

- [7] Geoe'kologiya Ladozhskogo ozera / Pod red. V. I. Ivanova, V. I. Gurevicha. SPb., 1995. 209 s.
- [8] Ladozhskoe ozero i dostoprimechatel'nosti ego poberezh'ya. Atlas / Pod red. V. A. Rumyantseva. SPb.: Nestor-Istoriya, 2015. 200 s.
- [9] Naumenko M. A. Analiz morfometricheskixarakteristik podvodnogo rel'efa Ladozhskogo ozera na osnove cifrovoj modeli // Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya. 2013. N 1. S. 62—72.
- [10] Naumenko M. A. Novoe opredelenie morfometricheskixarakteristik Ladozhskogo ozera // Doklady Akademii nauk. 1995. T. 345, N 4. S. 514—517.
- [11] Sorokin A. I. Gidrograficheskie issledovaniya Mirovogo okeana. L.: Gidrometeoizdat, 1980. 288 s.

Изв. РГО. 2016. Т. 148, вып. 2

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФАКТОР В ФОРМИРОВАНИИ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ СТРУКТУРЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА

© С. С. ЛАЧИННИНСКИЙ*,¹ А. С. ЛАЧИННИНСКИЙ**,² И. В. СЕМЕНОВА*,³

* Санкт-Петербургский государственный университет

** Издательство ЗАО «Карта» Лтд, Санкт-Петербург

E-mail: ¹ lachininsky@gmail.com

² al_latch@mail.ru

³ inessa.semenova@gmail.com

В статье исследована роль геоэкономического фактора в пространственной структуре Санкт-Петербургского приморского региона. Влияние фактора прослеживается на глобальном уровне — встраивание Санкт-Петербурга и его окружения в глобальные цепочки добавленной стоимости и транспортно-логистические схемы; на макрорегиональном уровне — развитие ведущих портово-промышленных комплексов на Балтике и расширение трубопроводных проектов; на локальном уровне — появление трансграничных кластеров и пр. Особое значение здесь имеет то, что в Санкт-Петербургский приморский регион попадает новая пространственная единица — «глобальная городская область Санкт-Петербурга», покрываемая границами агломерации. Это тем более важно, что выводит город из национального в глобальный контекст.

С учетом пространственных параметров выделены границы Санкт-Петербургского приморского региона, в который включены Санкт-Петербург, а также отдельные муниципальные районы Ленинградской, Новгородской, Псковской областей, Карелии. Всего, помимо города Санкт-Петербурга, рассматриваемый регион включает тридцать семь административных единиц, его население составляет около 7.5 млн чел., а площадь — 110.5 тыс. км².

Предложена типология геоэкономических элементов с учетом пространственной конфигурации, локализации и масштаба их деятельности. Выделены геоэкономические узлы, комплексы, регионы. На примере Санкт-Петербургского приморского региона проведен анализ элементов геоэкономики, расположенных в прибрежной зоне (до 50 км) и в приморской полосе от 50 до 200 км, дана их характеристика. Особое внимание уделено элементам, несущим основную геоэкономическую «нагрузку» в регионе — морским портам. Определены формирующиеся элементы геоэкономики, которые располагаются в пределах Санкт-Петербургского приморского региона — контактные пограничные зоны с Финляндией, Латвией и Эстонией. Вместе с тем отмечено отсутствие совместных промышленных кластеров. В статье отражены перспективы развития Санкт-Петербурга как мирового города и его влияние на экономику рассматриваемого приморского региона. Посредством одного из геоинформационных продуктов визуализированы полученные в ходе исследования результаты.

Ключевые слова: Санкт-Петербургский приморский регион, границы приморского региона, элементы геоэкономики, геоэкономический фактор, морской порт, мировой город.

Введение. Приморские регионы традиционно выступают в качестве территорий опережающего развития, притягивающего к себе население, инвестиции, передовую инфраструктуру, современное производство, ориентированное на интенсификацию мирохозяйственных связей.

«Прибрежные зоны занимают менее 15 % поверхности Земли, но в 100-километровой полосе проживает 37 % мирового населения, а в 200-километровой — около 50 %. При этом к 2025 г. может проживать уже $\frac{3}{4}$ мирового населения» (цит. по [24]).

Можно констатировать, что с 1820 по 2003 г. мировая экономика вошла в период преимущественно морской и глобальной торговли, которую принято ассоциировать с глобализацией. Технологии повышения мобильности товаров, услуг, капиталов, людей и идей, а значит, расширения внешней торговли обозначили новый этап в развитии геопространства, оно становится все более глобализованным. Сегодня 90 % мировой торговли связано с морскими перевозками [19]. Особое место в этой торговле имеют контейнерные порты, которые формируют глобальный каркас мировой логистики, представленный транснациональными корпорациями, судоходными компаниями, крупнейшими портами и аэропортами. В частности, А. Мельхиор указывает, что быстрый рост экономики в *прибрежных* районах может быть вызван именно ролью этих районов (курсив наш. — С. Л.) в качестве транспортных узлов в международной торговле [21].

Санкт-Петербург и его ближайшая периферия традиционно выступали в качестве не только крупнейшего форпоста России на Балтийском море, но и ведущего центра мирохозяйственных связей (подробнее в [6, 8]).

В настоящем исследовании для определения границ Санкт-Петербургского приморского региона мы придерживаемся значений приморской зоны, принятых в отечественной экономико-географической науке, которые составляют от 50 до 200 км. При этом исходим из того, что эти параметры в известной степени условны. Например, для выделения приморских зон С. С. Сальников [13] исходил из расстояния в 80 км от берега, а С. Б. Слевич [14] и Л. А. Безруков [1] придерживались рубежного расстояния в 50—200 км от берега. Последний указывает, что «непосредственно прибрежными считаются районы, расположенные в пределах 50 км от моря ... полоса, отстоящая от побережья на 50—200 км, рассматривается как опосредованно связанная с морем, поскольку влияние его близости в хозяйственном отношении ощущается довольно сильно. Зону шириной 200 км от морских и океанических побережий можно считать „приморской“, выделяя в ней непосредственно полосу до 50 км» ([там же], с. 37). А. Г. Дружинин справедливо подчеркивает, что «вне зависимости от трактовки и содержательных нюансов именно приморский производственный комплекс выступает приоритетным фактором формирования и делимитации приморской зоны» ([4], с. 55).

Влияние геоэкономического фактора на пространственную структуру приморского региона. В настоящем исследовании мы исходим из того, что границей приморского региона является рубеж в 200 км от побережья. Полагаем, что административный район может быть включен в рассматриваемый регион при условии, что его центр попадает в зону максимального притяжения приморского региона.

Таким образом, в состав Санкт-Петербургского приморского региона целесообразно для нашего исследования включить все районы города Санкт-Петербурга, 16 районов Ленинградской области, 4 района — в Карелии,



Рис. 1. Влияние геоэкономического фактора на региональную экономику и пространственную структуру Санкт-Петербургского приморского региона.

9 районов в Псковской области и 8 районов в Новгородской области. Наши расчеты показывают, что численность населения Санкт-Петербургского приморского региона достигает 7.5 млн чел., а площадь составляет 110.5 тыс. км² [7].

Рассматриваемый регион определяется *следующими пространственными параметрами*: 1) морское побережье (береговая линия) протяженностью 500 км, 2) два участка государственной границы с Эстонией и Финляндией, 3) соседство с ведущей интеграционной группировкой — ЕС, 4) наличие формирующегося мирового города гамма-группы — Санкт-Петербурга (подробнее в [18]).

Особое влияние на формирование пространственной структуры Санкт-Петербургского приморского региона имеет внешний (*геоэкономический*) фактор. Геоэкономическое положение данного региона определяется положением в «геоэкономическом шатре», в системе глобальной логистики, в системе глобальных цепочек добавленной стоимости (GVC), положением относительно элементов глобализованного геоэкономического пространства.

Роль геоэкономического фактора в региональной экономике и влияние на пространственную структуру Санкт-Петербургского приморского региона представлены на рис. 1.

Прежде всего отметим *управленческие детерминанты*, представленные схемами управления активами ТНК, включая поставки, сбыт, перекрестное владение активами (в качестве примера можно привести многочисленные производственные активы в автомобилестроении) на территории рассматриваемого региона. Учитывая, что ТНК представляет собой организацию с географически разорванной пространственной структурой, пункты управления преимущественно располагаются в одном из центров мировой экономики (США, ЕС, Япония, КНР), а производственные и сбытовые подразделения разбросаны по всему миру. При этом возникающие глобальные цепочки до-

бавленной стоимости позволяют объединять предприятия в разных регионах мира. Например, компания «Катерпиллер» (США) начала работать в России в 1994 г. в рамках СП с Кировским заводом, а уже в 2000 г. открыла собственный завод в России (в г. Тосно Ленинградской области). Изначально он выпускал комплектующие для сборочных предприятий в Западной Европе, а затем в рамках усиления локализации производства стал ориентироваться на поставку комплектующих на другие заводы Восточной Европы.

Мирохозяйственные детерминанты представлены внешней торговлей товарами и услугами, движением технологий и миграцией кадров, которые активно воздействуют на социально-экономическое развитие региона. *Институциональные детерминанты* представлены формами приграничного сотрудничества, в том числе еврорегионами, в которых участвуют как районы Псковской области, так и Карелии. *Элементы глобализованного пространства* представлены мировым городом Санкт-Петербург (гамма-уровень); ключевыми морскими портами Приморска, Санкт-Петербурга, Усть-Луги; панъевропейским транспортным коридором № 9 и международным транспортным коридором «Север—Юг», проходящими через регион и др.

Геоэкономические элементы, как представлено выше, имеют ряд особенностей, однако, учитывая их функции, масштабы, взаимосвязи и прочее, можно рассмотреть виды элементов по различным признакам — форма покрытия, локализация, форма территориальной организации, взаимосвязи.

По *форме покрытия* можно выделить: *площадные элементы* (еврорегионы и территории крупных морских портов); *линейные элементы* (панъевропейский транспортный коридор № 9, международный транспортный коридор «Север—Юг», система магистральных нефтепроводов, международный газопровод «Северный поток»); *точечные элементы* (таможенный склад, иностранное предприятие, многосторонний автомобильный пункт пропуска, особая экономическая зона).

По *локализации* элементов можно выделить две зоны — прибрежная полоса (до 50 км) и приморская зона от 50 до 200 км.

Говоря о *форме территориальной организации* элементов геоэкономики, следует выделять: геоэкономические узлы 1-го и 2-го порядков; геоэкономический комплекс (например, портово-промышленный комплекс Усть-Луги); геоэкономический регион, под которым мы понимаем Санкт-Петербургский приморский регион.

Рассматривая геоэкономические элементы региона, мы полагаем, что необходимо учитывать стадию развития каждого геоэкономического элемента, будь то порт, иностранное предприятие или интермодальный коридор. В их отношении следует отталкиваться от классических территориальных категорий — регион, узел и комплекс.

Применительно к Санкт-Петербургскому приморскому региону можно говорить о том, что здесь имеется *узел 1-го порядка* — Санкт-Петербург. С большой условностью можно рассматривать Великий Новгород как формирующийся *узел 2-го порядка* (за счет высокой концентрации экономического потенциала — 80 % валового регионального продукта Новгородской области и наличия штаб-квартиры одной из крупнейших химических корпораций — «Акрон»). Кроме этого формируется *узел 3-го порядка* — Усть-Луга. По мере роста своего транспортно-логистического потенциала порт Усть-Луга становится все более привлекательной площадкой и для реализации крупных индустриальных проектов («Балтийский завод сжиженного природного газа»,

«Балтийский карбамидный завод», завод аммиака ОАО «Еврохим»). Реализация этих и других проектов позволит создать на базе порта крупный портово-промышленный газонефтехимический кластер национального масштаба и быть конкурентоспособным на европейском рынке.

Целесообразно отдельно остановиться на *узле 1-го порядка* — крупном мировом городе гамма-группы — Санкт-Петербурге, который представляет собой организующий центр для рассматриваемого приморского региона.

Некоторые исследователи, в частности А. Скотт [26] и К. О'Коннор [23], называют такие территории *«глобальными городскими областями»*. Основным конкурентным преимуществом для таких областей является наличие морской (портовой) инфраструктуры в связке с крупным аэропортом, что может стать критическим фактором в позиционировании мирового города для глобальной логистической деятельности. Показательно, что в своем исследовании роли мировых городов в глобальной логистике К. О'Коннор [23] поставил глобальный логистический регион Санкт-Петербурга на 39-ю позицию, что существенно выше его ранга (126-й) в перечне мировых городов. Сегодня совокупный грузооборот морских портов в пределах Санкт-Петербургского приморского региона достигает 195 млн тонн [11].

Р. Доманьский справедливо полагает, что «экспансия деятельности крупных городов, в особенности — мировых городов (подробнее в [25–27]) в направлении участия в мировом хозяйстве требует развития сектора локального хозяйства, поддерживающего эту экспансию» [3]. Он отмечает, что стимулирующая промышленность обуславливает рост всего региона, обеспечивая рост занятости и покупательской способности населения, а также притягивая новые виды деятельности (например, банковские операции, продажи товаров и услуг, обучение работников, здравоохранение).

В развитие идеи о взаимодействии глобальной и локальной экономики П. Диккен [20] утверждает, что экономическая глобализация формирует новое экономическое пространство товарных цепочек и производственных сетей разного масштаба. Она сопровождается развитием агломерирования, увеличением значения региональных и локальных экономик, ростом региональных кластеров и сетей, усилением специализации.

Интересно, что в 2000-е гг. Санкт-Петербург усиливает собственное агломерационное пространство. Благодаря строительству кольцевой автодороги, новой индустриализации в городах-спутниках, интенсификации пригородного сообщения, доступной массовой жилой застройки и успешной инвестиционной политике Ленинградской области город демонстрирует примеры укрепления локальных экономик (до 100 км от города), появления региональных узлов и кластеров (подробнее в [15]), а также усиление региональной специализации.

Выполняя функции крупного портово-промышленного центра, Санкт-Петербург становится организующим (и в то же время конкурирующим) центром для других комплексов, например, для Усть-Луги, Бронки, Приморска и Высоцка, а также оказывает значительное влияние на периферию региона, включая окраинные территории в Псковской, Новгородской областях и Карелии.

Не случайно в Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г. [16] используется понятие *«прибрежно-морской компонент»*, который создает предпосылки для развития регионального морехозяйственного комплекса, а также возможности использования потенциала

морской деятельности для формирования «морехозяйственных территориально-производственных кластеров», зон опережающего и территориального развития.

Уже сейчас имеются признаки формирования таких территориально-производственных кластеров в Усть-Луге и между Выборгом (ПАО «Выборгский судостроительный завод») и Хельсинки («Arctech Helsinki Shipyard»). Оба предприятия принадлежат ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Реализация совместного проекта ОАО «РЖД» и АО «Железные дороги Финляндии» по строительству и эксплуатации скоростного поезда «Аллегро» (Санкт-Петербург—Выборг—Хельсинки) способствует укреплению связей. Еще в 2006 г. было подписано двухстороннее Соглашение о взаимодействии, связанном с учреждением и деятельностью представительства железных дорог Финляндии в Москве и представительства ОАО «РЖД» в Хельсинки.

Заметна степень участия экономики Санкт-Петербурга во внешней торговле, фактически он превратился во внешнеэкономического оператора Северо-Западного макрорегиона России.

В 2012 г. объем внешней торговли составил 60.2 млрд долл. США, при этом на экспорт приходится 23.8, а на импорт — 36.3 млрд долл. США [12].

Говоря о стадиях развития элемента геоэкономики, следует придерживаться следующей логики: *строительство и запуск объекта—расширение и укрепление на локальном рынке—выход на международные рынки—глобальное позиционирование*. Проследим эти стадии на примере одного из успешных портов — Усть-Луга (табл. 1). Грузооборот этого порта увеличился с 6.76 млн т в 2008 г. к 46.81 млн т в 2012 г., т. е. в 7 раз. Потенциальный грузооборот — 180 млн т (2—3-е место в Европе) [11].

Важнейшим событием, ознаменовавшим выход порта Усть-Луги на глобальное позиционирование в качестве портово-промышленного комплекса —

Таблица 1
Стадии развития порта Усть-Луга*

	Строительство и запуск объекта	Расширение и укрепление на локальном рынке	Выход на международные рынки	Глобальное позиционирование
Период	1997—2003 гг.	2003—2008 гг.	2008—2011 гг.	2011—по настоящее время
Грузооборот	0.44 млн т (факт на 2003 г.)	6.76 млн т (факт на 2008 г.)	22.69 млн т (факт на 2011 г.)	133.20 млн т (план на 2015 г.)
Объекты	Угольный терминал	МПК «Юг-2», ЛТ, АЖПК, УПК, КПТС, ТОС, Рыб- ный терминал	Причал № 2, ПЛ, МТ «Новая гавань», Контей- нерный терминал	ПЛ, Причал № 4, УЛКТ Причал № 5, Причал № 1, МТ2, ТГ

Примечание. * Составлено по [11]. МПК «Юг-2» — многопрофильный перегрузочный комплекс, ЛТ — лесной терминал, АЖПК — автомобильно-железнодорожный паромный комплекс, УПК — универсальный перегрузочный комплекс, КПТС — комплекс перегрузки технической серы, ПЛ — паромная линия Усть-Луга—Балтийск—Засниц (Германия), УЛКТ — Усть-Лужский контейнерный терминал, ТОС — терминал по обслуживанию судов, МТ «Новая гавань» — морской терминал для погрузки на суда накатным способом легковых автомобилей и накатных грузов, МТ2 — «Усть-Лужский бункеровочный комплекс», ТГ — терминалы «Сибур» и «Новатэк» (газ).

геоэкономического элемента, стало подключение порта к Балтийской трубопроводной системе (БТС-II) в 2012 г. С этого момента начинается выход российской нефти на мировые рынки Европы и Северной Америки.

Развитие порта связано со строительством грузового аэропорта класса «А» (запуск планируется после 2019 г.), терминала по перевалке минеральных удобрений, комплекса по перевалке сжиженных углеводородных газов и светлых нефтепродуктов и др.

Картографирование пространственной структуры Санкт-Петербургского приморского региона. В пространственной структуре Санкт-Петербургского приморского региона мы выделяем: обе полосы (до 50 км и от 50 до 200 км); территории, входящие в еврорегионы «Карелия» и «Ливония»; панъевропейский транспортный коридор № 9 и международный транспортный коридор «Север—Юг»; международный газопровод «Северный поток»; систему магистральных нефтепроводов «Балтийская трубопроводная система — I и II»; многосторонние автомобильные пункты пропуска, таможенные склады; геоэкономический узел 1-го порядка; геоэкономический узел 2-го порядка; портово-промышленный комплекс; особую экономическую зону технико-внедренческого типа «Санкт-Петербург» («Новорловская»); особую экономическую зону технико-внедренческого типа «Санкт-Петербург» («Нойдорф»); особую экономическую зону промышленно-производственного типа «Моглино».

С целью изучения элементов геоэкономики Санкт-Петербургского приморского региона были выполнены следующие этапы при картографировании: отбор элементов геоэкономики, создание типологии (табл. 2), разработка картографической нагрузки (легенда, слои и состав данных, выбор картографической основы, разработка условных знаков), подготовка макета карты элементов геоэкономики (через визуализацию) и интерпретация полученных результатов.

Рассматривая пространственную структуру Санкт-Петербургского приморского региона, следует выделять прибрежную полосу шириной до 50 км от побережья, на которой наблюдаются максимальная морская специализация и самая крупная «приморская рента» (подробнее в [4]).

В приморской полосе на расстоянии от 50 до 200 км от побережья снижается влияние не только морехозяйственной активности, но и уменьшаются масштаб и роль элементов геоэкономики. Вместе с тем растет значение сектора локального хозяйства вне мирового города.

Для построения картосхемы (рис. 2) ключевых элементов геоэкономики Санкт-Петербургского приморского региона нами были отобраны наиболее характерные элементы площадной, линейной и точечной формы покрытия, которые представлены в обеих выделенных полосах и имеют различный масштаб влияния — от макрорегионального до локального.

Из площадных элементов были выбраны морские порты и территории, входящие в еврорегионы «Псков—Ливония» и «Карелия». Кроме этого, геоэкономические узлы 1-го и 2-го порядков также были отобраны для нанесения на картосхему. Следует отметить, что морские порты (с указанием грузооборота) относятся к прибрежной полосе, а территории, входящие в еврорегионы, относятся к полосе пояса от 50 до 200 км.

Из линейных элементов были отобраны: панъевропейский транспортный коридор № 9, международный транспортный коридор «Север—Юг», система магистральных нефтепроводов «Балтийская трубопроводная система — I и

Таблица 2

Типология элементов геоэкономики в Санкт-Петербургском приморском регионе*

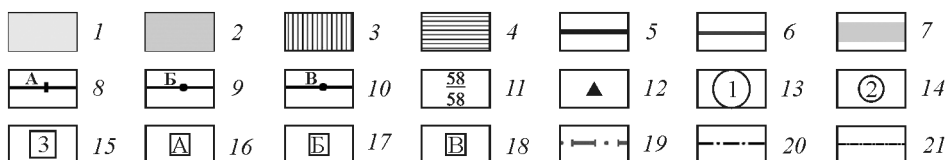
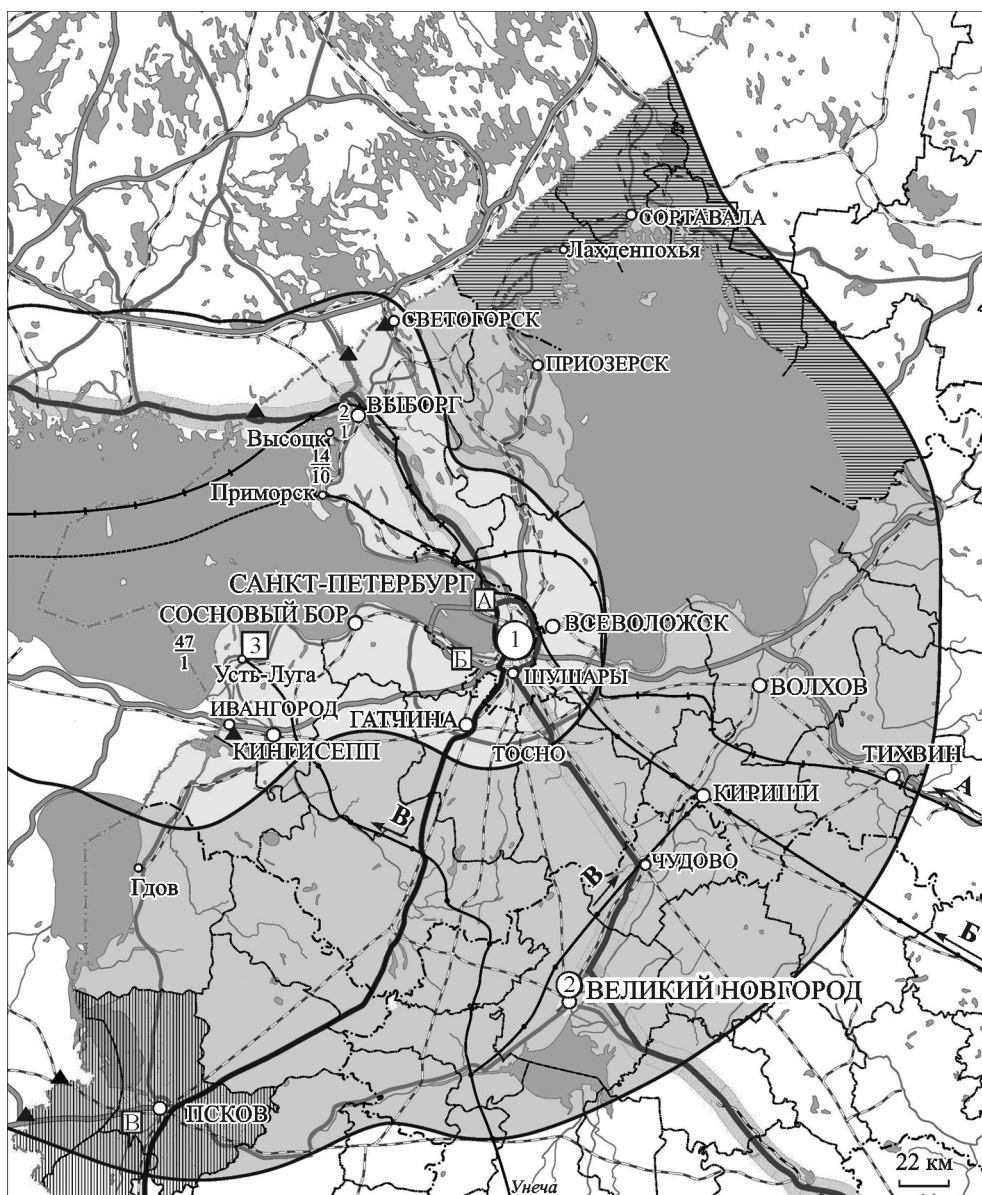
Признак	Элементы геоэкономики		
Форма покрытия	Площадная Морской порт (Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Выборг, Санкт-Петербург), территории, входящие в еврорегионы «Псков—Ливония» и «Карелия»	Линейная Панъевропейский транспортный коридор № 9, международный транспортный коридор «Север—Юг», система магистральных нефтепроводов, международный газопровод «Северный поток»	Точечная Таможенный склад, иностранное предприятие, многосторонний автомобильный пункт пропуска, особая экономическая зона
Функция	Универсальная Сфера услуг	Транзитно-логистическая Сфера передвижения	Производственно-сервисная Сфера производства
Локализация	Прибрежная полоса (до 50 км)	Прибрежная полоса (до 50 км)	Полоса первого пояса (50—200 км)
Масштаб влияния	Макрорегиональный (региональный) В пределах Евразии (в пределах Восточной Европы)	Региональный (макрорегиональный) В пределах Восточной Европы (в пределах Евразии)	Локальный (региональный) В пределах Санкт-Петербургского приморского региона
Территориальная категория	Геоэкономический узел 1-го и 2-го порядков Санкт-Петербург Великий Новгород	Геоэкономический комплекс Портово-промышленный комплекс (Усть-Луга)	Геоэкономический регион Санкт-Петербургский приморский регион

Примечание. * Составлено авторами.

II», а также международный газопровод «Северный поток». Эти элементы также попадают в обе выделенные полосы. Масштаб их влияния выходит далеко за пределы рассматриваемого региона, соединяя циркумполярное геоэкономическое пространство, Россию, Европейский Союз, а также выходя на регионы Ближнего Востока и Южной Азии.

Что касается точечных элементов, то они представлены: многосторонним автомобильным пунктом пропуска и таможенным складом, особой экономической зоной, иностранным предприятием. Точечные элементы геоэкономики наиболее сложны для исследования, так как они весьма многочисленны. Достаточно сказать, что только в Санкт-Петербурге располагается около 9060 иностранных предприятий, а во всей Ленинградской области — около 585, при этом в Великом Новгороде — всего 107 предприятий смешанной формы собственности.

Исследование географии иностранных предприятий представляется крайне сложной проблемой, так как это связано с двумя ограничениями: во-первых, практически полностью отсутствует статистика по иностранным предприятиям, располагающимся в пределах административных районов; во-вторых, ка-



чество и номенклатура статистических данных по внешнеэкономической деятельности и иностранным предприятиям весьма слабая. Объем нашего исследования не позволяет оценить весовое значение элементов геоэкономики в конкретной полосе и их влияние на местную экономику. Эта важнейшая задача будет решаться в дальнейшем.

Результаты и обсуждение. Результаты анализа данных по геоэкономическому узлу 1-го порядка показывают, что он является ключевым элементом в прибрежной полосе. Концентрация экономического, демографического, инновационного, внешнеторгового потенциала в крупном приморском центре соответствует практике развития мировых городов.

Это связано с тем, что за 2000-е гг. в Санкт-Петербургском приморском регионе появились новые элементы геоэкономики, например портовые комплексы (Высоцк, Приморск и Усть-Луга). С 2005 по 2012 г. грузооборот этих портов вырос почти в 2 раза, а их доля в Северо-Западном федеральном округе возросла с 38.6 до 56.3 % [11].

Прибрежная полоса (до 50 км) включает весь Санкт-Петербург, а также районы в границах агломерации и все портовые мощности на Финском заливе. На этой территории проживает около 85 % населения Санкт-Петербургского приморского региона и сосредоточены ключевые иностранные активы в сфере услуг и высоких технологий, промышленные предприятия и портовые мощности, логистические площадки. Обращает на себя внимание тот факт, что только в пределах Санкт-Петербурга в этой полосе, по данным 2012 г., на иностранную и совместную собственность приходится 20 % инвестиций в основной капитал. В этой полосе представлены и иностранные предприятия в обрабатывающей промышленности, в оптовой и розничной торговле. В Санкт-Петербурге действует 9 тыс. иностранных предприятий, что составляет 2.6 % от всего числа субъектов экономической деятельности (на 2012 г.). При этом наблюдается общий тренд на сокращение субъектов экономической деятельности, в целом по городу (на 23 % к уровню 2009 г.) при росте доли иностранных компаний (в 2009 г. — 2.1 %, в 2012 г. — 2.6 %).

Наиболее важные элементы геоэкономики связаны с «морехозяйственными» отраслями хозяйства, среди которых не только отрасли, возникшие на основе использования морских ресурсов (морехозяйственные отрасли), но также и отрасли, функционирование которых зависит от морского транспорта. Нами рассчитано, что грузооборот морских портов Санкт-Петербургского приморского региона составил 81 % совокупного грузооборота всех портов Северо-Западного федерального округа, занимая 16-ю позицию в мировом

Рис. 2. Пространственная структура Санкт-Петербургского приморского региона.

1 — прибрежная полоса (до 50 км); 2 — полоса от 50 до 200 км; 3 — территория, входящая в еврорегион «Псков—Ливония»; 4 — территория, входящая в еврорегион «Карелия»; 5 — панъевропейский транспортный коридор № 9; 6 — международный транспортный коридор «Север—Юг»; 7 — коридор развития; 8 — международный газопровод «Северный поток»; 9 — система магистральных нефтепроводов «Балтийская трубопроводная система — 1»; 10 — система магистральных нефтепроводов «Балтийская трубопроводная система — 2»; 11 — грузооборот морского порта, в млн тонн (в числителе — 2012 г., в знаменателе — 2005 г.); 12 — многосторонний автомобильный пункт пропуска, таможенный склад; 13 — геоэкономический узел 1-го порядка; 14 — геоэкономический узел 2-го порядка; 15 — портово-промышленный комплекс (узел 3-го порядка); 16 — особая экономическая зона технико-внедренческого типа «Санкт-Петербург» («Новоорловская»); 17 — особая экономическая зона технико-внедренческого типа «Санкт-Петербург» («Нойдорф»); 18 — особая экономическая зона промышленно-производственного типа «Моглино»; 19 — государственная граница; 20 — административные границы субъектов РФ; 21 — границы муниципальных районов.

списке морских портов. Посчитано, что в соответствии с международными нормативами [22] добавленная стоимость, генерируемая контейнерным портом Санкт-Петербурга, в 2012 г. составила 6.4 млрд долл. (для сравнения, в таких мировых городах «гамма-группы», как Осака и Джидда, — по 12 млрд долл. США).

Что касается промышленных зон («Нойдорф», «Новоорловская», «Шушары» и др.), то они превращаются в постиндустриальные зоны постфордистского поколения, где важную роль играют инновационные, транзитные, перерабатывающие и иные функции. Например, в зоне «Новоорловская» представлена швейцарская фармацевтическая компания «Новартис», в зоне «Шушары» расположены предприятия «Дженерал Моторс», «Тойота моторс», «Магна моторс». В зоне «Каменка» работают «Хендай моторс» и «Ниссан моторс». Фактически они уходят из-под влияния региональной экономики и все больше попадают под влияние геоэкономических процессов — интернационализации, транснационализации, регионализации и глокализации. В последние годы прилегающие к Санкт-Петербургу пространства стали территориями ускоренного экономического развития Ленинградской области. Вокруг международных гипермаркетов формируются торговые кластеры. Например, «ИКЕА» (Нидерланды) — 2 центра, «Леруа Мерлен» (Франция) — 2 центра, «Метро Кэш энд Кэрри» (Германия) — 3 центра и др.

Наряду с этим все больше проявляется «эффект соседства». Так, в приграничных районах Псковской области на ключевые позиции вышли латвийские инвесторы, на которых приходится 53 % иностранных инвестиций в области. Сложная экономическая ситуация, вызванная мировым кризисом, и более высокие налоги на территории Латвии делают Псковскую область выгодной инвестиционной площадкой, местом приложения капитала для латвийского бизнеса. Южные районы Карелии также активно вовлекаются в мирохозяйственные связи, прежде всего с Финляндией. Обращает на себя внимание, что в целом по всем переходам российско-финляндской границы происходит 17 млн пересечений в год.

Полоса от 50 до 200 км охватывает как западную часть Ленинградской области, а также тяготеющие к ней северные районы Псковской области, так и периферийные районы Ленинградской, Новгородской, Псковской области и Карелии. В этой зоне наблюдается сильное влияние Санкт-Петербургской агломерации, а значит мирового города.

На территории этой зоны проживает 15 % населения региона. Важными центрами являются Приозерск, Псков, Великий Новгород, Чудово, Кириши, Волхов. Она является переходной между «Россией открытой», представленной ядром Санкт-Петербургского приморского региона — прибрежной зоной (до 50 км), и «Россией внутренней», находящейся за 200-километровой полосой (подробнее в [8]).

Трансграничные формы сотрудничества (подробнее в [2, 5, 10, 17]), объединяемые нами понятием *институциональных детерминант*, представлены в 4 формах: локальные приграничные контакты; взаимодействие на основе договоров о сотрудничестве; временные сети сотрудничества, создаваемые для реализации трансграничных проектов; новые сетевые формы международной интеграции (еврорегионы, треугольники роста, коридоры развития, трансграничные кластеры и др.). При этом, как справедливо указывает В. А. Колосов: «...пограничное пространство охватывает теперь не только зону, прилега-

ющую к границе, но и внутренние районы» ([⁵], с. 53). Речь здесь идет о территории вокруг международного аэропорта «Пулково», специальных таможенных зон (например, «Торфяновка», таможенный терминал «Московский» и др.), а также особых экономических зон (например, промышленно-производственная зона «Моглино» или технико-внедренческая зона «Санкт-Петербург», представленная зонами «Нойдорф» и «Новоорловская»).

Все эти формы располагаются в обоих поясах, особенно в первом. Вместе с тем наибольшая доля проектов по созданию международных кластеров из общего числа проектов по международному сотрудничеству (40 %) принадлежит приграничной территории Финляндии (области Южное Саво, Северное Саво, Южная Карелия, Кюменлааксо, Уусимаа и Пяйят-Хяме) и России (Ленинградская область, включая Санкт-Петербург, и Республика Карелия). Количество проектов по приграничному сотрудничеству составляет 36 единиц [¹⁰].

С 2000 г. действует еврорегион «Карелия» (на границе Финляндии и Республики Карелия), а с 2004 г. — «Псков—Ливония» (на границе Эстонии, Латвии и Псковской области).

Заключение. Под воздействием экономической глобализации в Санкт-Петербургском приморском регионе начинает складываться экономическое пространство товарных цепочек и производственных сетей разного масштаба, которое характеризуется усилением локальных экономик, появлением новых и ростом прежних производственных кластеров, усилением специализации региона.

Город становится узловым организующим центром для таких элементов геоэкономики, как Усть-Луга, Приморск, Высоцк и Выборг и др. Он оказывает значительное влияние на динамично развивающиеся города-спутники (например, Всеволожск и Тосно), которые служат площадками для приложения крупного иностранного капитала, прежде всего в качестве рынка сбыта для их продукции. Периферия региона, включающая окраинные территории Псковской, Новгородской областей и Карелии, также испытывают влияние соседства мирового города. Однако говорить об интегрированном пространстве Санкт-Петербурга с периферией еще рано.

В поясе от 50 до 200 км наблюдается дискретный характер размещения элементов геоэкономики. Иностранные предприятия и многосторонние автомобильные пункты пропуска, а также таможенные склады тяготеют к приграничным зонам, входящим в еврорегионы. Проходящие через эти территории линейные элементы геоэкономики не связаны с местной экономикой.

Можно констатировать, что потенциал и статус Санкт-Петербурга в качестве внешних ворот России в Европу позволяет создавать инфраструктуру элементов геоэкономики, обслуживающих внешнюю торговлю и товарные цепочки. Вместе с тем собственные глобальные производственные сети, аналогичные европейским, пока еще в Санкт-Петербургском приморском регионе только начинают складываться. Это связано с тем, что уровень развития глобальных цепочек стоимости, которые бы связывали географически дисперсные стадии в единую отрасль, пока еще находятся на начальной стадии формирования. Исключение составляет лишь автомобильная промышленность, представленная иностранными автозаводами в промышленных зонах.

Полученные выводы и картографическая информация (рис. 2) позволят продолжить исследование с целью поиска новых форм организации экономи-

ко-географического пространства мирового города Санкт-Петербург и изучение его будущего влияния на локальные сообщества, в том числе за счет влияния иностранных предприятий на местную экономику.

Работа подготовлена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (грант № 14-06-31106) и Российского научного фонда (грант № 15-18-10000 «Трансграничное кластерообразование в динамике экономических и селитебных систем приморских территорий Европейской России»).

Список литературы

- [1] Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Гео, 2008. 369 с.
- [2] Ганзей С. С. Международные трансграничные территории как объект географических исследований // География и природные ресурсы. 2004. № 2. С. 11—18.
- [3] Доманьски Рышард. Экономическая география: динамический аспект / Пер. с польск. М.: Новый хронограф, 2010. 376 с.
- [4] Дружинин А. Г. Экономический потенциал приморской зоны: понятийно-категориальные основы концепции // Изв. вузов. Северо-Кавказский регион. Общие науки. 2004. № 4. С. 54—60.
- [5] Колосов В. А. Теоретическая лимнология: новые подходы // Международные процессы. 2003. № 3. С. 44—59.
- [6] Кузнецов С. В., Лачининский С. С. Современная трактовка категории «геоэкономическое положение» и ее верификация на примере Санкт-Петербургской агломерации // Балтийский регион. 2014. № 1. С. 103—121.
- [7] Лачининский С. С., Семенова И. В. Санкт-Петербургский приморский регион: геоэкономическая трансформация территории. СПб.: Издательство Лема, 2015. 191 с.
- [8] Лачининский С. С. Эволюция экономического пространства России в XXI веке: геоэкономический подход // Социально-экономическая география: Вестн. Ассоциации российских географов-обществоведов. 2012. № 1 (1). С. 258—268.
- [9] Лачининский С. С. Некоторые вопросы реализации энергетической политики России в Балтийском регионе: геоэкономический подход // Балтийский регион. 2013. № 2 (16). С. 17—29.
- [10] Михайлов А. С. География международных кластеров в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2014. № 1 (19). С. 149—163.
- [11] Официальный сайт «Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане» (ЕСИМО). URK: <http://www.russianports.ru/index.html>. (дата обращения: 1.11.2015).
- [12] Официальный сайт Госкомстата РФ. Регионы России. Социально-экономические показатели России. [2013]. URK: http://www.gks.ru/bgd/regl/B13_14p/Main.htm (дата обращения: 1.10.2015).
- [13] Сальников С. С. Экономическая география океана — новое перспективное направление экономической и социальной географии // Сов. география. Л., 1984. С. 231—243.
- [14] Слевич С. Б. Океан: ресурсы и хозяйство. Л.: Гидрометеиздат, 1988. 189 с.
- [15] Социально-экономическое развитие приморских территорий европейской части России: факторы, тренды, модели / Под ред. А. Г. Дружинина. Ростов-на-Дону: Изд-во Южного федерального университета, 2016. 236 с.

- [16] Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. № 2205-р.
- [17] Федоров Г. М. Приграничное положение как фактор стратегического и территориального планирования в российских регионах на Балтике // Балтийский регион. 2014. № 3 (21). С. 71—82.
- [18] Anokhin A. A., Lachininskii S. S. Evolution of the Ideas and Contents of Geoeconomic Studies // Regional Research of Russia. 2015. Vol.1 (5). P. 82—87.
- [19] Cowen Deborah. Neil Smith After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics // Antipode. 2009. Vol. 41 (1). P. 22—48.
- [20] Dicken P. Global shift. Transforming the World Economy. Third Edition. London: Paul Chapman Publishing, 1998. 521 p.
- [21] Melchior Arne. Globalization and the provinces of China: the role of domestic versus international trade integration // Journal of Chinese Economic and Business Studies. 2010. Vol. 8. N 3. P. 227—252.
- [22] Merk O. (forthcoming). Meta-analysis of Port Impact Studies, OECD Regional Development Working Paper. [2013].
- [23] O'Connor Kevin. Global city regions and the location of logistics activity // Journal of Transport Geography. 2010. N 18. P. 354—362.
- [24] Pak Ali, Majd Farhad. Integrated coastal management plan in free trade zones, a case study // Ocean & Coastal Management. 2011. N 54. P. 129—136.
- [25] Sassen S. Place and Production in the Global Economy // R. T. Le Gates, F. Stout, red. The City Reader. Routledge. London—New York, 1994. P. 299—304.
- [26] Scott A. J., Agnew J., Soja E. W., Storper M. Global city regions // Scott A. J. (ed.). Global City Regions. Trends, Theory, Policy. Oxford University Press, Oxford, 2001. P. 11—32.
- [27] Taylor P. J. World city network: a global urban analysis. London: Routledge, UK, 2004. 241 p.
- [28] Taylor P. J. Specification of World City Network // Geographical Analysis. 2011. N 2. P.181—194.

Поступило в редакцию
17 ноября 2015 г.

Geoeconomic factor in formation of spatial structure of the St. Petersburg coastal region

© S. S. Lachininskii,*,¹ A. S. Lachininskii,**,² I. V. Semenova*,³

* St. Petersburg State University

** ZAO Karta Ltd, St. Petersburg

E-mail: ¹ lachininsky@gmail.com

² al_latch@mail.ru

³ inessa.semenova@gmail.com

The role of geoeconomic factor in the spatial structure of St. Petersburg coastal region is considered in this paper. Influence of the factor is traced at the global level — embedding of St. Petersburg and its environment into the global chains of added value and transport and logistic schemes; at the macroregional level — development of the leading port and industrial complexes on Baltic Sea and extension of pipeline projects; at the local level — emergence of cross-border clusters and so forth. Special value is that we emphasized the existence of the new spatial unit of St. Petersburg coastal region — the «global city area of St. Petersburg» which is covered by agglomeration borders. It is especially important because it moves the city out from national to global context.

Taking into account spatial parameters the borders of St. Petersburg coastal region are defined. St. Petersburg coastal region includes the city of St. Petersburg and certain municipal regions of the Leningrad, Novgorod, Pskov areas (districts), Republic of Karelia. Besides the city of St. Petersburg, the considered region includes thirty-seven administrative units, its population amounts about 7.5 million people, and the area — 110.5 thousand square kilometers.

The typology of geoeconomic elements taking into account a spatial configuration, localization and scale of their activity is offered. Geoeconomic nodes, complexes, regions are allocated. By the example of the St. Petersburg coastal region the analysis of the elements of geoeconomy located in a coastal zone (up to 50 km) and in a seaside strip from 50 to 200 km is carried out, and their characteristics are given. The special attention is paid to the elements bearing the main geoeconomic «load» in the region — to seaports. The formed geoeconomic elements which settle down within the St. Petersburg coastal region, namely contact border areas with Finland, Latvia and Estonia are defined. At the same time lack of joint industrial clusters is noted. Prospects of development of St. Petersburg as a world city and its influence on the economy of considered seaside region are reflected in the article. By means of one of geoinformation products the results of this research are visualized.

Key words: St. Petersburg coastal region, borders of the coastal region, geoeconomic elements, geoeconomic factor, seaport, world city.

References

- [1] *Bezrukov L. A.* Kontinental'no-okeanicheskaya dixotomiya v mezhdunarodnom i regional'nom razvitii. Novosibirsk: Geo, 2008. 369 s.
- [2] *Ganzej S. S.* Mezhdunarodnye transgranichnye territorii kak ob'ekt geograficheskix issledovanij // *Geografiya i prirodnye resursy*. 2004. N 2. S. 11—18.
- [3] *Doman'ski Ryshard.* E'konomicheskaya geografiya: dinamicheskij aspekt: per. s pol. M.: Novyj xronograf, 2010. 376 s.
- [4] *Druzhinin A. G.* E'konomicheskij potencial primorskoj zony: ponyatijno-kategorial'nye osnovy koncepcii // *Izvestiya vuzov. Severo-Kavkazskij region. Obshhestvennyye nauki*. 2004. N 4. S. 54—60.
- [5] *Kolosov V. A.* Teoreticheskaya limnologiya: novye podxody // *Mezhdunarodnye processy*. 2003. N 3. S. 44—59.
- [6] *Kuznecov S. V., Lachininskii S. S.* Sovremennaya traktovka kategorii «geoe'konomicheskoe polozhenie» i ee verifikaciya na primere Sankt-Peterburgskoj aglomeracii // *Baltiyskij region*. 2014. N 1. S. 103—121.
- [7] *Lachininskii S. S., Semenova I. V.* Sankt-Peterburgskij primorskij region: geoe'konomicheskaya transformaciya territorii. SPb.: Izdatel'stvo Lema, 2015. 191 s.
- [8] *Lachininskii S. S.* E'voluciya e'konomicheskogo prostranstva Rossii v XXI veke: geoe'konomicheskij podxod // *Social'no-e'konomicheskaya geografiya: Vestnik Associacii rossijskix geografov-obshhestvovedov*. 2012. N 1 (1). S. 258—268.
- [9] *Lachininskii S. S.* Nekotorye voprosy realizacii e'nergeticheskoy politiki Rossii v Baltijskom regione: geoe'konomicheskij podxod // *Baltiyskij region*. 2013. №2 (16). S. 17—29.
- [10] *Mixajlov A. S.* Geografiya mezhdunarodnyx klasterov v Baltijskom regione // *Baltiyskij region*. 2014. N 1 (19). S. 149—163.
- [11] Oficial'nyj sajt «Edinaya gosudarstvennaya sistema informacii ob obstanovke v mirovom okeane» (ESIMO). URK: <http://www.russianports.ru/index.html>. (data obrashheniya: 1.11.2015).
- [12] Oficial'nyj sajt Goskomstata RF. Regiony Rossii. Social'no-e'konomicheskie pokazateli Rossii. [2013]. URK: http://www.gks.ru/bgd/regl/B13_14p/Main.htm (data obrashheniya: 1.10.2015).
- [13] *Sal'nikov S. S.* E'konomicheskaya geografiya okeana — novoe perspektivnoe napravlenie e'konomicheskij i social'noj geografii // *Sovetskaya geografiya*. L., 1984. S. 231—243.
- [14] *Slevich S. B.* Okean: resursy i xozyajstvo L.: Gidrometeoizdat, 1988. 189 s.

- [15] Social'no-e'konomicheskoe razvitie primorskix territorij evropejskoj chasti Rossii: faktory, trendy, modeli / Pod red. A. G. Druzhinina. Rostov-na-Donu: Izdatel'stvo Yuzhnogo federal'nogo universiteta, 2016. 236 s.
- [16] Strategiya razvitiya morskoy deyatel'nosti Rossijskoj Federacii do 2030 goda, utverzhennaya rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 8 dekabrya 2010 g. N 2205-r.
- [17] *Fedorov G. M.* Prigranichnoe polozhenie kak faktor strategicheskogo i territorial'nogo planirovaniya v rossijskix regionax na Baltike // *Baltijskij region*. 2014. N 3 (21). S. 71—82.
- [18] *Anokhin A. A., Lachininskii S. S.* Evolution of the Ideas and Contents of Geoeconomic Studies // *Regional Research of Russia*. 2015. Vol. 1 (5). P. 82—87.
- [19] *Cowen Deborah.* Neil Smith After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics // *Antipode*. 2009. Vol. 41 (1). P. 22—48.
- [20] *Dicken P.* Global shift. Transforming the World Economy. Third Edition. London: Paul Chapman Publishing, 1998. 521 p.
- [21] *Melchior Arne.* Globalization and the provinces of China: the role of domestic versus international trade integration // *Journal of Chinese Economic and Business Studies*. 2010. Vol. 8. N 3. P. 227—252.
- [22] *Merk O.* (forthcoming). Meta-analysis of Port Impact Studies, OECD Regional Development Working Paper. [2013].
- [23] *O'Connor Kevin.* Global city regions and the location of logistics activity // *Journal of Transport Geography*. 2010. N 18. P. 354—362.
- [24] *Pak Ali, Majd Farhad.* Integrated coastal management plan in free trade zones, a case study // *Ocean & Coastal Management*. 2011. N 54. P. 129—136.
- [25] Sassen S. Place and Production in the Global Economy // R. T. Le Gates, F. Stout, red. *The City Reader*. Routledge. London—New York, 1994. P. 299—304.
- [26] *Scott A. J., Agnew J., Soja E. W., Storper M.* Global city regions // Scott A. J. (ed.). *Global City Regions. Trends, Theory, Policy*. Oxford University Press, Oxford, 2001. P. 11—32.
- [27] *Taylor P. J.* World city network: a global urban analysis. London: Routledge, UK, 2004. 241 p.
- [28] *Taylor P. J.* Specification of World City Network // *Geographical Analysis*. 2011. N 2. P. 181—194.

Изв. РГО. 2016. Т. 148, вып. 2

МЕГАЛОПОЛИСНЫЕ ОБРАЗОВАНИЯ ЗАРУБЕЖНОЙ ЕВРОПЫ

© **Д. Е. МАХНОВСКИЙ**

Санкт-Петербургский государственный экономический университет
E-mail: dmahnovskiy-62@mail.ru

Статья посвящена исследованию сложной, масштабной и перспективной формы расселения — мегалополисам. Генезис, территориальная структура, динамика развития мегалополисов пока в недостаточной степени исследованы отечественными учеными. Уточняются критерии идентификации и делимитации данных образований. Особый интерес вызывают процессы развития систем и форм расселения в зарубежной Европе.