

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ



УДК 332.156, 332.122

СОВРЕМЕННАЯ ТРАКТОВКА КАТЕГОРИИ «ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ» И ЕЕ ВЕРИФИКАЦИЯ НА ПРИМЕРЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

С. В. Кузнецов *

С. С. Лачининский **



* Институт проблем региональной экономики Российской академии наук 199013, Россия, Санкт-Петербург, Серпуховская ул., 38.

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

Поступила в редакцию 07.01.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-7

© Кузнецов С. В., Лачининский С. С., 2014

Предлагается современная трактовка понятия «геоэкономическое положение» применительно к одному из важнейших центров Балтийского региона — Санкт-Петербургской агломерации. Приморское положение агломерации и тесная связь с Ленинградской областью дают возможность авторам рассмотреть целиком Санкт-Петербургский приморский регион. Цель исследования заключается не только в проверке, подтверждении и объяснении специфики геоэкономического положения этого региона, но и в выявлении свойств прилегающего геоэкономического пространства. Положение Санкт-Петербургского приморского региона имеет ключевое значение для обеспечения устойчивого роста региональной экономики, распространения импульсов индустриализации и модернизации вглубь Северо-Западного макрорегиона России. Особый характер геоэкономического положения региона усиливает «унаследованные» и приобретенные эффекты очаговой индустриализации и поляризации пространства, что обеспечивает дополнительные предпосылки для инверсии российского экономического пространства — «Россия физического пространства» и «экономическое пространство России». Исследование опирается как на традиционную экономико-географическую (территориальный, кластерный, пространственный подходы), так и собственную геоэкономическую методологию (геоэкономический подход). Также используются разработки в рамках региональной экономики и учения о пространстве.

Ключевые слова: пространственное развитие, геоэкономическое положение, поляризация экономического пространства, Санкт-Петербургский приморский регион, приморское положение, инверсия

Экономико-географическое пространство современной России в конце XX — начале XXI в. подвергалось значительным внешним и внутренним трансформациям и инверсиям, что, впрочем, характерно для многих макрорегионов мира и государств — Канады, Китая, США, Бразилии, Австралии, ЕС, Индии, не говоря уже о менее крупных.

Мы исходим из того, что необходимый для эффективной экономической деятельности размер пространства определяется характером и масштабом территориального разделения труда. Пространство уже не является только пассивной формой развития производства, в настоящее время оно оказывает активное влияние на развитие экономики, на специфические особенности хозяйственной деятельности людей, заселяющих отдельные части территории. Произошедшая переориентация части экономических связей регионов страны на мирохозяйственные — дополнительный фактор уменьшения межрегиональной торговли, а это меняет характер территориального разделения труда, в результате чего пространство претерпевает своего рода «сжатие» внутри страны. Чем меньше требующийся для экономической деятельности размер пространства, тем медленнее реализуется экономическое развитие страны, т.е. замедляются темпы экономического роста. С другой стороны, внешние связи втягивают в экономическое пространство страны территории «под чужим флагом». Поэтому абсолютно правы те, кто говорит, о необходимости следования географической традиции — «игре масштабами», которая определяется поставленной исследовательской задачей: последовательным синтезом, генерализацией и объединением территорий, аналитическим дроблением и разукрупнением [1].

Внешние трансформации связаны в первую очередь с активной интеграцией ее отдельных регионов в мировое глобализованное пространство. Они во многом обусловлены геоэкономическим фактором, который стал движущей силой в новой архитектуре мирового глобализованного пространства.

Однако Россия не похожа на прочие, даже самые крупные, государства: огромная территория, разные модели и уклады хозяйствования, значительные различия в экономико-географическом, геоэкономическом положении и обеспеченности минерально-сырьевыми ресурсами — все это и другие причины определили дихотомию российского пространства — «Россия открытая» и «Россия внутренняя», или условно «Россия территорий» и «Россия геоэкономических пространств». Не случайно, даже идеолог «шоковой терапии» в странах Центральной и Восточной Европы Дж. Сакс указывает:

Эффективность стратегической переменной может зависеть от физико-географических условий страны. Например, при либерализации торговли, вероятно, будет больший экономический эффект для приморских, а не континентальных экономических систем. География может оказывать ключевое влияние на стратегический выбор моделей развития различных экономических систем [2, p. 659].

Безусловно, этот тезис работает по-разному в масштабе России. В случае с приморскими и приграничными регионами Европейской

России сама география играет главную роль при выборе моделей развития различных пространственно-экономических систем.

В Советском Союзе вопросы географического положения были предметом повышенного внимания ученых-географов.

По утверждению Ю. Г. Саушкина, «теория экономико-географического положения приобрела новое значение — как теория взаимодействия в пространственной (географической) системе» [3, с. 230].

Среди крупных экономикогеографов, активно занимавшихся категорией географического положения, можно вспомнить И. М. Майергойза, В. В. Покшишевского, В. С. Варламова, О. А. Константинова, Г. М. Лаппо, М. Д. Шарыгина, Е. Е. Лейзеровича, В. А. Колосова, Г. М. Федорова и др.

П. М. Полян и А. И. Трейвиш справедливо указывали [4], что сутью географического положения являются внешние пространственные отношения, важные для объекта. Ими пропитана и территориальная структура как одна из моделей геопространства, но это уже все объекты с их отношениями и взаимодействиями. Так что географическое положение — это мостик от малого объекта к большим. Здесь весьма важно наблюдение И. М. Маергойза о разномасштабности географических объектов: «...изучая, скажем, большой город, держишь в поле зрения всю страну, и даже весь мир» [4]. Однако масштаб внешнеэкономических связей регионов СССР, степень вовлеченности советской экономики в международное разделение труда не сопоставимы с сегодняшними. Именно поэтому советские исследователи прежде всего ориентировались на исследование географического положения объектов внутри страны. На практике реализовать данное наблюдение оказалось практически невозможно. В экономике существовала определенная «стена» между специалистами по региональной и мировой экономике.

В географии практически не было интегральных исследований на стыке экономической географии СССР и зарубежных стран. Так, в работе В. В. Покшишевского «Некоторые вопросы экономико-географического положения Ленинграда» сделан анализ эволюции географического положения города в масштабе СССР, не был забыт ни один из советских инфраструктурных проектов, однако даже Сайменский канал остался без внимания [5].

Интересную прикладную идею выдвинул Г. М. Лаппо:

...при оценке ЭГП какого-либо географического объекта большое значение приобретает ракурс «географической геометрии» — положение относительно узлов-фокусов социально-экономического пространства, экономических линий разного рода, ареалов, выделяемых по разным критериям и существующих в определенных границах [6, с. 77].

Эта идея приобретает новое звучание по сравнению с классическими представлениями о штандортах Тюнена — Вебера, идеями Кристаллера и Лёша. Во-первых, меняется роль границ. С экономической, как, впрочем, и политической, точки зрения границы утрачивают частично или полностью свои барьерные функции. Во-вторых, «узлы-фо-

кусы» национальной экономики формируются и реформируются под влиянием глобальной экономики, стран-соседей, международных инфраструктурных и транспортных коридоров. В настоящее время экономико-географическое положение отражает отношение любого географического, экономического или другого объекта к другим объектам, лежащим вне него, причем для СЗФО практически равнозначно значение внутренних и внешних факторов, формирующих ЭГП.

С. С. Артоболевский указывает, что в России «можно выделить три типа территорий роста, сформировавшихся под воздействием глобализации, агломерационных и ресурсных факторов: крупнейшие городские агломерации; экспортно-ресурсные регионы; портовые приграничные регионы на основных путях внешней торговли» [7, с. 82]. В этом плане Санкт-Петербургский приморский регион, включая Санкт-Петербург и Ленинградскую область, занимает особое уникальное место в пространственной системе России. Фактически он объединяет в себе все три типа территорий роста¹.

Одной из основных характеристик экономико-географического положения является его изменчивость как во времени, так и в пространстве. Экономико-географическое положение объекта не может быть одинаковым на различных этапах развития как самого объекта, так и его окружения.

Не сложно заметить, что ЭГП Санкт-Петербурга и Ленинградской области сильно и волнообразно варьировалось с 1913 по 1991 г. и до сих пор продолжает трансформироваться. К 1913 г. порт Санкт-Петербурга и прилегающая инфраструктура пришли в упадок. При этом динамично развивался порт Риги и Ревеля. Примерно с 1924 г. Ленинградский порт реконструируется, задействованы возможности Кронштадта, в 30-е гг. возникает проект Усть-Лужского порта, хотя реализован он будет только через 80 лет. Изменение границ СССР приведет к свертыванию проектов в РСФСР и мощным вложениям в инфраструктуру Советской Эстонии, Латвии. В 1992 г. опять выяснилось, что транзитно-транспортная инфраструктура Санкт-Петербургского порта недофинансирована и ЭГП города опять нуждается в реконструкции. С 1997 г. началось проектирование и строительство адекватной потребностям российской торговли инфраструктуры. Город и область возвращают утраченный еще в петровские времена статус «окна в Европу». Таким образом, для качественной реконструкции геоэкономического положения Санкт-Петербурга и области потребовалось не более 15 лет. За это время трижды сменился вектор зарубежных связей и внешней торговли (Финляндия — США — Германия / Швейцария).

¹ В данном случае статус экспортно-ресурсного региона обеспечивается не минерально-сырьевым потенциалом, а тем, что в Санкт-Петербурге располагаются штаб-квартиры таких гигантов, как «Газпром нефть» и «СИБУР», а также через Ленинградскую область осуществляется форсированный экспорт углеводородов в рамках проектов «Северо-Европейский газопровод» (сейчас «Северный поток»), «Балтийская трубопроводная система-1» и «Балтийская трубопроводная система-2».

Геоэкономическое положение, как и «материнская» категория (экономико-географическое положение), глубоко иерархично. Оно может быть микро-, мезо- и макроположением. Вследствие этого геоэкономическое положение объекта может оцениваться по отношению к ближайшему окружению (микрорасположение), к стране или группе стран.

Геоэкономическое положение рассматривается как предпосылка, фактор и следствие хозяйственного развития объекта, оно в значительной мере зависит от развития транспортных путей и реализуется чаще всего через транспортную сеть. Не случайно Д. Козн отмечает:

Глобализированные производственные системы опираются на эффективное движение товаров через национальные границы, наблюдается сглаживание пространства, как будто границы не существовали, в то время как потребности национальной безопасности требуют закрытия и контроля. Сегодня больше чем 90% международной торговли происходит через порты [8, р. 33].

Для России и СЗФО это положение имеет принципиальное значение. Геополитические и геоэкономические риски, связанные со странами-транзитерами, актуализируют собственно географические предпосылки приморского положения Санкт-Петербурга и Ленинградской области на Балтийском море, и в 2000-е гг. стало возможным создать новые портовые мощности в Приморске, Высоцке, Усть-Луге, Бронке, которых до этого времени практически не существовало [9].

Эволюция и адаптация к современности важнейших научных категорий экономической географии и региональной экономики имеет важнейшее значение для понимания современных мирохозяйственных процессов в пространстве. Способность ставить новые вопросы, видеть новые возможности, рассматривать старые проблемы под другим углом зрения требует творческого воображения и может привести к получению нового, исторически адаптированного знания.

К концу 80-х гг. XX в. по мере усложнения политических процессов в географической науке на передний план стало выходить понятие «политико-географическое положение». Это, безусловно, был шаг вперед по сравнению с классическими подходами времен Н. Н. Баранского. В своей работе В. А. Колосов вслед за классиками различает макро-, мезо- и микрорасположение, но делает это применительно к явлениям политического характера [10]:

...воздействие политико-географического положения на расстановку политических сил внутри страны определяется не только ее местом на политической карте мира, участием в военно-политических и политико-экономических организациях. Немалую роль играет положение относительно экономических центров и транспортных осей интеграционных группировок, международных потоков товаров, капиталов, людей (постоянных и сезонных мигрантов, туристов), информации. Важнейший вопрос — положение внешних источников сырья и продовольствия, их удаленность, разнообразие, надежность продолжения поставок в будущем, безопасность коммуникаций с военной и политической точек зрения [10, с. 49].

Фактически политико-географическое положение, эволюционировав от экономико-географического, дало возможность через несколько десятилетий говорить о появлении новой категории — *геоэкономическое* положение.

Для правильного понимания категории «геоэкономическое положение» следует рассмотреть родовое понятие — «геоэкономика». Одним из первых термин «геоэкономика» применил американский ученый Дж. Т. Риннер (США) в 1942 г. [10]. Хотя Д. Коэн полагает, что «термин геоэкономика использовал французский экономико-географ Ж. Будвиль (1966), который свою теорию полюсов роста рассматривал с точки зрения геоэкономики» (цит. по: [8]).

Это положение представляется очень важным, так как показывает методологическое родство концепций поляризованного развития и геоэкономических подходов. В качестве основного вывода данных теорий можно принять следующий тезис: неравномерность экономического роста и процесс пространственной поляризации приводит к неизбежному росту диспропорций в экономическом пространстве между центрами (ядрами) и периферией. За счет стекания экономических и людских ресурсов в центры часть экономического пространства усиливает свою периферийность.

Новое понимание в закономерности развития экономического пространства привнесла концепция «новой экономической географии». В Докладе о мировом развитии, представляющем основные положения данной концепции, утверждается, что некоторые города, страны и регионы развиваются успешно благодаря территориальным изменениям, которые характеризуются тремя параметрами [11]:

- увеличение плотности, проявляющееся в росте городов;
- сокращение расстояний по мере того, как работники и бизнес мигрируют ближе к узлам высокой экономической плотности;
- снижение степени разобщенности по мере того, как страны повышают проницаемость своих экономических границ и выходят на мировые рынки, чтобы воспользоваться преимуществами масштабного производства и специализации.

В концепции новой экономической географии немаловажным фактором развития является взаимодействие. Так, например, выделяется так называемый «эффект перелива» — выгоды, получаемые безвозмездно обществом или отдельными субъектами за счет непосредственной близости к полюсу роста. Этот эффект в современной России можно наблюдать на примере агломерационных процессов в некоторых крупных городах. Соседство имеет принципиальное значение, и экономико-географическое (геополитическое) расстояние в этом контексте играет одну из ключевых ролей.

Сегодня отечественные и зарубежные исследователи по-разному смотрят на геоэкономическую сущность пространства, их взгляды весьма отличаются как по содержанию, так и наполнению самого понятия. Так, Х. Кауфман полагает, что «геоэкономика связывает мировое пространство с практической сферой функционирования конкретных

рынков» [12]; К. Жан и П. Савона [13] отталкиваются от того, что геоэкономика стала экономической геополитикой, сменив преобладающую военную; Ю.Н. Гладкий видит геоэкономiku в качестве географической субдисциплины, занимающейся «исследованием экономического пространства, экономических геосистем, особенностей и закономерностей размещения производительных сил и развития регионов под влиянием различных факторов, преимущественно природно-ресурсных» [14]; Д.Н. Замятин утверждает, что «геоэкономика — одна из наиболее динамичных областей современных гуманитарных наук» [15]. С последним положением в принципе следует согласиться, при этом акцентировав внимание на экономическом, а не только экономико-географическом содержании геоэкономики.

Таким образом, в качестве объекта геоэкономики выступает глобализированное мировое пространство в целом, в пределах которого складываются трансграничные геоэкономические системы разного уровня [16]. Отметим, что геоэкономический анализ опирается на пространственно-временной подход. Геоэкономическое пространство представляет собой пространство, появившееся на новой фазе эволюции экономического пространства, когда под влиянием процессов глобализации, регионализации, локализации и глокализации, а также на основе форсированного развития мирохозяйственных связей возникает сетевая, многомерная система. В геоэкономическом пространстве хозяйственные, информационные, инвестиционные связи все больше ориентируются вовне, нежели внутрь. Глобализированное геоэкономическое пространство (ГПП) формируется под влиянием реальных геоэкономических процессов как сетевая многомерная система с опорными точками в виде мировых городов трех уровней. Ключевыми связующими потоками при формировании ГПП являются движение капиталов, внешняя торговля, выдача патентов и лицензии, интернет-трафик и миграционные потоки высококлассных специалистов, а также пассажирский авиатрафик.

Категория геоэкономического положения опирается на корневые понятия экономико-географического (ЭГП) и геополитического положений. В отличие от ЭГП геоэкономическое положение определяется местом объекта в сетевой многомерной системе ГПП и его отношением к мировым городам, центрам управления ТНК, глобальным и региональным инновационным центрам и интеграционным группам регионов и стран.

Вместе с тем геоэкономическое положение имеет и другую сторону медали — геоэкономические риски. Фактически любой риск, в том числе геоэкономический, — это наиболее вероятная негативная реакция внешней среды на деструктивные действия индивида, корпорации, властей региона, страны и т. д. Если в глобализированном геопространстве происходят нежелательные изменения, то можно с большой вероятностью констатировать, что они начались как внутренняя реакция на деструктивную и ошибочную деятельность субъектов этого пространства. В работе [17] геоэкономические риски анализируются на всех

территориальных уровнях — высшем, верхнем, среднем, нижнем и низшем. *Высший уровень* охватывает лишь ту часть планеты, которая взаимодействует в рамках мира-экономики. *На верхнем уровне* рассматриваются крупные интеграционные объединения и мегарегионы мира, играющие важную роль в мировой экономике. Наряду с ними можно говорить и о таких новых формах организации мирового глобализированного пространства, как международные мегалополисы. *К среднему уровню* относятся страны, осуществляющие активную внешнеэкономическую деятельность и играющие заметную роль в мировой экономике. *На нижнем уровне* исследуются основные административно-территориальные единицы, интегрированные в мировую экономику. *На низшем уровне* объектами геоэкономического анализа становятся города, компании, а также уникальные месторождения полезных ископаемых, объекты мировой инфраструктуры международного значения, каналы и проливы.

Мы выделяем пять типов геоэкономических рисков — пространственный, экономический, социально-демографический, геополитический, экономической политики государства.

Основу *пространственного типа рисков* определяют связи с важнейшими элементами глобализированного пространства. В группу рисков этого типа входят угроза депрессии в мегарегионах и ведущих центрах мировой экономики, угроза изменения геоэкономического положения как фактора развития, а также угроза или негативное влияние интеграционных процессов и угроза распада транснациональной сети.

В экономическом классе геоэкономических рисков вычлняются следующие подтипы: глобальная вовлеченность (интернационализация экономики), экономическая зависимость (взаимозависимость) и цикличность мировой экономики.

Социально-демографический тип геоэкономических рисков — это социальные конфликты. Их можно обозначить как острые социально-экономические явления, вызванные экономическими причинами, способные нанести значительный ущерб инвестиционному имиджу территории любого таксономического уровня.

Значительный интерес представляет самостоятельный тип геоэкономических рисков — *геополитический*, включающий враждебное окружение и напряженные взаимоотношения, неблагоприятные политические изменения в соседних государствах и угрозу ведения боевых действий.

Последний класс геоэкономических рисков образует *экономическая политика государства*, он состоит из двух подтипов: внутренней экономической политики по отношению к субъектам хозяйственной деятельности, входящим в низший уровень геоэкономического исследования, и внутренней государственной инвестиционной политики по отношению к регионам, подпадающим под нижний уровень исследования.

Учитывая повышение взаимозависимости, активизацию мирохозяйственных процессов и активность ТНК, геоэкономические риски существенно влияют на развитие территориальных единиц разного таксономического уровня.

* * *

Таким образом, под влиянием процессов глобализации и интернационализации, а также на основе всестороннего развития мирохозяйственных связей складывается сетевая, многомерная система — геоэкономическое пространство [18]. Естественно, оно пространственно структурировано. В пределах СЗФО мы выделяем:

1. *Геоэкономическое пространство Европейского Севера*, куда входит северная и приграничная часть Карелии и восточная часть Вологодской области экономически не тяготеющая к Невско-Ладожскому бассейну, Мурманская область, Архангельская область, Ненецкий автономный округ и Республика Коми. Центр притяжения — Северная Европа.

2. *Геоэкономическое пространство Северо-Запада*: Санкт-Петербург, Ленинградская, Калининградская, Псковская, Новгородская области, а также Череповецкий промышленный узел в Вологодской области и Южная Карелия с Петрозаводском. Центр притяжения — Западная Европа.

При этом мы исходим из того, что существует дихотомия российского пространства — «Россия физического пространства» и «экономическое пространство России». Россия физического пространства — это незаселенные и не вовлеченные в экономический оборот территории. По нашим оценкам, это примерно 35% от СЗФО. Экономическое пространство России мы предлагаем разделить на две части: экономическое пространство, ориентированное на национальную экономику, и глобализованные геоэкономические пространства под российской юрисдикцией.

Особый характер геоэкономического положения всего Санкт-Петербургского приморского региона, который иногда называют Балтийским краем, усиливает «унаследованные» и приобретенные эффекты очаговой индустриализации и поляризации пространства, что обеспечивает дополнительные предпосылки для инверсии российского экономического пространства — «Россия физического пространства» и «экономическое пространство России».

Санкт-Петербург как экономический центр и единственная агломерация Северо-Запада с численностью населения более 1 млн человек играет существенную роль в формировании и перераспределении транспортных потоков. Город исторически выполняет функцию транспортного хаба, перераспределяя импортные и экспортные потоки, и является наиболее значимым участником внешнеторговой и инновационной деятельности на Северо-Западе РФ. Здесь справедливо общее замечание О. А. Кузнецовой:

ЭГП можно оценивать как благоприятное при близости к крупным экономическим центрам и емким рынкам сбыта продукции, при приморском положении (морской транспорт остается самым дешевым, поэтому морские порты активно развиваются благодаря как непосредственно портовой деятельности, так и размещению производств, связанных с завозом импортных комплектующих и/или поставкой продукции на экспорт), приграничном положении в случае соседства с экономически развитыми странами (которые становятся источниками инвестиций) [19, с. 128].

Все перечисленные параметры удачно подходят Санкт-Петербургу как формирующемуся мировому городу, крупной агломерации, морскому порту и крупному научному, промышленному и сервисному центру с иностранным присутствием в экономике.

Особое значение приобретает открытость региона и готовность встраиваться в трансграничные формы сотрудничества. По мнению Урпо Кивикари (Хельсинки, Финляндия), в Восточной зоне Балтийского моря можно говорить о «формировании Восточно-Балтийского треугольника роста, включающего Южную Финляндию (Хельсинки), Эстонию (Таллин), Санкт-Петербург и Ленинградскую область» [20—22]. Этот «треугольник роста» опирается на разные факторы производства, но благодаря соединению усилий обеспечивает синергетический эффект. Такой «треугольник роста» между Швецией и Данией, например, обеспечил функционирование знаменитой Медиконовой долины, которая является крупнейшим в Европе медико-биологическим кластером, несмотря на географическую разобщенность датского и шведского берегов.

Таким образом, пространство приобретает геоэкономическое содержание тогда, когда такие субъекты, как ТНК, мировые города, начинают им управлять. Прямые инвестиции, кооперационные связи, информационные потоки и общая транспортная инфраструктура, а также агломерационный эффект позволили так распорядиться пространством, что оно получило геоэкономическое содержание. П. Диккен обращает внимание на то, что «в глобализованном мире все виды экономической активности географически локализованы. Каждый компонент в производственной цепочке, каждая фирма, каждая экономическая деятельность «заземлена» (grounded) в определенных локациях» (цит. по: [23]).

Напомним, что в соответствии с классификацией Питера Тейлора (2012 г.) Санкт-Петербург уже вошел в группу «гамма плюс», что обеспечивает ему 126-е место в мире и 5-е место на постсоветском пространстве среди ведущих мировых городов с особым статусом — универсальных глобальных центров управления [24].

С потерей прибалтийских портов перед Россией встала приоритетная задача — развитие портовых сооружений и инфраструктуры на побережье Финского залива с целью минимизации транзитных платежей. Масштабное строительство новых портов в этом приморском регионе и реконструкция порта Санкт-Петербурга позволили России вновь «вернуть Балтийское море» и нарастить экспортные возможности. Санкт-Петербург выходит на уровень европейских портов с грузооборотом в 60 млн тонн (2011 г.), а порты Финского залива — на уровень 120 млн тонн. Строительство кольцевой дороги и дороги по комплексу защитных сооружений дают дополнительный импульс развитию морской функции Санкт-Петербургской агломерации.

Еще один важный геоэкономический фактор развития Санкт-Петербургской агломерации — развитие инфраструктуры международных интермодальных коридоров, в частности Критского транспортного коридора №9, проходящего по маршруту Хельсинки — Санкт-Петербург — Псков — Витебск — Киев — Кишинев — Бухарест — Пловдив.

Важным событием стал запуск высокоскоростного поезда «Аллегро» между Санкт-Петербургом и Хельсинки.

Следует отметить и особый статус Санкт-Петербурга. Это административный и экономический центр макрорегиона, который, являясь «городом-миллионером» и крупнейшим на Северо-Западе потребительским рынком, входит в систему международных транспортных регионов и имеет также на своей территории международный морской порт. Наличие порта, международного аэропорта, включенность в систему водного транспорта в бассейне Балтийского моря, несмотря на отсутствие непосредственной сухопутной границы со странами ЕС, позволяет отнести Санкт-Петербург в приграничным регионам. В пределах СЗФО только два субъекта Федерации характеризуются отсутствием внутренних диспропорций и сходством пространственного и геоэкономического масштаба. Это Санкт-Петербург и Калининградская область — особый, весьма своеобразный регион со сложной исторической судьбой, место и роль которого в системе регионов Балтийского моря заметно изменились, особенно в 1991—2000-е гг. (подробнее см. в работе [25]).

Санкт-Петербург — ключевой, но не единственный фокус новой системы геоэкономических центров и коридоров. Из четырех международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, три идут по территории Северо-Западного федерального округа («Север — Юг», «Запад — Восток» («Трансиб»), «Северный морской путь», а также панъевропейские транспортные коридоры № 1 и 9). В состав международных транспортных коридоров включены основные федеральные автодороги «Скандинавия», «Россия», «Кола», «Холмогоры», «Вятка», Калининград — Черняховск — Нестеров и некоторые другие.

Транспортные коридоры — это своеобразные коммуникационные каналы, связывающие элементы для экономических пространств различных регионов, придающие импульсы экономического развития населенным пунктам и территориям, входящим в зону влияния таких маршрутов. При этом наибольшую роль для изменения свойств экономического пространства играют автодороги. Ярким примером является строительство кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга. Завершение строительства не только вызвало перераспределение грузовых и пассажирских маршрутов, но и оказало влияние на рост стоимости земли и жилой недвижимости в отдельных районах, изменило привлекательность территорий с точки зрения ведения бизнеса, а также набор наиболее актуальных видов экономической деятельности. Если речь идет об удаленных периферийных территориях, то улучшение транспортного сообщения дает возможность производителям товаров расширить географию сбыта товаров. Стимулы к развитию получает сектор малого бизнеса, связанный с обслуживанием транспортного (возможно, транзитного) потока (АЗС, автосервис, общественное питание, оптовая торговля и т.д.). С повышением транспортной доступности увеличивается и поток туристов, растет степень аттрактивности туристических объектов, также положительно влияя, соответственно, на сектор малого бизнеса.

Вследствие интенсификации приграничных связей совершенствуются транспортная инфраструктура, пассажирское сообщение, активизируется деятельность сетевых структур поддержки бизнеса, что приводит к «сжиманию» социально-экономического пространства. В результате межрегиональное сотрудничество становится менее затратным по временным издержкам, а за счет накопленного опыта, деятельности сетевых структур, знаний о рынке и особенностях ведения бизнеса в соседнем регионе происходит снижение рисков выхода на рынок сопредельной страны. Формы приграничного сотрудничества эволюционируют, идет процесс постепенной интенсификации взаимодействия экономик и диверсификация форм этого взаимодействия. В свою очередь, это способствует более тесной кооперации, обмену знаниями, трудовой миграции, росту числа совместных предприятий и проектов, а также инвестиционной активности в целом. Все эти процессы наблюдаются в приграничных субъектах макрорегиона Северо-Запад.

Как уже обосновывалось выше, участие региона в решении мирохозяйственных проблем дает импульс экономическому развитию, повышает связность экономического пространства. Благодаря включению в систему международных транспортных регионов территория становится инвестиционно более привлекательной, там создаются предпосылки для реализации экономического потенциала, улучшается качество жизни. Мирохозяйственные отношения снижают степень периферийности региона в мировом и национальном масштабе (подробнее об этом см. в работе [26]). При этом следует говорить не просто о внешнеторговой деятельности, которая может заключаться лишь в экспорте сырья, без значительного мультипликативного эффекта для развития территории, а о комплексном системном взаимодействии, затрагивающем различные отрасли, стимулирующем появление новых товаров и услуг, повышающем качество жизни населения.

Мы отобрали параметры, которые, на наш взгляд, максимально отражают включенность регионов в систему мирохозяйственных связей:

Включенность в систему международных автомагистралей — одна из важнейших характеристик, создающих предпосылки для снижения степени периферийности региона. Как уже говорилось выше, в масштабе макрорегиона Северо-Запад особый интерес представляют международные транспортные маршруты, а конкретно входящие в их состав автомобильные магистрали. Именно автодороги играют системообразующую, связующую роль, оказывая влияние на рост экономической и инвестиционной активности, повышают эффективность деятельности хозяйствующих субъектов, объединяя разрозненные территории, создавая условия для интеграции. Закономерно, что Санкт-Петербург и Ленинградская область включены в четыре маршрута автомагистралей европейского значения.

Способность перерабатывать экспортные и импортные потоки, обеспечивая их транспортировку — наличие специализированных объектов, которые могут быть представлены железнодорожной, портовой

инфраструктурой, трубопроводным транспортом, аэропортами и т. д. По влиянию на развитие территории порт считается самым перспективным объектом, способным стать системообразующим для развития конкретной территории, так как его деятельность связана с многими сопутствующими производствами и услугами. С точки зрения специализации порта наибольший интерес вызывают контейнерные перевозки. Санкт-Петербург можно назвать монополистом Северо-Запада по контейнерным перевозкам. Большой порт Санкт-Петербурга обрабатывает более 90 % всех контейнерных грузов по Северо-Западу, что вполне закономерно, учитывая его географическое положение, развитую инфраструктуру, а также тот факт, что для многих импортных грузов он является точкой назначения как экономический центр Северо-Запада. Калининградская область также развивает данное направление, которое, возможно, получит новый импульс развития благодаря выходу на плановые показатели порта Усть-Луга. Одно из наиболее перспективных направлений деятельности порта — это паромная переправа Усть-Луга — Калининград, способная перевозить подвижные железнодорожные составы.

Приграничное положение, как уже говорилось выше, в современных условиях предопределяет включенность региона в систему мирохозяйственных связей. Однако косвенным показателем интеграции, связности пространств соседствующих регионов можно считать время, потраченное на транспортировку от одного регионального центра до другого наземным общественным транспортом. Если экономическая интеграция приносит выгоду обоим партнерам, они прикладывают усилия для создания транспортной инфраструктуры, сокращающей время на транспортировку. Яркие примеры — скоростные железнодорожные маршруты Москва — Санкт-Петербург, Санкт-Петербург — Хельсинки. Такие проекты повышают связность пространств и, как следствие, интенсивность экономических и социальных контактов между соседствующими регионами.

Таким образом, геоэкономическое пространство региона испытывает на себе влияние внутренних и внешних факторов, с очевидным нарастанием воздействия вторых, что преобразует его, изменяя его свойства. Геоэкономическое положение региона предопределяет свойства его геоэкономического пространства. Так, приграничное положение регионов, близость к более развитому блоку стран создают условия для включения регионов в систему мирохозяйственных связей и снижают свойство периферийности пространства. Свойство периферийности может также изменяться под воздействием других факторов, однако воздействие фактора геоэкономического положения является бесспорным. При благоприятном геоэкономическом положении, а также при реализации потенциала саморазвития территория будет экономически привлекательной, что стимулирует ее включение в сеть «коммуникационных коридоров» и избавляет либо значительно снижает степень проявления свойства периферий-

ности. И наоборот, удаленность от транспортных коридоров, отсутствие потенциала саморазвития, отрезанность от сети коммуникационных коридоров значительно усиливают свойство периферийности, что негативно отражается на экономическом развитии территории и социальной ситуации. Об этом аргументированно пишет Н. М. Межевич [27]. Он указывает на эффект коммуникационного сжатия, который приводит к централизации. Сжатие же экономического пространства становится причиной поляризации (цит. по: [28]).

Согласно концепции Дж. Фридмана, факт неравномерного экономического роста и процессы поляризации пространства вызывают неизбежные диспропорции регионального развития, выделяя центры и периферию. Выше говорилось о том, что на современном этапе для Северо-Запада характерны процессы централизации экономической деятельности. В работах [26; 28; 29] мы отмечаем, что в СЗФО наблюдается процесс централизации, выражающийся в неуклонном возрастании влияния Санкт-Петербурга на структуру экономического пространства. Город оказывает сильнейшее интеграционное воздействие на Ленинградскую область через агломерационный эффект и субурбанизацию. Большую роль в этом играют и международные транспортные коридоры.

Итак, геоэкономическое положение отражает отношение любого географического, экономического или другого объекта к объектам, лежащим вне его. Вот для чего крайне важно знать изменение экономического расстояния от определенных объектов до государственных границ, морских портов, таможенных переходов, крупнейших городов, рынков и т. д.

Вместе с тем особый приморский и приграничный характер геоэкономического положения рассматриваемого региона усиливает «унаследованные» и приобретенные эффекты очаговой индустриализации и поляризации всего пространства Северо-Западного макрорегиона России, что обеспечивает дополнительные предпосылки для инверсии его экономического пространства.

Работа выполнена при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 14-06-311-6).

Список литературы

1. Артоболевский С. С., Бакланов П. Я., Трейвиш А. И. Пространство и развитие России: полимасштабный анализ // Вестник Российской академии наук. 2009. Т. 79, №2. С. 101—112.
2. Smith A. Imagining geographies of the 'new Europe': geo-economic power and the new European architecture of integration // Political Geography. 2002. Vol. 21.
3. Экономическая и социальная география в СССР: история и современное развитие / сост. Т. Е. Губанова. 2-е изд., перераб. М., 1987.



4. *Памяти И. М. Маергойза* / сост. П. М. Полян, А. И. Трейвиш. М., 2012.
5. *Покишишевский В. В.* Некоторые вопросы экономико-географического положения Ленинграда // Вопросы географии. 1956. №38. С. 105—130.
6. *Латто Г. М.* География городов. М., 1997.
7. *Артоболевский С. С.* Точка зрения: Российская региональная политика: модернизация или деформация пространства // Современные производительные силы. М., 2012.
8. *Cowen D., Smith N.* After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics // Antipode. 2009. Vol. 41, № 1.
9. *Лачининский С. С.* Некоторые вопросы реализации энергетической политики России в Балтийском регионе: геоэкономический подход // Балтийский регион. 2013. №2 (16). С. 17—29. doi: 10.5922/2079-8555-2013-2-2.
10. *Колосов В. А.* Политическая география: проблемы и методы / отв. ред. С. Б. Лавров. Л., 1988.
11. *Доклад о мировом развитии.* Новый взгляд на экономическую географию. М., 2009.
12. *Kaufman H.* Geo-economics injects new uncertainties into troubled markets. Council on Foreign Relations, May. URL: <http://www.cfr.org/publication.html?id=7039> (дата обращения: 05.10.2008).
13. *Жан К., Савона П.* Предисловие к русскому изданию сборника «Геоэкономика». URL: http://www.archipelag.ru/geoeconomics/osnovi/geoeconomics/preface_rus/ (дата обращения: 27.01.2014).
14. *Гладкий Ю. Н.* Россия в лабиринтах географической судьбы. СПб., 2006.
15. *Замятин Д. Н.* Гуманитарная география: Пространство и язык географических образов. СПб., 2003.
16. *Лачининский С. С.* Опыт типологии геоэкономических рисков // География и природные ресурсы. 2013. №2. С. 15—22.
17. *Lachininskii S. S.* Experience on the typology of geoeconomic risks // Geography and Natural Resources. 2013. Vol. 34, iss. 2. P. 111—117.
18. *Лачининский С. С.* Эволюция экономического пространства России в XXI веке: геоэкономический подход // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2012. №1. С. 258—268. URL: // <http://www.vestnik-argo.sfedu.ru/sites/default/files/23.Лачининский.pdf> (дата обращения: 24.12.2013).
19. *Кузнецова О. А.* Пирамида факторов социально-экономического развития регионов // Вопросы экономики. 2013. №2. С. 121—131.
20. *Федоров Г. М.* Перспективы сетевого сотрудничества России и стран ЕС в инновационной сфере на Балтике // Балтийский регион. 2013. №1 (15). С. 7—26. 10.5922/2079-8555-2013-1-1.
21. *Кивикари У.* Расширение Европейского союза и Россия — ситуация взаимной выгоды // Обзор экономики России. 2000. № 4. С. 25—31
22. *Кивикари У.* Треугольник роста в качестве примера применения политики Северного измерения в регионе Балтийского моря : доклад о политике / Российско-европейский центр по экономической политике. СПб., 2001.
23. *Зверев Ю. М.* Экономическая глобализация, интернационализация производства и формирование международных производственных сетей // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2009. Вып. 1. С. 23—27.
24. *The World According to GaWC 2012.* URL: // <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012.t.html> (дата обращения: 27.01.2014).

25. Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеев В. С. Россия на Балтике: 1990—2012 годы. Калининград, 2013.

26. Кузнецов С. В., Межевич Н. М. Экономическое пространство. Теория и практика. СПб., 2012.

27. Межевич Н. М., Черняк С. В. Развитие транспортной инфраструктуры — механизм реконструкции экономического пространства на примере Северо-Запада: национальные и международные акценты // Экономика и предпринимательство. 2013. № 7 (36). С. 183—187.

28. *Пространственное развитие экономики макрорегиона (на примере Северо-Западного федерального округа) : монография / под ред. С. В. Кузнецова.* СПб., 2013.

29. Кузнецов С. В., Ротенберг Р. Б. Факторы пространственного развития макрорегиона Северо-Запад // Экономика. Налоги. Право. 2012. № 2.

Об авторах

Сергей Валентинович Кузнецов, доктор экономических наук, профессор, директор, Институт проблем региональной экономики РАН, Санкт-Петербург, Россия.

E-mail: s.kuznetsov09@yandex.ru

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

E-mail: lachininsky@gmail.com



MODERN UNDERSTANDING OF 'GEOECONOMIC POSITION' AND THE SAINT PETERSBURG AGGLOMERATION

S. Kuznetsov*

S. Lachininsky**

* *Institute of Regional Economy, Russian Academy of Sciences
38 Serpukhovskaya St., Saint Petersburg 190013, Russia*

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

Received on December 17, 2013

This article presents a modern interpretation of the concept of 'geoeconomic situation' as applied to one of the most important centers of the Baltic region — the St. Petersburg agglomeration. The coastal location of the agglomeration and close connections with the Leningrad region make it possi-

ble to consider the Saint Petersburg coastal region (Baltic Area) as a whole. The article sets out not only to verify, confirm, and explain the features of the geoeconomic position of the coastal region, but also to describe the contiguous geoeconomic space. The position of the St. Petersburg coastal region is of crucial importance for ensuring a steady growth of regional economy, the propagation of industrialization impulses, and modernization in the heart of Russian Northwestern macroregion. At the same time, the specific features of the region's geoeconomic position magnify the 'inherited' and acquired effects of focal industrialization and space polarization, which creates additional prerequisites for the inversion of the Russian economic space — 'Russia of the physical space' and 'the economic space of Russia'. The study uses traditional methodology of economic geography (the territorial, cluster, and spatial approaches) and the geoeconomic approach developed by the authors. The article also addresses recent findings in regional economy and spatial studies. It is aimed at the development of the geoeconomic paradigm in the framework of social geography and that of spatial science. An analysis of the geoeconomic position and the developing spatial relations can be of interest for researchers of geographic clusters, agglomerations, and such cross-border forms of cooperation, as growth triangles, for example.

Key words: spatial development, geoeconomic situation, polarization of economic space, St. Petersburg coastal region, coastal location, inversion

The Research is conducted with support of a grant of The Russian Foundation for Basic Research (project № 14-06-311-6).

References

1. Artobolevsky, S. S., Baklanov, P. Y. Treyvish, A.I. 2009, Prostranstvo i razvitie Rossii: polimasshtabnyj analiz [Space and Development in Russia: Analysis polimasshtabny], *Vestnik Rossijskoj akademii nauk* [Bulletin of the Russian Academy of Sciences], Vol. 79, no. 2, p. 101—112.
2. Smith, A. 2002, Imagining geographies of the 'new Europe': geo-economic power and the new European architecture of integration, *Political Geography*, Vol. 21.
3. Gubanova, T.E. (comp.), 1987, *Jekonomicheskaja i social'naja geografija v SSSR: Istorija i sovremennoe razvitie* [Economic and social geography of the USSR: History and current development], Moscow.
4. Polyan, P.M., Treyvish A.I. (comp.), 2012, *Pamjati I. M. Maergojza* [Memory I.M. Maergoiz], Moscow.
5. Pokshishevsky, V. V. 1956, Nekotorye voprosy jekonomiko-geograficheskogo polozenija Leningrada [The Some questions of an economical geographical position of Leningrad], *Voprosy geografii* [Questions of geography], no. 38, p. 105—130.
6. Lappo, G. M. 1997, *Geografija gorodov* [The Geografiya of the cities], Moscow.
7. Artobolevsky, S. S. 2012, Tochka zrenija: Rossijskaja regional'naja politika: modernizacija ili deformacija prostranstva [The Point of view: Russian regional policy: modernization or space deformation], *Sovremennye proizvoditel'nye sily* [Modern productive forces], p. 82.
8. Cowen, D., Smith, N. 2009, After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics, *Antipode*, Vol. 41, no. 1, p. 33.

9. Lachininsky, S. S. 2013, Russia's energy policy in the Baltic region: a geoeconomic approach, *Baltic region*, no. 2, p. 12—21. doi: 10.5922/2079-8555-2013-2-2.
10. Kolosov, V. A. 1988, *Politicheskaja geografija: problemy i metody* [The Politic geography: problems and methods], Leningrad.
11. *Doklad o mirovom razvitii. Novyj vzgljad na jekonomicheskiju geografiju* [World Development Report. Reshaping Economic Geography], 2009, Moscow.
12. Kaufman, H. 2004, Geo-economics injects new uncertainties into troubled markets, *Council on Foreign Relations*, May 20, available at: <http://www.cfr.org/publication.html?id=7039> (accessed 05.10.2008).
13. Jean, K., Savona, P. *Predislovie k russkomu izdaniju sbornika «Geojekonomika»* [Preface to the Russian edition of the book «Geoeconomic»], 1997, available at: http://www.archipelag.ru/geoeconomics/osnovi/geoeconomics/preface_rus/ (accessed 27.01.2014).
14. Gladkiy, Yu. N. 2006, *Rossija v labirintah geograficheskoy sud'by* [Russia in the maze of geographical fate], Saint Petersburg, 531 p.
15. Zamyatin, D. N. 2003, *Gumanitarnaja geografija: Prostranstvo i jazyk geograficheskikh obrazov* [Humanitarian geography: Space and language of geographical images], Saint Petersburg, 296 p.
16. Lachininsky, S. S. 2013, Opyt tipologii geojekonomicheskikh riskov [Experience of typology of geoeconomic risks], *Geografija i prirodnye resursy* [Geography and natural resources], no. 2, p. 15—22.
17. Lachininsky, S. S. Experience on the typology of geoeconomic risks, *Geography and Natural Resources*, 2013, Vol. 34, iss. 2, p. 111—117.
18. Lachininskii, S. S. 2012, Jevoljucija jekonomicheskogo prostranstva Rossii v XXI veke: geojekonomicheskij podhod [Evolution of economic space of Russia in the XXI century: geoeconomic approach], *Social'no-jekonomicheskaja geografija. Vestnik Associacii rossijskikh geografov-obshhestvovedov* [Social and economic geography. Messenger of Association of the Russian geographers-social scientists], no. 1, p. 258—268, available at: <http://www.vestnik-argo.sfedu.ru/sites/default/files/23.Лачининский.pdf> (accessed 24.12.2013).
19. Kuznetsova, O. A. 2013, Piramida faktorov social'no-jekonomicheskogo razvitija regionov [Piramida of factors of social and economic development of regions], *Voprosy ekonomiki* [Questions of economy], no. 2, p. 121—131.
20. Fedorov, G. M. 2013, Innovations in the Baltic Sea Region and Network Cooperation between Russia and the EU, *Baltic region*, no. 1 (15), p. 4—18. doi: 10.5922/2079-8555-2013-1-1.
21. Kivikari, U. 2000, Rasshirenie Evropejskogo Sojuza i Rossija — situacija vzaimnoj vygody [Expansion of the European Union and Russia — a situation of mutual benefit], *Obzor jekonomiki Rossii pReview of economy of Russia*, no. 4, p. 25—31.
22. Kivikari, U. 2001, *Treugol'nik rosta v kachestve primera primenenija politiki Severnogo izmerenija v regione Baltijskogo morja: Doklad o politike* [Growth Triangle as an example of the Northern Dimension policy in the Baltic Sea Region: Report on Policy], Saint Petersburg, Rossijsko-evropejskij centr po jekonomicheskoy politike [Russian-European center for economic policy].
23. Zverev, Yu. M. 2009, Jekonomicheskaja globalizacija, internacionalizacija proizvodstva i formirovanie mezhdunarodnyh proizvodstvennyh setej [Economic globalization, production internationalization, creation of international production networks], *Vestnik Rossijskogo gosudarstvennogo universiteta im. I. Kanta* [Vestnik Immanuel Kant State University of Russia], no. 1, p. 23—27.

24. *The World According to GaWC 2012*, 2012, available at: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012.t.html> (accessed 27.01.2014).

25. Fedorov, G. M., Zverev, Yu. M., Korneevets, V. S. 2013, *Rossija na Baltike: 1990—2012 gody* [Russia on Baltic: 1990—2012], Kaliningrad, Immanuel Kant Baltic Federal University Press, 252 p.

26. Kuznetsov, S. V., Mezhevich, N. M. 2012, *Jekonomicheskoe prostranstvo. Teorija i praktika* [The Economic Space. Theory and practice], Saint Petersburg, 142 p.

27. Mezhevich, N. M., Chernyak, S. V. 2013, Razvitie transportnoj infrastruktury — mehanizm rekonstrukcii jekonomicheskogo prostranstva na primere Severo-Zapada: nacional'nye i mezhdunarodnye akcenty [Development of transport infrastructure — the mechanism of reconstruction of economic space on the example of the Northwest: national and international accents], *Jekonomika i predprinimatel'stvo* [Economy and business], no. 7 (36), p. 183—187.

28. Kuznetsov, S. V. (ed.), 2013, *Prostranstvennoe razvitie jekonomiki makroregiona (na primere Severo-Zapadnogo federal'nogo okruga)* [Spatial development of economy of the macroregion (on the example of the Northwest federal district)], Saint Petersburg, 334 p.

29. Kuznetsov, S. V., Rotenberg, R. B. 2012, Faktory prostranstvennogo razvitiya makroregiona Severo-Zapad [Factors of spatial development of the macroregion Northwest], *Jekonomika. Nalogi. Pravo* [Economy. Taxes. Right], no. 2.

About the authors

Prof. Sergey Kuznetsov, Director of Institute of Regional Economy of the Russian Academy of Sciences (St. Petersburg).

E-mail: s.kuznetsov09@yandex.ru

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

E-mail: lachninsky@gmail.com