

Реализация мультимодальной транспортной стратегии развития региона Балтийского моря с участием России

На сегодняшний день пространственная организация транспортной инфраструктуры Балтийского региона определяется следующими **факторами**:

1. Расширение Европейского Союза. В 2004 г. Единая Европа пополнилась 10 новыми странами- членами, среди которых были Эстония, Латвия, Литва. В 2007 г. в ЕС вступили Болгария и Румыния. Кандидатом на членство являются Турция, Македония, Хорватия. В переговорные процедуры вступили Украина, Молдова, Сербия.

2. Рост экономики России, Украины, Беларуси, вызванный во многом благоприятной внешней рыночной конъюнктурой

Таблица 1. Темпы роста в некоторых странах СНГ в 2006-2010 гг.

Темпы роста ВВП	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Россия	7,4	8,1	6,8	1,1	4,3
Украина	7,1	7,3	5,6	0,9	3,5
Белоруссия	10,0	8,2	7,1	2,6	7,4
Казахстан	10,7	8,5	5,0	1,5	4,0

Источник: World Economic Outlook 2011 – IMF, 2011.

3. Рост торгово-экономических связей Европы с быстроразвивающимся регионом Восточной Азии. Рост грузооборота между Европой и Восточной Азией достигает 14-16% в год и превышает общие темпы роста грузооборота в мире в 1,5-2 раза.

4. Смена ресурсной базы экономики региона, вызванная исчерпанием возможностей использования «старых» ресурсов роста. Европейский спрос на газ в течение предстоящих 15 лет в среднем будет расти ежегодно на 2,2% и составит примерно 730 млрд. м³ к 2020 г. Импорт газа вырастет с 40% (240 млрд. м³ в год) до 65% к 2020 г. Стабильность поставок может быть гарантирована при освоении месторождений на арктическом шельфе, в Центральной Азии, а также в Западной Европе.

5. Вступление региона в стадию третьего демографического перехода: демографический спад, который усугубляется формированием единого рынка труда. В ЕС с 1994 по 2006 годы естественный прирост населения составил 19 миллионов человек, причем основная его доля (80%) пришлась на иммигрантов. Уже сейчас в Европе доля населения в возрасте 65 лет и старше превышает общую численность подростков до 14 лет. Период постоянного сокращения численности населения трудоспособного возраста начнется уже с 2008 года, особенно сильно это коснется стран Восточной Европы и Прибалтики.

Данные процессы существенно меняют пространственную организацию региона

Под влиянием данных факторов автор отмечает основные **тенденции** развития транспортной инфраструктуры РБМ:

1. На Балтике формируются новые подцентры единого европейского рынка. В регионе сформировался новый «пояса роста», что во многом связано с поддержкой ЕС своих новых членов.

Происходит новая функционализация территорий: выделение «центров управления» глобальными обменами товарами, людьми и финансами; ускоренное развитие новых секторов экономики (туризм, логистика и пр.), зон аутсорсинга и оффшоринга. Рост столиц Прибалтийских стран, связка муниципий Хельсинки-Таллинн, формирование «балтийской Украины» с опорными центрами во Львове и Луцке (польский Эльблонг - «балтийский порт для Украины»), интеграция транспортных систем Беларуси и Литвы, многократный рост сообщений между столицами Балтии и странами - старыми членами ЕС и т.д.

Получен импульс к развитию инфраструктуры (транспорт, в т.ч. пассажирский, энергетическая инфраструктура) - «инфраструктурный бум» в регионе Балтийского моря

Таблица 2. Крупные проекты развития инфраструктуры, осуществляющиеся в т.ч. за счет структурных фондов ЕС

Ж/д дороги	Rail Baltica	Восстановление прямой связи Балтийских государств с железнодорожной сетью Европы за счет соединения метрополий: Таллинна, Риги, Каунаса, Варшавы и Берлина
Автодороги	Via Baltica	Автодорога между Балтийскими государствами и Центральной Европой, включение сети автодорог в европейскую сеть дорог, что способствует развитию туристической и обслуживающей сферы
Развитие инфраструктуры в целом	INTERREG III	Транснациональные проекты в сфере развития инфраструктуры и экономики приграничных территорий, пространственного развития, расселения, частично финансируемые из ЕФРР

2. Растет влияние РФ на балтийских рынках, в частности, транспортных перевозок, а также региональное значение российских крупных центров Москвы и Санкт-Петербурга - на туристическом рынке, рынке аутсорсинга и оффшоринга, недвижимости. На следующем шаге на ситуацию в транспортном секторе в регионе будут сильнее всего влиять северные порты России - Мурманск и Архангельск.

Таблица 3. Потенциал роста контейнерооборота в балтийских портах

	Млн. TEU в год				
	2007	2008	2009	2010	2015
Балтийские порты в	4,8	5,0	5,7	6,6	12,0

целом					
Порты Северо-Запада России	2,0	2,1	2,6	3,5	7,0

На сегодняшний день Санкт-Петербургская агломерация -это:

- Крупнейший транспортный узел на Северо-Западе РФ: «Большой морской порт СПб» к 2015 г. станет специализированным контейнерным портом; суммарный грузооборот порта Усть-Луга к 2015 г. может составить более 125 млн. т; прогноз пассажиропотока аэропорта «Пулково» к 2015 г. - 9-10,5 млн. пассажиров (2010 -7,4 млн., к 2025 -17,3); к 2015 г. высокоскоростная магистраль (ВСМ) «Петербург-Москва» (время в пути 2-2,5 часа); после 2015 г. ВСМ «Петербург-Хельсинки» (время в пути 3,5 часа).

-Кластер автомобильной промышленности. К 2010 г. выпуск СПб - 250 тыс. автомобилей год (по оценкам, вместе с Ленобластью -до 360 машин). Локализация производств автокомпонентов. Кластер - крупнейший заказчик на логистику.

-Инновационный центр Северо-Запада РФ (рейтинговый университет, федеральный технопарк, технико-внедренческая особая экономическая зона).

-Самый большой потребительский рынок на Балтике. Розничный товарооборот СПб превышает 12 млрд. евро в год.

3. Растущий объем торговли с переживающей индустриализацию Азией меняет статус транспортных узлов на Балтике. Происходит, во-первых, за счет ускоренного роста контейнерных портов. Балтийский рынок контейнерных перевозок и перевалки грузов до 2015 г. ежегодно будет расти на 9—12%.

Таблица 4. Крупные проекты контейнерных терминалов в балтийских портах

Терминал	Мощность	Срок ввода
Рижский порт (расширение ВСТ, RCT и строительство NCT)	С 0,5 до 3,5 млн. TEU в год	2009
Гдыня (расширение)	н/д	2010
Гданьск (2-я очередь DCT Gdansk)	С 0,5 до 1 млн. TEU в год	2009-2010
Таллинн (Muuga Harbour)	1 млн. TEU в год	2008-2012
Таллинн (Muuga, Нинбо)	3-4 млн. TEU в год	2012
Воусаари (Хельсинки)	1 млн. TEU в год	2008-2009
Приморская бухта Калининград	До 3,5 млн. TEU в год	2010-2015
ОАО «МП СПб»	1,4 млн. TEU в год	2012
Петролеспорт СПб (расширение)	С 0,5 до 2,3 млн. TEU в год	2008-2012
Порт Усть-Луга	3,5 млн. TEU в год	2008-2019

Во-вторых, уже обнаружилась потребность в новых портах-хабах. Сейчас транспортировка контейнеров между Балтикой и миром происходит при посредничестве базовых портов-«хабов» - Амстердама, Антверпена, Гамбурга, Роттердама и Бремерхафена (на этот статус может в перспективе претендовать

Росток). Балтийские порты работают как фидерные. Однако рост объема перевозок и дефицит мощностей существующих хабов потребует перераспределения потоков. В перспективе - создание нового большого хаба. На роль таких узлов на Севере Европы могут претендовать: Петербург, датские Ааргус и Гетеборг, польский Гданьск. Преимущества Петербурга: рост контейнеризации грузов в РФ (сейчас коэффициент контейнеризации в 5 раз ниже, чем в среднем в Западной Европе), рост автокластера, рост торговых сетей в России; центр большого грузового региона. Недостаток: глубины, география, институциональные барьеры в ЕС.

4. Фактически формируется новый «хинтерланд» Балтийского региона России для того, чтобы обеспечить потребности Европы и сохранить свою долю на рынках «балтийского направления» (в условиях, когда сами рынки растут, а старая ресурсная база истощается), необходимо осваивать новые сырьевые зоны, прежде всего: Баренцрегион, Приполярный Урал, Ямал в Западной Сибири. В «старом тыловом регионе» появляются новые опорные узлы. Приходится развивать соответствующие инфраструктуры: расширять северные порты, строить новые железные дороги, в частности, «Белкомур», развивать трубопроводы.

Таблица 5. Новые транспортные маршруты в РБМ

Маршрут	Опорный узел	Потенциал	Готовность
North East West Corridor (N.E.W.): США-КНР через Северную Европу в РФ	Порт Нарвик (Норвегия) – Транссиб	До 10 млн. т в год, в т.ч. до 0,45 млн. TEU ¹	Проектная идея
МТК «Восток-Запад» (Корея, КНР, Япония – Транссиб – Европа)	Транскорейская ж/д + дальневосточные порты РФ – Транссиб – ЕС	До 0,45 млн. TEU	В 2008 г. ДВ и РЖД – пробный поезд
МТК «Север-Юг» (Иран – Азербайджан – Россия)	Казань – Астара – Астрахань – Петербург – Прибалтика	До 23 млн. т в год	Соглашение между железными дорогами, контейнерный поезд «Балтик транзит»
Соединение TRACECA и маршрута Ильичевск (Одесса) – порты Балтии	Порт Ильичевск, Вентспилс, Клайпедский порт	До 20 млн. тонн в год	Контейнерно-контрейлерный поезд Vikingas (Клайпеда – Ильичевск (Одесса) через Минск и Киев)

5. В регионе Балтийского моря и тяготеющих к нему территориях формируется единый рынок труда и связанная система расселения. Происходит пере-

¹ TEU - единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-тифутовым контейнером.

распределение населения и трудовых ресурсов, в т.ч. появляется пояс территорий, теряющих население.

Наибольшими темпами в ЕС идет миграционный приток из стран Восточной Европы и Прибалтики. Трудовые мигранты из Литвы, Латвии, Эстонии переезжают преимущественно в Германию, Великобританию и Ирландию, страны Скандинавии. В регионе образуются зоны т.н. «убывающих городов», теряющих свое население с еще более быстрой скоростью (города Восточной Европы, Восточная Германия, исключая Берлин, приграничные территории и неинновационные зоны).

В итоге анализа основных факторов и тенденций развития транспортной инфраструктуры автором выявлены основные **риски** ее развития:

1. Риск «исчерпания эффекта расширения ЕС». Рост стоимости жизни и рабочей силы в регионе приводит к риску утраты традиционной производственной базы, при этом на территории не созданы достаточные условия для привлечения высокотехнологичных производств, заменяющих старые сектора экономики. Кроме этого, экономический рост, основанный в основном на привлечении иностранных инвестиций, а также снижении торгового оборота с РФ, неустойчив. Есть риск сокращения объемов помощи со стороны ЕС, к примеру, в случае принятия новых членов. Также возможно утрата «эффекта новизны», являвшегося на предыдущем этапе одним из ключевых ресурсов роста ряда секторов экономики, в частности, туризма. Наконец, имеет место риск оттока рабочей силы из стран - новых членов ЕС - в старые.

2. Рост экономики России приводит к образованию множества экономических проблемных зон, в том числе, в Балтийском макрорегионе, которые зачастую не обеспечены надлежащими механизмами разрешения.

Возникают сложности в связи с реорганизацией ранее единых систем основных инженерных инфраструктур (транспорт, энергетика). Прежде всего, вопросы технологического обеспечения и модернизации технических стандартов на железной дороге (ширина колеи) и в энергетике. В добавок к этому, интересы России, как грузоотправителя, не гарантированы. Это побуждает РФ к затратной диверсификации транспортных путей (строительство трубопроводов в ЕС в обход «старых транзитеров», прежде всего, Украины. Расширение перевозок через собственные порты и сокращение объемов грузоперевалки через зарубежные порты Балтики. Как результат, Минтранс РФ прогнозирует ввод к 2015 г. в портах страны новых мощностей на 454 млн. т/год. ((«К 2015 году потребности российской экономики в портовых мощностях будут обеспечены полностью и создан резерв для пиковых нагрузок» / Минтранс РФ)

Таблица 6. Перевалка российских грузов портами Северо-Запада России и Балтики (TEU)

Показатель	1997 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2015 г.
Порты СЗФО	205000	737350	1118100	1450000	2100000	7000000
Доля в контейнерных перевозках	37,6%	68,4%	75%	79,3%	80,6%	100%

портов РФ						
Порты Финляндии и Прибалтики	340000	351000	362500	380000	500000	н\д
Доля	62,4	31,2	24,5	20,7	19	н\д

Источник: «Freight.ru», \$t, Компания НКК, ЦСР СЗ

Таблица 7. Проекты новых газопроводов «Россия-ЕС», минуящих старых транзитеров

Проект	Направление	Протяженность (км)	Мощность (млрд. куб. м)
«Северный поток»	Россия – Германия	1200	55
«Южный поток»	Россия – Болгария – Сербия – Венгрия	900 + 400 + 400	30

Источник: составлено автором

Также происходит истощение доступных сырьевых ресурсов. В частности, по оценке «ЛУКОЙЛа», в 2007 г. в России был пройден пик добычи нефти (10 млн. бар./ день). Прогноз на 2008 г.: снижение добычи. При этом новые проекты (зоны освоения) больше тяготеют к рынкам Восточной Азии, чем к «балтийскому направлению» поставок.

Наконец, обнаруживается невозможность двустороннего совершенствования институциональной среды, вызванная формированием «зон исключения» - ЕС, НАТО, Шенген, а также рассогласованием стандартов и правил (таможенные разногласия, разность экологических стандартов и пр.)

3. Крупные инфраструктурные проекты реализуются в логике конкурентной борьбы: дублирование и отсутствие согласованности. В связи с этим высок риск формирования нового «ржавого пояса» в Европе - невостребованных новостроек

3.1. По инициативе разных групп стран запущены сразу несколько проектов по строительству газопроводов в Европу. Эксперты прогнозируют, что при их реализации, трубопроводы едва ли будут заполняться наполовину. Аналогичная ситуация с нефтепроводами. Уже есть не функционирующий в проектном режиме украинский нефтепровод «Одесса-Броды». В 2008 г. Россия объявила о замораживании проекта нефтепровода БТС-2 в связи со сложностями заполнения трубы.

3.2. Конкурируют проекты строительства ВСМ. Нерешенным остается вопрос, в каком направлении будут развиваться высокоскоростные магистрали? Требуется ли скоростная связь Прибалтики с российскими столицами?

3.3. Во всех странах региона Балтийского моря строятся портовые мощности в расчете на одни и те же грузы.

4. Изменение конфигурации «тыловой линии» Балтики. Неясно, во-первых, хватит ли мощи РБМ для того, чтобы выступить центром рынка для обширной и связанной с другими регионами периферией в долгосрочной пер-

спективе (учитывая рост и пространственное развитие Средиземноморья, усиление «восточного вектора» в России и т.п.) и как добиваться коммуникационной связанности «центра» и «периферии».

Во-вторых, нерешенным остается вопрос: куда пойдет среднеазиатская нефть. Заключенные договоры между странами Центральной Азии и Китаем позволяют судить, что Китай выступает сильным конкурентом ЕС и России (которые при этом конкурируют между собой) за топливные ресурсы региона. Так, например, заключено соглашение о разделе продукции между Узбекистаном и консорциумом добывающих компаний (включая корейские KNOС и POSCO (20% проекта) и китайской CNPC, претендующей на неформальное лидерство СРП), реализация которого позволит начать экспорт узбекского газа в страны АТР, в первую очередь — в Китай. В свою очередь, наблюдается рост поставок газа из Туркмении. Из Туркменистана в Китай пойдет 30 млрд. м³ в год газа, добытого на правом берегу Амударьи. Часть его будет произведена на условиях «соглашения о разделе продукции». Наконец, в 2007 г. было подписано соглашение о строительстве газопровода Казахстан-Китай.

5. Дефицит трудовых ресурсов не сможет обеспечить высокий экономический рост в регионе. По прогнозам Фонда народонаселения ООН, в ЕС начнется сокращение населения трудоспособных возрастов, которое в итоге сократится с 430 миллионов человек в 2011 г. до 338 миллионов человек в 2050 г. Регион Балтийского моря пострадает от этого больше всех. В России до 2006 г. процесс убыли не затрагивал трудоспособное население. В 2007 г. число работников сократилось примерно на 300 тыс. человек; в 2009-м - примерно на 1 миллион, а к 2015 г. трудоспособных россиян станет на 9 млн. меньше. Новгородская, Псковская область и север европейской части России - пояс демографического сжатия.

Во-вторых, миграционный отток и демографический спад уже создал на рынках труда региона дефициты. Так, по сведениям Департамента труда Литвы, за 16 лет из страны эмигрировали почти полмиллиона жителей, при этом большая часть трудовых мигрантов остается неучтенной. Привлечению мигрантов в регион препятствуют: низкое качество жизни (в Прибалтике одни из самых низких доходов по Европе), отсутствие миграционных программ и программ развития толерантности (к примеру, в Литве иностранцы составляют около 1% жителей страны, в то время как в других странах ЕС этот показатель достигает 7-8%). Хотя Россия является одним из крупнейших реципиентов трудовых мигрантов в Европе, толерантное отношение в обществе к иностранным рабочим остаются серьезной проблемой. Кроме того, качество рабочей силы трудовых мигрантов падает. По данным Института экономики переходного периода, за год вдвое, до 15%, выросло число работодателей, которых не устраивает квалификация мигрантов, до 10% - число принципиально не имеющих с ними дел, 37% работодателей утверждают, что в их регионе нет достаточного числа приезжих работников.

В-третьих, недостаточный уровень качества жизни и инфраструктуры (прежде всего, системы профобразования) сдерживает приток иностранных инвестиций в экономику. Компании при размещении оффшоров все чаще скло-

няются в пользу Восточной Европы. По оценкам McKinsey, с 2005 по 2008 г. объем оффшоринга в Восточной Европе может утроиться, то есть количество рабочих мест увеличится до 130 тыс.

По-видимому, регионы, не попавшие в «инновационный пояс» Европы, теряют шансы на привлечение квалифицированных трудовых ресурсов и будут испытывать серьезные дефициты на рынке труда. Их система расселения, прежде всего, населенные пункты до 300 тыс. жителей, будет «убывающей».

По результатам данного параграфа к **приоритетным направлениям** развития транспортной инфраструктуры в РБМ следует отнести:

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 отдаленными, малонаселенными территориями);

- Разработка, продвижение и тестирование моделей устойчивых альтернативных решений на транспорте, в том числе использование биотоплива, улучшение транспортных систем урбанизированных районов, применимых для всего региона Балтийского моря;

- 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 территориям 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.

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 IIIB² 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 C и IIIB, 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 Euro-

pean 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 целостный 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).

Программа региона Балтийского моря не финансирует крупномасштабные проекты по транспортной инфраструктуре по причине ограниченного объёма финансирования; однако, она может обеспечить подготовку инвестиционных планов участков. В принципе, инвестиционные планы по транспорту, финансируемые из Программы, не должны повлиять на Natura 2000 (сеть природоохранных территорий Европейского Союза).

В качестве примеров конкретных проектов можно отметить:

- 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 реализация концепции Motorways of the Sea in the BSR - для морских путей в регионе Балтийского моря, с учетом экологических аспектов, потребностей регионального развития и результатов, уже достигнутых в

ряде суб-регионов (в южном районе Балтийского моря, Финском заливе, Ботническом заливе и др.)

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

Литература

1. Княгинин В. Основные тенденции пространственного развития региона Балтийского моря. – СПб: Центр стратегических разработок «Северо-Запад» // «Baltic Sea Region Spatial Development Policies in European Context: Avenues to the Long Term Perspective» VASAB Annual Conference (programme «Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010»). – Латвия, Рига, 23 апреля 2008 г.
2. Народонаселение мира в 2011 году: Люди и возможности в мире с населением 7 миллиардов. – ООН: Фонд народонаселения, октябрь 2011. С.130
3. 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. ССИ No. 2007CB163PO020. С.4.
4. World Economic Outlook 2011 – IMF, 2011.
5. <http://www.gks.ru> - Федеральная служба государственной статистики