

Научная статья

Original article

УДК 913

doi: 10.55186/2413046X_2022_7_7_427

**ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ И ТЕНДЕНЦИИ
РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ПРИМЕРЕ БАЛТИЙСКОГО
РЕГИОНА**

**ECONOMIC AND GEOGRAPHICAL FACTORS AND TRENDS IN THE
DEVELOPMENT OF MARITIME TRANSPORT ON THE EXAMPLE OF
THE BALTIC REGION**



Пономаренко Илья Александрович, научный сотрудник научно-исследовательской лаборатории филиала ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в г. Калининграде, E-mail: i.ponomarenko@bk.ru

Ponomarenko Ilya Aleksandrovich is a researcher at the research laboratory of the branch of the Military Training and Research Center of the Navy "Naval Academy" in Kaliningrad, E-mail: i.ponomarenko@bk.ru

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы развития морских перевозок в Балтийском регионе, который является одной из территорий наиболее активного развития морского транспорта. Цель данной работы состояла в оценке степени влияния различных факторов и в выявлении тенденций развития морского транспорта в Балтийском регионе. В статье подробно рассмотрены вопросы развития эксплуатируемого флота, изменения состава грузов, перевозимых морским транспортом в Балтийском регионе, а также направления развития функционирования портов, расположенных на Балтике. На основе применения традиционных экономико-географических методов исследования было выявлено, что в

настоящее время возрастает количественный состав эксплуатируемых судов в Балтийском море, в том числе за счет использования танкерного флота, используемого для перевозки углеводородного сырья. Данные изменения требуют развития необходимой портовой инфраструктуры и трансформации портов в современные индустриальные и логистические центры. В результате исследования сделан вывод, что морской транспорт является ключевым связующим звеном между экономическими центрами Балтийского региона, и при этом выявленные экономико-географические факторы и тенденции развития морских перевозок на Балтике, являются тесно взаимосвязанными и взаимообуславливающими.

Abstract. The article deals with the problems of the development of sea transportation in the Baltic region, which is one of the areas of the most active development of maritime transport. The purpose of this paper was to assess the degree of influence of various factors and to identify trends in the development of maritime transport in the Baltic region. The article discusses in detail the issues of the development of the operating fleet, changes in the composition of goods transported by sea transport in the Baltic region, as well as the directions of development of the functioning of ports located in the Baltic. Based on the traditional economic and geographical research methods, it was revealed that the quantitative composition of ships in operation in the Baltic Sea is currently increasing, including through the use of a tanker fleet used to transport hydrocarbon raw materials. These changes require the development of the necessary port infrastructure and the transformation of ports into modern industrial and logistics centers. As a result of the study, it was concluded that maritime transport is a key link between the economic centers of the Baltic region, and at the same time, the identified economic and geographical factors and trends in the development of maritime transport in the Baltic are closely interrelated and interdependent.

Ключевые слова: морские перевозки, морской транспорт, Балтийский регион, тенденции, факторы, морские порты, флот, экономические центры

Keywords: sea transportation, sea transport, Baltic region, trends, factors, seaports, fleet, economic centers

Введение. Общеизвестно, что морской транспорт является одним из основных инструментов развития экономического сотрудничества. По прогнозам ООН и Международной морской организации (ИМО) в обозримом будущем морской транспорт останется мировым лидером перевозок [8, с. 3]. Одной из территорий наиболее активного развития морского транспорта является акватория Балтийского моря. Балтийский регион является важным элементом глобальной транспортной системы, обеспечивающей движение грузов и пассажиров между крупнейшими экономическими центрами мира.

Отдельные проблемы морских перевозок в Балтийском регионе уже исследовались как в отечественной, так и в зарубежной литературе. Вопросы развития морских перевозок в мировой и российской экономике были освещены в работе О.Н. Бабуриной и С.И. Кондратьева. Авторами были выявлены такие тенденции международных морских перевозок, как снижение темпов роста международных морских перевозок грузообороту, сохранение высокой доли развивающихся стран в мировых морских перевозках, превышение доли выгруженных импортируемых грузов в развивающихся странах, лидирующая роль азиатских портов в морских перевозках [1]. Д.А. Мельником морской транспорт был изучен как системообразующий вид Балтийского трансграничного транспортного региона. Кроме того, ученым была обоснована роль морского транспорта как ключевого элемента транснационального транспортного региона, обеспечивающего активизацию существующих и развитие новых форм международной кооперации на Балтике [6]. Актуальной в науке является и проблема функционирования морских портов, в рамках решения которой Ю.М. Иванов, А.А. Романенко и Г.В. Лебедев прогнозируют пути развития отрасли, а также предлагают задачи, которые предстоит решить морским портам РФ до 2030 г. [5]. В зарубежной научной литературе, в частности

Э. Чермански, были проанализированы тенденции и направления функционирования и развития рынка Балтийского морского пароходства, которые оказывают существенное влияние на процесс формирования морского пространственного планирования в Балтийском море [9].

Балтийский регион обладает рядом привлекательных черт для осуществления международных торговых отношений, к которым относятся выгодное географическое положение – между Европой и Азией; безопасность осуществления транзита; наличие четкой логистической структуры перевозок; наличие мощных промышленных инфраструктурных комплексов; высокое качество обслуживания грузов; высокая скорость доставки грузов в Европейские страны по сравнению с другими путями осуществления транзитных грузоперевозок [4].

Балтийское море очень диверсифицировано как с точки зрения типов судов, работающих в его водах, так и с точки зрения портов и национальных экономик, расположенных вдоль его берегов: ежегодно суда заходят в морские порты 295 000 раз [9, с. 54]. Основными методами выявления тенденций развития морского транспорта в Балтийском регионе представляются сравнительно-географический и статистический. Данный выбор обусловлен большим количеством портов, грузов и типов судов, вовлеченных в процесс морской перевозки пассажиров и грузов. С целью более эффективного выявления факторов и тенденций развития необходимо дифференцировать морские перевозки в зависимости от типов судов, перевозимых грузов, а также функционирования портов.

1. Тенденции развития эксплуатируемых судов

Поскольку флот является ключевым элементом функционирования системы морских перевозок, прежде всего, необходимо рассмотреть тенденции развития эксплуатируемых судов.

В настоящее время морской флот претерпевает значительные количественные и качественные изменения. Мировой флот растет в годовом исчислении в среднем на 0,63% по своим размерам и на 4,98% по дедвейту

тоннажа [11]. Это означает, что ежегодно общее количество эксплуатируемых судов возрастает и вновь спущенные на воду суда имеют больший дедейт. Данная тенденция характерна и для Балтийского региона и обусловлена тем, что суда большего размера обеспечивают лучшую эффективность и более низкие затраты на единицу груза. Тем не менее, эта тенденция оказывает огромное влияние на развитие портовых служб, поскольку не все существующие порты способны обслуживать все более крупные суда. Таким образом, развитие флота заставляет администрации портов соответствовать новым требованиям и реагировать на запросы экономики.

Следующей тенденцией развития морского транспорта в Балтийском регионе является изменение типов используемых судов. Самыми быстро развивающимися типами морского транспорта являются газовозы и танкеры-химовозы, которые в то же время узкоспециализированы и относительно дороги в эксплуатации [9, с. 58]. Популярность танкеров-химовозов связана с увеличением спроса на специализированные грузы, требующие специальных технологий перевозки химикатов. Широкое использование газовозов обусловлено тем, что природный газ является наиболее чистой формой возобновляемой энергии. Данная тенденция является весьма актуальной для региона Балтийского моря, где природный газ становится все более часто перевозимым видом груза, требует развития соответствующей инфраструктуры. Примером тому служат новые терминалы регазификации сжиженного природного газа, которые строятся в Клайпеде и Свиноустье.

Кроме того, в настоящее время происходят значительные технологические изменения в части судовых двигательных установок и топлива, оптимизации работы судов, повышения экологических стандартов для морского транспорта. Одним из направлений исполнения экологических норм является использование СПГ (сжиженный природный газ) в качестве судового топлива при эксплуатации судов. Более 80 процентов флота, работающего на СПГ, представлено небольшими судами (пассажирские и автомобильные паромы, суда снабжения морских платформ, буксиры и бункеровщики), которые в

настоящее время ходят в норвежских водах. Однако все большее распространение получают и более крупные суда, работающие на СПГ, в том числе нефтяные танкеры и газовозы. Данная тенденция в значительной степени проявляется в регионе Балтийского моря, где в 2018 году первый в мире нефтеналивной танкер «Перспект Гагарина» (типоразмер «Афрамекс»), специально спроектированный для работы на газомоторном топливе в качестве основного, принадлежащий компании ПАО «Совкомфлот» (г. Санкт-Петербург), совершил свой первый коммерческий рейс из порта Приморск (Ленинградская область) в Роттердам (Нидерланды) [22].

2. Изменения состава перевозимых грузов

При рассмотрении основных тенденций изменения состава перевозимых грузов будем исходить из транспортной классификации грузов, под которой понимается упорядочение грузов, перевозимых морским транспортом, по признаку общности физико-химических свойств и способов транспортировки. Так, выделяется три вида грузов, перевозимых морским транспортом: генеральные (штучные и укрупненные), навалочные (массовые) и наливные [2, с. 12].

Общий грузооборот российских портов Балтийского бассейна (Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Выборг, Высоцк, Калининград) в 2018-2020 гг. показан на рисунке 1. Так, по данным ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря» за 2020 год грузооборот портов Балтийского моря сократился на 6 процентов [21]. Это ниже общероссийского показателя, так как в целом по стране перевалка грузов по итогам 2020 года снизилась только на 2,3% [16]. При этом, до мая общий грузооборот устойчиво увеличивался и по итогам первых четырех месяцев превысил соответствующий показатель 2019 года на 3 процента, после чего начался резкий спад [15].

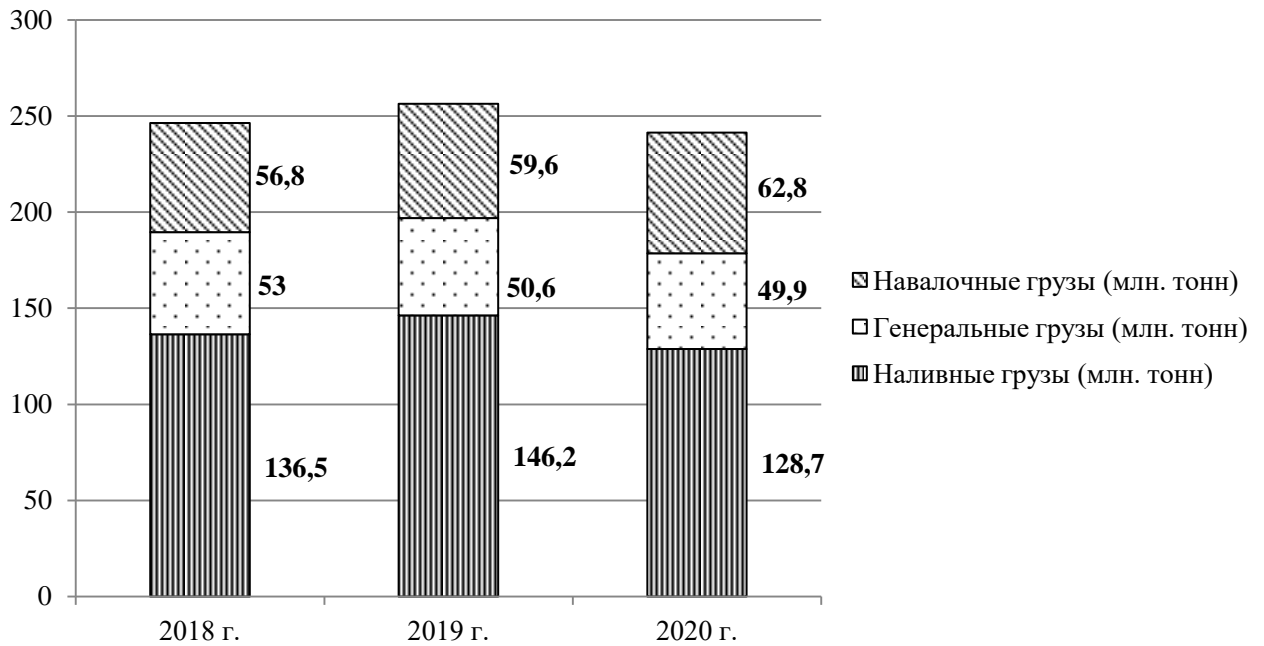


Рисунок 1. Общий грузооборот российских портов Балтийского бассейна (Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Выборг, Высоцк, Калининград) в 2018-2020 гг.

При этом объем перевалки сухих (генеральных, навалочных) грузов в портах Балтийского моря увеличился на 2,4 процента и составил 112 млн тонн. Из всех видов сухих грузов спад наблюдался в контейнерах — на 4 процента. По общему мнению, экспертов, опрошенных РБК Петербург, падение контейнерооборота произошло за счет «волны китайских недоотгрузок середины весны», так как Китай, который выступает одним из крупнейших мировых поставщиков, комплектующих для разных производств, а также потребительских товаров, которые, как и комплектующие, перевозятся в контейнерах из-за пандемии COVID-19 в феврале 2020 года закрыл многие производства [15].

Нельзя также не отметить, что помимо обработки и транспортировки грузов, еще одной немаловажной функцией морского транспорта Балтийского региона стала перевозка пассажиров в масштабах региона [6, с. 144]. При этом грузовые и пассажирские международные перевозки между портами Балтийского бассейна очень интенсивны.

Морская политика государств во многом связана с добычей и транспортировкой углеводородов. По прогнозам ученых морская транспортировка углеводородного сырья будет еще долгое время выступать перспективным направлением на рынке экспорта [3, с. 42]. Значительная часть перевозок углеводородного сырья осуществляется через акваторию Балтийского моря. Российская Федерация и другие государства, имеющие выход к Балтийскому морю, также заинтересованы в развитии экспортно-импортных отношений в сфере углеводородного сырья.

За последние годы значительно вырос экспорт российской нефтеналивной продукции: с 2000 по 2015 год общий объем экспорта нефти и нефтепродуктов увеличился в два раза, в 2015 году превысив 400 млн т, что является максимальным показателем за постсоветский период [18]. Лидерами по объему экспорта нефти являются порты Балтийского моря, которые обеспечивают перевалку половины суммарного экспорта российской нефти морем. Развитие данного направления началось в 2000-е годы в связи с необходимостью напрямую поставлять нефть и нефтепродукты на рынки стран Западной Европы. Однако в 2020 году объем перевалки наливных грузов в российских портах Балтийского моря (нефть, нефтепродукты, сжиженный газ и др.) уменьшился на 11 процентов и составил 129 млн тонн. При этом объем экспортируемой морским транспортом нефти и нефтепродуктов сократился за последний год с 142 до 126 млн тонн, между тем, в общем объеме грузооборота портов Балтийского моря он составляет более 50 процентов. Таким образом, одной из основных тенденций развития морских перевозок в Балтийском регионе является изменение состава перевозимых грузов в части увеличения доли углеводородного сырья (нефть, нефтепродукты, сжиженный природный газ).

3. Тенденции развития функционирования портов

Во всем регионе Балтийского моря насчитывается около 400 морских портов, 90 из которых имеют большое транспортное значение. Учитывая

пространственную структуру европейской сети, порты Балтийского моря можно разделить на две категории – базовые порты и порты комплексной сети. Как отмечено в регламенте Европейского парламента, «особенно северные порты могут извлечь выгоду из ожидаемого потепления климата и связанных с ним условий, свободных ото льда в зимние месяцы» [19].

Заметим, что регион Балтийского моря является регионом традиционных российских интересов, крайне важным для экономического развития страны. Через балтийские порты проходит кратчайший маршрут из Российской Федерации в Европейский Союз. Для нашей страны Балтийский регион представляет собой одну из главных территорий внешнеэкономического взаимодействия. С Балтийским морем тесно взаимосвязаны город Санкт-Петербург, Ленинградская, Новгородская, Псковская области, а также российский эксклав на Балтике — Калининградская область [7, с. 14-15].

Северо-Западный федеральный округ имеет большое значение во внешней торговле России, здесь развито портовое хозяйство, которое выполняет экспортно-импортные функции России в Балтийском море. Объем транзитных перевозок через порты Северо-Запада России с каждым годом увеличивается. В настоящее время почти половина грузовых перевозок в РФ приходится на порты региона. Это влияет на прямой транзит через порты Балтии. В последние годы портовая инфраструктура Округа стала более современной и приобрела новые возможности.

Российские порты сегодня превосходят максимальный уровень перевалки грузов, который обеспечивали все морские порты бывшего СССР [5, с. 8]. В Транспортной стратегии Российской федерации на период до 2030 года подчеркивается, что по состоянию на 2014 год около 60 процентов внешнеторгового оборота России осуществлялось с участием морских портов [23]. Динамика развития российских портов в Балтийском регионе сейчас намного превышает показатели развития портов стран Балтии. В Балтийском море наблюдается стремительный рост в сфере транспорта. Стратегически

важной целью России является транспортировка грузов по максимуму через российские порты. Инвестиции России в собственные порты колоссальны [12; 10, с. 21].

Благодаря принятым мерам по развитию отечественных портов на побережье Балтики и переориентации российского экспорта, в 2017 году по данным Ассоциации морских портов России, более 61% всего грузооборота в регионе приходилось на российские порты, против 26% в 2000 году [17]. В 2019 году грузооборот российских портов на Балтике на 85% превысил грузооборот портов Литвы, Латвии и Эстонии в совокупности [14].

С учетом описанных ранее тенденций необходимо отметить, что ожидаемое увеличение доли крупногабаритных судов может привести к концентрации грузов в более крупных портах, которые с большей вероятностью будут финансировать развитие портовой инфраструктуры. Малые и средние порты не смогут принимать крупные суда, что в конечном итоге может еще больше стимулировать концентрацию грузов в более крупных портах. Это также может вынудить порты среднего размера сотрудничать с портами большего размера для достижения синергии между ними.

Важным направлением развития портовой деятельности является создание логистических центров и промышленных парков во внутренних портовых регионах, что будет способствовать повышению привлекательности портовых услуг путем формирования интегрированной логистики и, таким образом, увеличению количества груза и прибыли. Таким образом, создание новых инфраструктурных объектов, необходимое для обеспечения эффективного транспортного процесса, будет способствовать созданию и укреплению хороших торговых связей с портами.

Приоритетные усилия в развитии функционирования портов в Балтийском регионе сосредоточены на увеличении потенциала для обработки контейнеров, паромных перевозок и углеводородного сырья в соответствии с потребностями региона. Важно отметить, что инвестиции, связанные с контейнерными терминалами, обычно включают строительство

перегрузочных станций для глубоководных перевозок, что свидетельствует о желании обслуживать морские перевозки.

Важным фактором в определении тенденций развития прибрежных портов в странах Балтии является изменение рынка в связи с реализацией так называемой «директивы по сере» [20]. Порты, желающие оставаться конкурентоспособными, должны предоставить транспортным компаниям доступ к альтернативным видам топлива. Поэтому они активизировали свои усилия по расширению терминалов СПГ и бункеровочных станций.

Индустриальные парки и логистические центры представляют собой еще один вектор развития портов. Эти парки и центры открыты для диверсификации портовых услуг при одновременном оживлении региональной экономики. В результате порты трансформируются в мультимодальные логистические площадки, где осуществляется ряд мероприятий, а также обработка грузов в зависимости от веса груза и транспортных средств. Это помогает укрепить их позиции в цепочке поставок и обеспечить добавленную стоимость. Данный аспект важен, потому что сегодня важнейшим уровнем конкуренции являются цепочки поставок, а не отдельные порты. Такие объекты будут актуальны на рынке, предлагая наиболее экономически эффективные логистические решения, включая морские перевозки, погрузочно-разгрузочные работы, логистические операции и эффективные наземные перевозки в пункты назначения. Развитие, понимаемое как создание новой инфраструктуры, также важно, как обеспечение эффективного транспортного процесса и создание хороших деловых отношений для портов. Это помогает укрепить позиции инфраструктуры в цепочке поставок и обеспечить добавленную стоимость. Данный вопрос является актуальным, потому что предприятия в цепочке поставок станут лидерами рынка, которые могут предложить наиболее экономически эффективные логистические решения, включая морской транспорт, обработку грузов, логистические операции и эффективный наземный транспорт до пунктов назначения.

Выводы. В настоящее время система морских перевозок в Балтийском регионе активно развивается в трех направлениях: в зависимости от типов эксплуатируемых морских судов, перевозимых грузов, а также функционирования портов. В результате проведенного исследования были выявлены следующие экономико-географические факторы и тенденции развития морских перевозок на Балтике.

В Балтийском море ежегодно возрастает количество эксплуатируемых морских судов, что свидетельствует о стратегическом значении данной территории в развитии экономических процессов и обеспечении транспортировки грузов и пассажиров, как между европейскими странами, так и между Европой и Азией. Несмотря на незначительное сокращение грузооборота в Балтийском море, в настоящее время наблюдаются существенные качественные изменения в составе перевозимых морским транспортом грузов. С одной стороны, постепенно сокращается объем контейнерооборота. При этом, в общем числе грузооборота увеличивается удельный вес углеводородного сырья как среди грузов наливного типа (нефть, нефтепродукты, газ), так и среди насыпных грузов (каменный уголь, железная руда).

Изменения в составе перевозимых грузов обуславливают соответствующую трансформацию флота. Все большее распространение получает использование танкерного флота (нефтеналивные танкера, газовозы, химовозы). При этом современный флот ориентирован на приоритет соблюдения экологических стандартов и защиты окружающей среды, поскольку аварии с танкерами могут привести к крупным экологическим катастрофам. С целью защиты морской среды в эксплуатацию вводится все большее количество судов, работающих на СПГ-топливе.

Указанные тенденции функционирования морских судов и изменения состава перевозимых грузов в значительной мере влияют на состояние портовых служб, поскольку названные процессы требуют внедрения новых подходов к функционированию портов. Увеличение размера, автоматизации

и специализации судов требует развития соответствующей портовой инфраструктуры. Увеличение доли крупногабаритных судов приводит к концентрации грузов в новых портах, ориентированных на перевалку углеводородного сырья. В связи с этим, порты Балтийского региона постепенно переориентируются на предоставление судоходным компаниям доступа к альтернативным видам топлива. В целом, необходимо отметить, что современные порты на Балтике постепенно становятся индустриальными и логистическими центрами.

Таким образом, морской транспорт Балтийского региона динамично адаптируется к растущему спросу на энергию, перемещение сырья. Рассмотренные экономико-географические факторы и тенденции развития морских перевозок в Балтийском регионе, являются тесно взаимосвязанными и взаимообуславливающими, а морской транспорт является ключевым связующим звеном между экономическими центрами данного региона.

Список источников

1. Бабурина О.Н., Кондратьев С.И. Морские перевозки: тенденции развития в мировой и российской экономике // Транспортное дело России. 2016. № 5. С. 112-116.
2. Баскаков С.П., Конаков А.Г., Развозов С.Ю. Основы безопасной эксплуатации танкера. СПб.: ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2015. – 804 с.
3. Гильмундинов В.М. Мировой энергетический рынок и нефтегазовый комплекс России // Мир экономики и управления. 2004. № 4. С. 22-43.
4. Жиркова С.В. Роль Балтийского региона в сотрудничестве Россия – Евросоюз // Социально-экономические явления и процессы. 2013. № 6. [Электронный ресурс]. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/rol-baltiyskogo-regiona-v-sotrudnichestve-rossiya-evrosoyuz> (дата обращения: 01.03.2022).
5. Иванов Ю.М., Романенко А.А., Лебедев Г.В. Морские порты России – траектория развития // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 5. С. 5-14.

6. Мельник Д.А. Морской транспорт как системообразующий элемент Балтийского транснационального транспортного региона // Вестник БФУ им. И. Канта. 2013. № 1. С. 140-147.
7. Федоров Г.М., Корнеев В.С. Экономическое развитие стран Балтийского региона в 1990-2007 годах. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008. 92 с.
8. Цао Л. Международные публично-правовые проблемы регулирования морских перевозок грузов: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук – 12.00.10. М., 2011. 24 с.
9. Czermanski E. Baltic Shipping Development in Maritime Spatial Planning Aspect // Studia I Materiały Instytutu Transportu I Handlu Morskiego. 2017. № 14. P. 48-64.
10. Laurila J. Transit Transport between the European Union and Russia in Light of Russian Geopolitics and Economics // Emerging Markets Finance & Trade. 2003. № 5. P. 11-29.
11. Matczak M. Exploring the future of shipping in the Baltic Sea [Electronic resource]. URL: https://vasab.org/wp-content/uploads/2018/08/20180730_FutureShippingQuoVadis.pdf (дата обращения: 01.03.2022)
12. Tapaninen U., Inkinen T., Ruutikainen P. Business Expectations and Bottlenecks of Finnish-Russian Transport [Electronic resource]. URL: http://ek0.ru/LUT/183_third_research_meeting.pdf (дата обращения: 01.03.2022)
13. Грузооборот по портам в зоне ответственности ФГБУ «АМП Балтийского моря» [Электронный ресурс]. URL: https://www.pasp.ru/gruzooborot_za_poslednie_tri_goda (дата обращения: 01.03.2022)
14. Грузооборот портов Балтики: объем и динамика [Электронный ресурс]. URL: <https://lv.sputniknews.ru/infographics/20200326/13401761/Gruzooborot-portov-Baltiki.html> (дата обращения: 01.03.2022)

15. Итоги морских перевозок на Балтике удивили экспертов [Электронный ресурс]. URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/23/07/2020/5f1930a59a794735944c9e51 (дата обращения: 01.03.2022)
16. Перевалку удержали от обвала, но она все равно снизилась впервые с 2018 года // Газета «Коммерсант» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4654925> (дата обращения: 01.03.2022)
17. Прибалтика для России: Транзит. Калининград. Белоруссия. Финляндия. Польша [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2231985.html> (дата обращения: 01.03.2022)
18. Развитие транспортировки нефти. Энергетический бюллетень [Электронный ресурс]. URL: <https://ac.gov.ru/files/publication/a/9072.pdf> (дата обращения: 01.03.2022)
19. Регламент Европейского парламента и Совета № 1315/2013 от 11 декабря 2013 г. о руководящих принципах Союза по развитию трансъвропейской транспортной сети и отмене Решения № 661/2010 [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.03.2022)
20. «Серная директива»: куда уйдут грузы с Балтики в 2015 году? [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/polit/1874007.html> (дата обращения: 01.03.2022)
21. Статистика ФГБУ «АМП Балтийского моря» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.pasp.ru/arhiv> (дата обращения: 01.03.2022)
22. Танкер «Проспект Гагарина» успешно завершил первый коммерческий рейс по маршруту Приморск-Роттердам [Электронный ресурс]. URL: http://scf-group.ru/press_office/press_releases/item99119.html (дата обращения: 01.03.2022)
23. Транспортная стратегия Российской федерации на период до 2030 года от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в ред. распоряжения Правительства РФ от

References

1. Baburina O.N., Kondrat`ev S.I. Sea transportation: development trends in the global and Russian economy. *Transportnoe delo Rossii*, 2016, vol. 5, pp. 112-116. (In Russ.)
2. Baskakov S.P., Konakov A.G., Razvozov S.Ju. *Osnovy bezopasnoj jekspluatacii tankera* [Bases of safe operation of the tanker]. Saint Petersburg: GUMRF im. adm. S.O. Makarova, 2015. 804 p. (In Russ.)
3. Gil`mundinov V.M. World energy market and oil and gas complex of Russia. *Mir jekonomiki i upravleniya*, 2004, vol. 4, pp. 22-43. (In Russ.)
4. Zhirkova S.V. The role of the Baltic region in Russia-EU cooperation. *Social`no-jekonomicheskie yavleniya i proczessy`*, 2013, vol. 6. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/rol-baltiyskogo-regiona-v-sotrudnichestve-rossiya-evrosoyuz> [Accessed: 01.03.2022]. (In Russ.)
5. Ivanov Yu.M., Romanenko A.A., Lebedev G.V. Russian seaports - development trajectory. *Transport Rossijskoj Federacii*, 2013, vol. 5, pp. 5-14. (In Russ.)
6. Mel`nik D.A. Sea transport as a backbone element of the Baltic transnational transport region. *Vestnik BFU im. I. Kanta*, 2013, vol. 1, pp. 140-147. (In Russ.)
7. Fedorov G.M., Korneev V.S. *Jekonomicheskoe razvitie stran Baltijskogo regiona v 1990-2007 godah* [Economic development of the Baltic region countries in 1990-2007]. Kaliningrad: Izd-vo RGU im. I. Kanta, 2008. 92 p. (In Russ.)
8. Czao L. *Mezhdunarodnye publichno-pravovye problemy regulirovanija morskikh perevozok gruzov* [International public-law problems of regulation of sea transportation of goods]. Abstract of PhD thesis in Law, Moscow, 2011. 24 p. (In Russ.)
9. Czermanski E. Baltic Shipping Development in Maritime Spatial Planning Aspect. *Studia I Materialy Instytutu Transportu I Handlu Morskiego*, 2017, vol. 14, pp. 48-64.

10. Laurila J. Transit Transport between the European Union and Russia in Light of Russian Geopolitics and Economics. *Emerging Markets Finance & Trade*, 2003, vol. 5, pp. 11-29.

11. Matczak M. Exploring the future of shipping in the Baltic Sea. URL: https://vasab.org/wp-content/uploads/2018/08/20180730_FutureShippingQuoVadis.pdf [Accessed: 01.03.2022].

12. Tapaninen U., Inkinen T., Ruutikainen P. Business Expectations and Bottlenecks of Finnish-Russian Transport. URL: http://ek0.ru/LUT/183_third_research_meeting.pdf [Accessed: 01.03.2022].

13. Gruzooborot po portam v zone otvetstvennosti FGBU «AMP Baltijskogo morja» [Freight turnover at ports in the area of responsibility of the FSBI “AMP of the Baltic Sea”]. URL: https://www.pasp.ru/gruzooborot_za_poslednie_tri_goda [Accessed: 01.03.2022] (In Russ.)

14. Gruzooborot portov Baltiki: ob`em i dinamika [Freight turnover of Baltic ports: volume and dynamics]. URL: <https://lv.sputniknews.ru/infographics/20200326/13401761/Gruzooborot-portov-Baltiki.html> [Accessed: 01.03.2022] (In Russ.)

15. Itogi morskikh perevozok na Baltike udivili ekspertov [The results of sea transportation in the Baltic have surprised the experts]. URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/23/07/2020/5f1930a59a794735944c9e51 [Accessed: 01.03.2022] (In Russ.)

16. Perevalku uderzhali ot obvala, no ona vse ravno snizilas` v pervye s 2018 goda [The transshipment was kept from collapse, but it still decreased for the first time since 2018]. *Kommersant*. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4654925> [Accessed: 01.03.2022] (In Russ.)

17. Pribaltika dlya Rossii: Tranzit. Kaliningrad. Belorussiya. Finlyandiya. Pol`sha [The Baltics for Russia: Transit. Kaliningrad. Belarus. Finland. Poland]. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2231985.html> [Accessed: 01.12.2022] (In Russ.)

18. Razvitie transportirovki nefti [Development of oil transportation]. E`nergeticheskij byulleten. URL: <https://ac.gov.ru/files/publication/a/9072.pdf> [Accessed: 01.03.2022] (In Russ.)

19. Reglament Evropejskogo parlamenta i Soveta vol. 1315/2013 ot 11 dekabrya 2013 g. o rukovodyashhikh principakh Soyuza po razvitiyu transevropeskoj transportnoj seti i otmene Resheniya vol. 661/2010 [Regulation of the European Parliament and of the Council No. 1315/2013 of December 11, 2013 on the Union's guidelines for the development of the trans-European transport network and the repeal of Decision No. 661/2010]. Konsultant Pljus. URL: <http://www.consultant.ru/> [Accessed: 01.03.2022] (In Russ.)

20. «Sernaya direktiva»: kuda ujdut gruzy s Baltiki v 2015 godu? ["Sulfur Directive": where will the cargoes from the Baltic go in 2015?]. URL: <https://regnum.ru/news/polit/1874007.html> [Accessed: 01.03.2022] (In Russ.)

21. Statistika FGBU «AMP Baltijskogo moray» [Statistics of the FSBI «AMP of the Baltic Sea»]. URL: <https://www.pasp.ru/arhiv> [Accessed: 01.03.2022] (In Russ.)

22. Tanker «Prospekt Gagarina» uspešno zavershil pervyj kommercheskij rejs po marshrutu Primorsk-Rotterdam [Tanker "Prospect Gagarina" has successfully completed the first commercial voyage on the route Primorsk-Rotterdam]. URL: http://scf-group.ru/press_office/press_releases/item99119.html [Accessed: 01.03.2022] (In Russ.)

23. Transportnaya strategiya Rossijskoj federaczii na period do 2030 goda ot 22 noyabrya 2008 g. vol. 1734-r (v red. rasporyazheniya Pravitel`stva RF ot 11.06.2014 vol. 1032-r) // [Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 dated November 22, 2008 No. 1734-r (as amended by the order of the Government of the Russian Federation dated 06/11/2014 N 1032-r)]. Konsultant Pljus. URL: <http://www.consultant.ru/> [Accessed: 01.03.2022] (In Russ.)

Для цитирования: Пономаренко И.А. Экономико-географические факторы и тенденции развития морских перевозок на примере Балтийского региона //

Московский экономический журнал. № 7. 2022

Moscow economic journal. № 7. 2022

Московский экономический журнал. 2022. № 7.

URL: <https://qje.su/ekonomicheskaya-teoriya/moskovskij-ekonomicheskij-zhurnal-7-2022-37/>

© Пономаренко И.А., 2022. *Московский экономический журнал, 2022, № 7.*