися вдоль одного транспортного коридора. Такая основа предпочтительным образом должна быть ориентирована на создание постоянных структур для мониторинга тенденций социально - экономической ситуации в зоне и на обеспечение конкретных инвестиционных предложений, с внедрением практических решений по самым острым проблемам в ходе периода реализации проекта. Построение основы сотрудничества может также включать тестирование европейских инструментов, таких как European Economic Interest Grouping (EEIG) и European Grouping of Territorial Co-operation (EGTC). Относительно комплексности совместных усилий, политической поддержки и продолжительности сотрудничества, в качестве сравнения с лучшими образцами (бенчмаркинга) может быть использован проект STRING.

Данный приоритет приветствует использование в мероприятиях подхода, затрагивающего интересы многих заинтересованных лиц (стейкхолдеров). Приоритет также допускает проекты, которые используют интегральный и це-

лостный подход к транспортным проблемам. В то же время, данный приоритет не поддерживает:

- Мероприятия, ориентированные только на транспортный сектор (например, только техническую или документационную подготовку инвестиций на отдельном участке), если они не являются частью более широкой транснациональной стратегии;

- Подготовку планов транспортного развития, не учитывающих территориальные условия и тенденции социально-экономического развития;

- Исследовательскую работу и подготовку инструментов по логистике, не нацеленных на достижение лучшей пропускной способности мультимодальных транспортных коридоров и улучшение возможностей взаимодействия транснациональных, национальных и региональных сетей.

- Возможные результаты деятельности, предусмотренной по приоритету 2: технико-экономическое обоснование, планы действий, практические решения, инвестиционные предложения и прямые инвестиции. Инвестиции особенно ожидаются в следующих сферах:

- Транспортные пути, улучшающие интеграцию и возможности взаимодействия национальных транспортных сетей в регионе Балтийского моря;

- Решения по ИКТ, увеличивающие доступность периферийных и сельских районов региона Балтийского моря;

- Узкие места, препятствующие интеграции территорий вдоль транспортных коридоров, (транснациональные зоны развития).

Главная цель развития транспортной инфраструктуры заключается в повышении внутренней и внешней доступности региона посредством разработки транснациональных решений, устраняющих функциональные барьеры распространения инноваций и транспортных потоков:

1. Продвижение мер в области транспорта и ИКТ, повышающих доступность и способствующих устойчивому социально-экономическому развитию

- Разработка решений по улучшению интероперабельности сообщения порт – периферийные районы и путей между транснациональными – национальными – региональными сетями (разрешая самые трудные случаи, выделяя лучшие примеры и создавая новые решения);

- Планирование и внедрение схем для расширения Baltic Motorways of the Sea и соединения наземной части транспортных коридоров;

- План действий по оптимизации путей воздушного сообщения в регионе Балтийского моря в контексте устойчивого развития, экономического роста и доступности;

- Подготовка инвестиций и улучшение качества общественного транспорта, предназначенного для лучшего сообщения с территориями, находящимися в невыгодном положении (например, с удаленными, малонаселенными территориями);

- Подготовка инвестиций на расширение использования ИКТ в периферийных и сельских районах, препятствующее цифровому разделению РБМ;

- Обеспечение, тестирование и оценка территориального эффекта решений в сферах ИКТ и транспорта, приспособленных к малонаселенным террито-

риям на севере и к районам юга региона, где растёт необходимость в транспортной инфраструктуре и услугах;

- Институциональное развитие и гармонизация транспортной и ИКТ политики между странами, с последующим использованием результатов в региональных стратегиях и планах развития, подкреплённые соответствующими образовательными мероприятиями;

- Создание институциональных предпосылок на уровне региона Балтийского моря для совместной политики и принятия решений по транспорту, окружающей среде и здравоохранению.

2. Мероприятия, направленные на дальнейшее развитие существующих зон развития и создания новых подобных зон (направленные на лучшее использование социально - экономического потенциала смежных территорий)

- Подготовка мульти модальных транспортных решений (уделяя особое внимание морским, речным и железнодорожным видам транспорта), направленных на преодоление узких мест и отсутствующих соединений транснациональных транспортных коридоров, и позволяющих превратить их в транснациональные зоны развития;

- Разработка решений, обеспечивающих стабильность существующих зон развития, обозначенных и предусмотренных по программам Interreg IIS и IIIB (совместные транснациональные программы развития и тематические стратегии, создание институциональных структур мониторинга и консультирования по инвестициям, разработка общего бренда)

- Разработка, тестирование и распространение моделей и инструментов для эффективного менеджмента транснациональных зон развития.

Конкретными перспективными проектами в развитии и совершенствовании транспортной инфраструктуры Балтийского моря могут и должны стать:

- Разработка и реализация мультимодальной транспортной стратегии региона Балтийского моря с разъяснением конкретных потенциалов и ограничений по различным видам транспорта для пассажиро- и грузоперевозок; стратегия должна включать в себя сбалансированное развитие транспортной системы и системы логистики стран-партнёров и стран Европейского Союза, входящих в регион Балтийского моря.

- Разработка и пилотное внедрение мер, позволяющих расширить транснациональные зоны развития в восточном направлении, а также создать новые зоны вдоль транспортных узлов на пересечениях путей TEN-T и пан-Европейских транспортных коридоров в России и Беларуси.

Литература

1. Программа региона Балтийского моря на 2007-2013 гг. (в рамках цели Европейского Союза по территориальному сотрудничеству и Европейского инструмента соседства и партнерства); утверждена 21.12.2007 г. CCI No. 2007CB163PO020. С.4.
2. Baltic Development Forum, 2006, State of the Region Report. The Baltic Sea Region – top of Europe in global competition, Copenhagen
3. Baltic Maritime Outlook 2006. Goods flows and maritime infrastructure in the

Baltic Sea Region, The Institute of Shipping Analysis, BMT Transport Solutions GmbH, Centre for Maritime Studies, Gothenburg – Hamburg – Turku

4. Foss O., Juvkam D., 2005, Patterns of demographic ageing and related aspects in the Nordic Peripheries, Nordregio Report 2005:2, Stockholm
5. Hanseatic Parliament, 2006, Innovation policy for the Baltic Sea Region. Outline ideas for the development of the SME economy and increasing the competitiveness of the Baltic Region
6. Ketels Ch, Sølvell I., 2005, Competitiveness and Co-operation in the Baltic Sea Region, State of the Region Report 2005, Vinnova, Baltic Development Forum
7. Ministry of Science, Economic Affairs and Transport of Schleswig-Holstein, 2005, Analysis of the maritime industry and its potential, Kiel
8. Schwag Serger S, Hansson E.W., 2004, Innovation in the Nordic-Baltic Sea Region, IKED, Malmö
9. Schurmann C., Spiekermann K., 2006, Accessibility analysis of the Baltic Sea Region, BSR Interreg IIIB NP Joint Secretariat, Rostock
10. VASAB 2010, 2006, Connecting potentials. The policy document, 6th Conference of Ministers for Spatial and Development, Gdansk BSR Joint Programming Committee