САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

***ТЕПЛЯКОВ Валерий Вячеславович***

**Выпускная квалификационная работа**

***Новая транзитная политика России в государствах Прибалтики***

***New transit policy of Russia in the Baltic states***

Уровень образования: магистратура

Направление 41.04.05 «Международные отношения»

Основная образовательная программа ВМ.5559. \* «Исследования Балтийских и Северных

стран»

Научный руководитель:

доктор экономических наук,

профессор Межевич Н.М.

Рецензент:

к. п. н, доцент Болотов Д.А.

Студент:

Научный руководитель:

Работа предоставлена на кафедру

-\_\_\_\_\_\_\_-\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2019 г.

Санкт-Петербург

2019

Оглавление

[ВВЕДЕНИЕ 2](#_Toc10203821)

[ГЛАВА 1. ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНЗИТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ 6](#_Toc10203822)

[1.1. Теоретические аспекты транзитной политики 6](#_Toc10203823)

[1.2. Правовое регулирование транзитной политики Российской Федерации 10](#_Toc10203824)

[1.3 Исторические предпосылки формирования новой транзитной политики России в Прибалтике 15](#_Toc10203825)

[ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ТРАНЗИТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В ГОСУДАРСТВАХ ПРИБАЛТИКИ 22](#_Toc10203826)

[2.1. Внешнеполитические интересы России в государствах Прибалтики 22](#_Toc10203827)

[2.2. Влияние межгосударственных отношений России и стран Прибалтики на формирование товарного потока через данный регион 27](#_Toc10203828)

[2.3. Порты Балтийского региона и их влияние на транзитную политику в регионе 34](#_Toc10203829)

[ГЛАВА 3. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В ГОСУДАРСТВАХ ПРИБАЛТИКИ 39](#_Toc10203830)

[3.1. Анализ конкурентоспособности портов Балтийского региона 39](#_Toc10203831)

[3.2. Анализ динамики товарно-транспортных потоков России и Прибалтики 47](#_Toc10203832)

[3.3.Оценка дальнейшего развития транзитной политики России в государствах Прибалтики 59](#_Toc10203833)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 66](#_Toc10203834)

[Список источников и литературы 69](#_Toc10203835)

# ВВЕДЕНИЕ

Особое географическое положение государств Прибалтики, выход к морю, исторические предпосылки создали условия для экономического развития.

Выгодное географическое положение – прямой морской доступ к европейскому и российскому рынку, а также историческая ретроспектива, позволили Прибалтике занять нишу торгового посредника между Россией и государствами Европы.

Наряду с этим, общее историческое прошлое, географическое положение, межгосударственные отношения оказывают существенное влияние на транзитную политику, проводимую государствами Прибалтики и Россией в данном регионе.

Сегодня, одним из важнейших направлений внешнеторговой экономической деятельности Прибалтики является транзит через порты Балтийского региона. В данном контексте можно рассматривать порты и портовую инфраструктуру в целом не только как причалы для погрузки и разгрузки грузов, но и в как активы общегосударственного значения, позволяющие развиваться другим важным отраслям экономики. Однако, экономические интересы часто сталкиваются с интересами внешнеполитическими, что может свести на нет всю выгоду от удачного географического положения и развитой портовой инфраструктуры.

В данной магистерской диссертации рассмотрена тема транзитной политики России в Прибалтийском регионе и транзита через порты Балтии, поскольку именно порты служат координационными центрами для промышленной и транспортно-логистической деятельности и именно портовую инфраструктуру наиболее сильное влияние оказывает транзитная политика России. В данной работе транзитная политика России раскрывается с различных ракурсов: с точки зрения истории, политики и экономики. Особое внимание уделяется современному этапу – с распада Советского Союза и по настоящее время. Россия и прибалтийские государства на текущий момент имеют сложные отношения, что определяется множеством факторов и оказывает огромное влияние на экономическое сотрудничество, задавая вектор формирования экономически отношений между государствами..

Под странами Прибалтики в данной работе будет приниматься Латвия, Литва и Эстония., которые являются Балтийского региона, который образуют девять государств, расположенных у побережья Балтийского моря, а именно: Швеция, Финляндия, Россия, Эстония, Латвия, Литва, Польша, Германия и Дания.

**Актуальность темы исследования:** На протяжении многих лет, Прибалтика являлась связующим логистическим звеном между Россией и Европой. Портовая инфраструктура государств Прибалтики, созданная в советское время, активно использовалась СССР, а позже Россией, однако, когда страны Прибалтики обрели независимость, в отлаженную работу портов Балтийского региона вмешался внешнеполитический фактор - страны Прибалтики из звеньев отлаженной логистической цепочки превратились в главного конкурента России на европейском направлении, а учитывая то, что за последние годы российско-прибалтийские отношения обострились, проблемы транзита через порты Прибалтики в контексте национальных интересов России стали очень актуальными. Тем не менее, формирование межгосударственных отношений – непрерывный процесс и на сегодняшний момент необходимо переосмысление старых подходов к вопросу осуществления транзита через порты Прибалтики и выработка новой парадигмы для построения конструктивного политического диалога и экономического сотрудничества России и стран Балтии.

**Объект исследования** – Транзитная политика России в прибалтийском регионе и российско-прибалтийские отношения в контексте транзита грузов.

**Предмет исследования** – динамика транзита грузов через морские порты Прибалтики во взаимосвязи с транзитной политикой России.

**Цель работы** заключается в исследовании и анализе транзита через порты Прибалтики и определении взаимосвязи между динамикой транзита и межгосударственными отношениями Прибалтики и России.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

1) Дана общая характеристика транзитной политики России в Балтийском регионе;

2) Проведен анализ правового регулирования транзитной политики Российской Федерации в Балтийском регионе;

3) Рассмотрены исторические предпосылки формирования текущих межгосударственных отношений, дана оценка их влиянию на формирования транзитной политики России;

4)

5) Проанализирована роль морских портов в международном товарно-транспортном потоке;

7) Произведена оценка конкурентоспособности портов государств Прибалтики и Росиии в настоящее время;

8) Проанализированы экономические показатели транзита через порты Прибалтики и дана оценка значению транзита для экономики России и стран Прибалтики.

9) Дана оценка дальнейшему развитию транзита через порты Прибалтики и России, определена возможная стратегия поведения Российской Федерации, исходя из ее интересов в Балтийском регионе.

Необходимо отметить, что хотя данная тема активно освещается в прессе, системное научное изучение данного вопроса отсутствует.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в расширении и углублении представлений о роли транзита в Балтийском регионе и его значении в системе национальных внешнеполитических интересов Российской Федерации.

**Практическая значимость исследования** определяется возможностью широкого применения полученных результатов и выводов в экономической аналитике, геополитике, прогнозировании применительно к региону Балтийского моря. Ценность данного научного исследования заключается в том, что результаты и выводы могут использоваться разработки в учебных курсах, семинарах при изучении Балтийского региона. Данные исследования могут быть использованы компетентными органами при анализе и планировании внешнеполитического курса Российской Федерации.

**Источниковая база исследования.** При написании магистерской диссертации был осуществлен анализ документов, статистических данных, материалов периодических изданий, аналитических статей, монографий и материалов круглых столов, российской и зарубежной периодики, научных журналов и интернет – изданий. Кроме этого, были проанализированы нормативно - правовые акты, изучены материалы с сайтов Ассоциации морских портов России, Российской ассоциации прибалтийских исследований, а так же официальные сайты статистики Прибалтийских республик.

**Теоретическую основу для написания настоящей работы** составили работы Н.М. Межевича, С.Я. Черняка, М.Д. Портнягиной, А.Ю. Щербанина, А.А. Сергунина, С.С. Лачинского, И.В. Семеновой, Дж. Фридмана и другие

**Методологической основой дипломной работы** явился системный междисциплинарный подход, позволяющий использовать теоретические положения геополитики, экономики, политологии, географии, истории и других наук.

**В ходе исследования применялись следующие научные методы:** анализ, синтез, индукция, дедукция, исторический метод, сравнение, системный метод, метод прогнозирования, структурно-функциональный и логический метод, метод статистического анализа.

Структура работы определяется поставленными целями исследования и состоит из введения, трех глав, объединяющих 9 параграфов, заключения и списка использованных источников и литературы.

# ГЛАВА 1. ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНЗИТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ

## Теоретические аспекты транзитной политики

Транзитная политика России в  Балтийском регионе является частью государственной политики в целом – для понимания термина «транзитная политика», необходимо дать определение транзита и транзитной политики, обозначить ее основные категории и элементы, методы регулирования, выявить взаимосвязь между экономикой и политикой в контексте осуществления международных транзитных связей.

Транзит - как самостоятельная торговая операция уже играет определенную роль в российской экономике и имеет для России перспективное значение, поскольку через территорию России проходят важные международные транзитные коридоры. Так, по оценкам Министерства транспорта России, к 2030 году объем транзитных перевозок грузов возрастет более чем в три раза и достигнет 100 млн. тонн. В концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года в качестве одной из главных декларируется задача интеграции страны в глобальную транспортную систему и реализация транзитного потенциала России.

В научной литературе можно встретить следующее определение   
**государственной политики**: совокупность ценностных целей, государственно-управленческих мер, действий, порядка реализации государственно-политических решений и системы государственного управления экономическим развитием страны.[[1]](#footnote-1)

Для эффективного обеспечения государственной политики в сфере экономики, важно учитывать глобальные внешнеторговые связи России, в которых транзит играет немаловажную роль, являясь компонентом успешного экономического сотрудничества между странами. Транзит – неотъемлемая часть российской экономики.

Под **транзитом** в данной работе будет пониматься перемещение товаров с территории одного государства на территорию другого посредством таможенного оформления с применением мер таможенного контроля, но не напрямую, а через сторонние государства в соответствии с таможенным законодательством.   
В ст. 3 принимаемого сейчас законопроекта по транзиту[[2]](#footnote-2), под транзитной перевозкой (перевозкой транзитных грузов) понимается перемещение через территорию Российской Федерации грузов от пункта прибытия до пункта убытия транзитного груза, если такое перемещение является лишь частью пути, начинающегося и заканчивающегося за пределами территории России.

**Транзитная политика** – это разновидность государственной политики, охватывающая как экономический, так и политический блоки, в ней прослеживается связь между торговыми отношениями стран, таможенной сферой и транспортом, а также транспортно-логистической инфраструктурой. Она является инструментом проведения государствами своей внешнеэкономической деятельности и средством для лоббирования своих внешнеполитических интересов. Транзитную политику можно определить как комплекс государственных мер, направленных на управление транзитом при перемещении грузов, для осуществления государственных интересов и стратегических целей страны.

Транспортно-транзитный потенциал государства является своеобразным рычагом политического воздействия основных игроков на Евразийском континенте – Европейского союза, США, Китая и России[[3]](#footnote-3). Профессор Ю.А. Щербанин так отзывается о транзитной политике: «Воплощение транзитной политики в жизнь – вещь весьма деликатная, многое надо увязывать, планировать, строить и т.д.».[[4]](#footnote-4)

Одним из важнейших факторов, влияющих на транзитные грузопотоки, является **глобализация.** Благодаря развитию международных торговых связей, структурированию национального законодательства, подписанию международных соглашений, совершенствованию логистических путей доставки грузов и строительству новых инфраструктурных объектов, ежегодно наблюдается рост международных грузоперевозок.

От того, насколько хорошо организована транзитная политика государства, зависит экономическое благосостояние страны. Для обеспечения эффективной транзитной политики необходима выработка государством экономических и политических мер, направленных на повышение конкурентноспособности в сфере транзита. Государство, согласно Л.Б. Вардомскому, осуществляет транзитную политику исходя из следующих **трех элементов:**[[5]](#footnote-5)

1. Протранзитные меры – направлены на создание благоприятных условий для привлечения транзитных грузов на национальную транспортную сеть, оптимизацию транспортных издержек выхода государства на внешние рынки, способствуют эффективному вложению бюджетных средств в развитие транзита, привлечению иностранных грузов, повышению инвестиционной привлекательности России.
2. Антитранзитные (протекционистские меры) – служат для ограничения доступа к национальной сети иностранных грузовладельцев и перевозчиков, применяются в отношении использования иностранной инфраструктуры (тарифы, таможенные и административные меры). Антитранзитные меры помогают добиться расширения внутреннего рынка за счет собственных средств государства с минимумом привлечения иностранных товаров, использования экономически непривлекательных тарифных мер.
3. Политический компонент транзитной политики - связан с событиями в мире, международным сотрудничеством. Эффективная транзитная политика государства должна быть пластичной, способной оперативно изменяться, исходя из новых потребностей и условий; быть тесно взаимосвязанной с торговой и транспортной политикой; транзитная политика влияет на межгосударственные отношения, иногда развивая сотрудничество, а в иных случаях сокращая или прекращая его.[[6]](#footnote-6)

Россия обладает рядом преимуществ при осуществлении транзитной политики.

Во-первых, речь идет о выгодном *транспортно-географическом положении*: через территорию Российской Федерации проходят основные товаропотоки, она находится на перекрестке путей между Азией и Европой. Россия является каналом между СНГ и Балтией, со странами Центральной Азии, Закавказья и Среднего Востока.

Во-вторых, Россия обладает огромным *ресурсным потенциалом*, который усиливает выгоды ее транспортно-географического положения. В настоящее время львиную долю грузооборота Российской Федерации составляют энергетические ресурсы: газ, нефть.

Для повышения конкурентоспособности в области транзитных перевозок, Российская Федерация проводит особую внешнеполитическую стратегию, выстраиваемую на основе так называемой «**ресурсно-энергетической дипломатии**». Данная стратегия представляет собой использование «энергетических рычагов», проявляющихся в прекращении поставок сырья на мировые рынки, инновации производства энергетических ресурсов, использования обновленных технических возможностей и усовершенствованных финансовых механизмов.[[7]](#footnote-7)

Реализация ресурсно-энергетической дипломатии непосредственно связана с такими факторами, как внешнеэкономические интересы и геополитика государства. Взаимосвязью политических и экономических факторов в международных отношениях, исходя из пространственного положения страны или региона, занимается **геоэкономика**. Геоэкономика формулирует экономическую стратегию и тактику поведения государства на международной арене, на основе рассмотрения широкого спектра политико-экономико-географических проблем. Целью государства при осуществлении геоэкономической политики является создание условий для повышения конкурентоспособности национальной экономики на мировых рынках.

С точки зрения осуществления транзитной политики, на сегодняшний день одним из лидирующих регионов Российской Федерации, является Северо-Запад России. Объем грузов, перемещаемых через порты Балтийского бассейна, в настоящее время, составляет порядка 50 процентов от всего товарооборота страны – такая доля в товарообороте стала возможной благодаря развитию и строительству российских портов на Балтике.

Однако именно Балтийский регион представляет собой наиболее конкурентную среду – именно здесь Россия испытывала наибольший дефицит своих мощностей и именно здесь политика и межгосударственные отношения оказывали наибольшее влияние на транзит.

## Правовое регулирование транзитной политики Российской Федерации

Транзит согласно Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 г. — это провоз, движение товаров или пассажиров из одного государства в другое через лежащее на пути третье государство. Собственно, в настоящее время правовое регулирование как самого транзита, так и транзитной политики находится в стадии формирования. Транзитную политику Российской Федерации в Балтийском регионе регулируют нормы национального и международного законодательства, но четких законодательных и нормативных актов нет.

Отдельного законодательства, посвященного транзитной политике и развернутому порядку осуществления транзита в России, не существует, о таможенной процедуре транзита лишь кратко упоминается в таможенном праве. Также, определение транзита содержится в Генеральном соглашении по тарифам и торговле (ГАТТ). В ст. V ГАТТ говорится: "Товары (включая багаж), а также суда и другие транспортные средства должны считаться проходящими через территорию Договаривающейся Стороны, когда проход через такую территорию, с перегрузкой товара, со складированием его, с дроблением партией товара, с переменой вида транспорта или без таковых операций, является лишь частью полного пути, начинающегося и заканчивающегося за пределами границы Договаривающейся Стороны, через территорию которой совершается движение груза. Движение такого характера называется в настоящей Статье “транзитными перевозками”".

В связи с этим возникает много вопросов: каков порядок транзита, кто определяет транзитную политику, характер ограничений, сроки и т.д. Таким образом, необходимо отметить, что отечественное законодательство в сфере транзита грузов очень отстает от существующих реалий и потребностей общества. Модернизация и обновление правового регулирования происходит несвоевременно.

При этом, российское руководство осознает важность развития законодательства в сфере транзитной политики. На встрече с представителями транспортной сферы президент Российской Федерации В.В. Путин высказался о необходимости отдельного регулирования транзита.[[8]](#footnote-8)

25 апреля 2017 г. депутатом В.Б. Ефимовым в Государственную Думу Федерального Собрания РФ был внесен проект федерального закона «О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[[9]](#footnote-9). Данный законопроект призывает к созданию условий для развития и повышения конкурентоспособности российской транспортной системы, увеличению объёмов и ускорения перевозок транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации. Предлагаемые законопроектом меры, в будущем, позволят максимально использовать потенциал российской транспортной системы для транзита грузов, повысить ее конкурентоспособность, активизировать транспортную деятельность российских компаний.

Еще одна инициатива – регулирование транзита с помощью морских портов - заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике А. Кутепов заявляет: «Морские порты имеют важное стратегическое значение для развития экономики страны и должны соответствовать её торговым и транспортным потребностям. Совместная работа законодательной, исполнительной власти и представителей отрасли позволит разрабатывать и осуществлять максимально эффективные решения для реализации государственных задач».[[10]](#footnote-10)

Чтобы говорить о правовом регулировании транзитной политики Российской Федерации в Балтийском регионе, необходимо проанализировать законодательство России, касающееся развития портов и портовой инфраструктуры.

Одним из документов, определяющих основу для долгосрочного развития морских портов, является Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (далее - Стратегия)[[11]](#footnote-11), которая была разработана в соответствии с приказом Минтранса России. Российская Федерация от 30 июля 2010 г. № 167 «О создании рабочей группы по разработке Стратегии развития морских портов Российской Федерации».

Стратегия обеспечивает анализ существующих и перспективных грузопотоков, дает прогноз возможных изменений в грузовой базе, на основании чего делаются выводы о необходимости строительства новых морских портов, строительстве и реконструкции существующих перегрузочных комплексов, интеграции морских порты с другими видами транспорта и др.

Кроме того, особенно следует выделить Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)»[[12]](#footnote-12) (далее – Программа), поскольку транспортная политика связана с развитием транзитной сферы экономического регулирования. В качестве основных направлений Программы можно выделить повышение конкурентоспособности транспортной системы России путем реализации транзитного потенциала страны, повышение безопасности и устойчивости транспортной системы государства. Стратегически важными отмечаются такие направления, как развитие конкурентных преимуществ отечественных морских портов, расширение и укрупнение портовой инфраструктуры, создание особых портовых зон и логистических центров для обеспечения возрастающих объемов грузоперевозок и повышения доли российских портов в обеспечении переработки внешнеторговых грузов. Согласно Программе, крупнейшими морскими портами, обеспечивающими основные объемы перевалки внешнеторговых и транзитных грузов, являются Мурманск, Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Новороссийск, Восточный и Ванино. Среди перечисленных портов три относятся к российским портам Балтийского моря, что позволяет сделать вывод о развитии морских портов региона как приоритетном направлении развития транзитных перевозок в России.

Транспортная стратегия, утвержденная приказом Минтранса России[[13]](#footnote-13), указывает на необходимость развития морских портов в период 2016 – 2030 годов. Применительно к Балтийскому бассейну, речь идет о совершенствовании объектов инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности в портах Санкт-Петербург, Высоцк,   
Усть-Луга, Балтийск, развитии портов Выборг и Калининград, строительстве новых перегрузочных комплексов в портах бассейна.

В Постановлении Правительства Российской Федерации «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» подчеркивается важность экономического развития Северо-Западного федерального округа, в том числе, в документе речь идет о морских портах и сопряженных с ними железных и автомобильных дорогах.

Необходимо отметить, что на территории Санкт-Петербурга реализуется собственная программа развития транспортной системы[[14]](#footnote-14), где обозначена необходимость повышения конкурентоспособности морских портов и наращивания высокотехнологичных мощностей по перевалке внешнеторговых грузов через порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Кроме вышеуказанных правовых актов, транзитная политика должна соответствовать Концепции внешней политики Российской Федерации[[15]](#footnote-15), ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности»[[16]](#footnote-16), ФЗ о морских портах[[17]](#footnote-17).

Транзитная политика России направлена на развитие транспортной инфраструктуры и повышение доходов государства. Слабое нормативно-правовое регулирование данной сферы объясняется тем, что транзит в большинстве случаев раньше осуществлялся через страны Балтии на территории Балтийского региона. В настоящее время законодательство в сфере транзита не систематизировано и требует более детальной проработки, постепенно пробелы в законодательстве устраняются. Другой ключевой проблемой является политическая составляющая, а именно механизм согласований транзита, основанный на понятных сторонам принципах.

Именно отсутствие механизма согласования и жесткая привязка согласования к вопросам двусторонних отношений, являлось одним из факторов подтолкнувших Россию на создание собственной портовой инфраструктуры.

На сегодняшний день, формирование четкой нормативно-правовой базы – первостепенная задача не только для внутренней, но и для внешней политики России.

## 1.3 Исторические предпосылки формирования новой транзитной политики России в Прибалтике

Формирование новой транзитной политики России в Прибалтике началось с момента распада СССР и обретения государствами Прибалтики независимости. Таким образом, в 1990-е гг. Россия оказалась в зависимом положении от Прибалтики из-за расположенных там морских портов. Однако, желание и потребность развития собственной логистической инфраструктуры в данном контексте тесно переплелось с исторической памятью и привело к ряду событий, задавших вектор развития транзита во всем Прибалтийском регионе.

Сектор логистики Литвы, Латвии и Эстонии в современном виде был создан в советский период – тогда руководство СССР поставило перед собой задачу сделать Прибалтику ключевым логистическим звеном советской торговли с Европой. В рамках выполнения этой задачи была проведена комплексная модернизация прибалтийских портов. Новоталлинский морской порт прошел советскую реконструкцию и расширение. Морской порт города Таллина – к моменту распада СССР считался самым дорогостоящим инфраструктурным проектом послевоенной Европы. В рамках строительства нефтепровода «Дружба» – одного из крупнейших проектов СССР в области энергетической инфраструктуры – на ответвлениях этого нефтепровода были построены нефтеналивной терминал Бутинге в литовской Клайпеде и Вентспилсский нефтеналивной порт, в котором был запущен один из крупнейших в стране терминалов для транспортировки удобрений и продукции химической промышленности. Клайпедский и Рижский порты были подвергнуты всесторонней модернизации, в результате которой получили возможность обеспечивать транспортировку практически всех существующих видов грузов.

После обретения независимости в государствах Прибалтики произошла резкая трансформация структуры экономики – значительно выросла доля сферы услуг, на фоне падения промышленности, в результате, значение транзита для республик существенно увеличилось. Итогом либерализации экономики, с одной стороны, стало достижение необходимых макроэкономических показателей, что позволило вступить в ЕС, с другой – значительные социально-экономические издержки: в первую очередь, деиндустриализация; увеличение внешнего долга; возникновение «пузырей» на рынках кредитования и недвижимости за счет притока в прибалтийские экономики «дешевых» денег североевропейских банков; рост трудовой миграции, «утечки мозгов» и в целом сокращение населения и др.[[18]](#footnote-18) Кроме того, как отмечает известный американский экономист А. Ослунд, «экономика стран Балтии страдала от серьезных структурных трансформаций и перекосов, финансовый сектор и строительство почти вытеснили промышленное производство».[[19]](#footnote-19) В 2008 г. в Латвии и Эстонии финансовый сектор составлял не менее 24% ВВП, что вдвое выше, чем в США на пике ”пузыря”. Строительный сектор составлял от 8 до 10% ВВП». Этот же период можно назвать периодом наибольшей зависимости России от портовых мощностей Прибалтийских республик.[[20]](#footnote-20)

В условиях крушения реальной экономики, промышленности и сельского хозяйства транзит не только сохранял старые экономические связи Прибалтики с постсоветским пространством, но и обретал все большую значимость, как важный источник доходов государств.

Примечательно, что Эстония, Латвия и, в несколько меньшей степени, Литва вполне добровольно отказывались от советского промышленного наследия и выбрали бескомпромиссный путь на интеграцию с ЕС. А. Сергунин отмечает, что после распада СССР и интеграцию Прибалтики в Европейский союз, она явно потеряла мотивацию к сотрудничеству с Россией.[[21]](#footnote-21) Действительно, после обретения независимости страны Балтии, как и их соседи по восточноевропейскому региону, встали на путь политического и социально-экономического транзита. Целью и одновременно источником моделей государственного строительства стали Германия и североевропейские страны, хотя на практике многое в политических процессах (включая и собственно политический истеблишмент) было унаследовано от советской эпохи.[[22]](#footnote-22)

Надо сказать, что постсоветская Россия оказалась в весьма сложных условиях, геополитический вес страны уменьшился и влияние на соседние государства значительно сократилось. Это было связано как с внутренними проблемами – экономическим и политическим кризисом, так и с внешним проблемами – переориентация соседних государств на другие военные и политические блоки. Российская экономика являлась неконкурентоспособной, промышленность страны отставала от западной на одно или даже два поколения. По оценке американского политолога Дж. Фридмана, постсоветская Россия была не способна конкурировать с Западом на открытых мировых рынках – только внутри закрытой империи, состоящей из не менее отсталых республик.[[23]](#footnote-23)

Негативным фактором для России стало и сокращение территории, которое привело к приближению границ ЕС до минимального расстояния к Санкт-Петербургу, Калининградская область стала эксклавом России в окружении недружественно настроенных государств.[[24]](#footnote-24)

В Латвии, Литве и Эстонии критически относятся к именованию себя постсоветскими государствами. Действительно, вопрос о том, что связывает эти страны с советским прошлым сегодня, остается важнейшим ценностно-политическим вопросом. Страны Балтии, c момента получения независимости, всячески дистанцируются от совместных с Россией интеграционных проектов, а в Литве еще в 1992 г. как составная часть Конституции был принят специальный «Конституционный акт Литовской Республики о неприсоединении Литовской Республики к постсоветским восточным союзам»

Уже в 1992 году, в рамках курса на сближение с ЕС и НАТО, Прибалтика потребовала вывода российских войск со своих территорий. Это было обусловлено озабоченностью Латвии, Литвы и Эстонии своей безопасностью, страхом перед Россией. Они обратились за помощью к международным организациям и влиятельным странам Запада. Так, 10 июля 1992 г. в Хельсинки на встрече в верхах ОБСЕ был разработан и подписан документ, который призвал Россию по возможности быстрее вывести войска и заключить двусторонние договоры с прибалтийскими государствами. Аналогичный призыв был включен в резолюцию Генеральной Ассамблеи ООН от 25 ноября 1992 года. Не менее важное значение имела поддержка США, а также усилия премьер-министра Швеции Карла Бильдта, выступавшего в роли посредника на переговорах с Россией. При этом западные страны оказывали странам Балтии не только политическую и моральную поддержку, но и материальную. Россия ратифицировала договор о выводе войск только в октябре 1995 г.[[25]](#footnote-25)

Таким образом, в отношениях между Россией государствами Прибалтики изначально присутствовал конфронтационный элемент. Однако, хотя во взаимодействии России и стран Балтии речь не идет об институциональной составляющей, конкретные практики политического, экономического и гуманитарного сотрудничества говорят о сохранении этой связи. Таких примеров можно найти множество. Это и роль фактора-ирританта[[26]](#footnote-26) которая традиционно отведена России во внутриполитической борьбе и электоральных кампаниях в странах Балтии, и так называемая «оккупационная доктрина», определяющая внутри- и внешнеполитическую стратегию, и тесно связанная с ней проблема «демократического дефицита», или, проще говоря, сохранение института «неграждан» (в Эстонии их называют «лицами с неопределенным гражданством»), количество которых на 1 января 2016 г. составляло в Латвии 252 017 чел. (11,75% численности населения), в Эстонии – 81 238 чел. (6,1%). И практически несменяемость правоконсервативных элит у власти и сохранение значительной доли теневой экономики (до 40% в Латвии). И тот факт, что страны Балтии продолжают оставаться в российском культурном пространстве. Наконец, ностальгия по советскому прошлому, причем не только у русскоязычного, но и титульного населения – особенно она проявляется в ситуации, когда заявления политиков противоречат социально-экономическим реалиям. В результате оказывается, что, несмотря на присоединение к зоне евро, страны Балтии находятся в числе последних стран в ЕС по покупательной способности населения.[[27]](#footnote-27)

В приоритете для Прибалтики было присоединение к НАТО и вступление в ЕС, что противоречило интересам России. Возможно, основной причиной явной заинтересованности прибалтийских стран в данном вопросе были опасения относительно военных планов России, расширения границ. Россия как раньше, так и сейчас часто воспринимается как угроза для национальной безопасности прибалтийских стран.[[28]](#footnote-28)

Вступление прибалтийских стран в НАТО вызвало явную негативную реакцию России и спровоцировало не только охлаждение в двусторонних отношениях с прибалтийскими государствами, но и подтолкнуло Россию к пересмотру своей военной стратегии и концепции безопасности.

Таким образом, как Россией, так и Прибалтикой особо остро стали восприниматься вопросы безопасности.

Кроме того, помимо обеспечения безопасности немаловажным фактором формирования транзитной политики стали не только движение к конфронтации, но и открытое проявление враждебности.

Так, Латвия стала первой страной в мире, против которой Россия ввела экономические санкции: после того как в 1998 году в Риге полицейские избили демонстрацию русских пенсионеров, Москва прекратила нефтяной транзит через Вентспилс и запретила импорт латвийских продуктов. А крупный российский бизнес в порядке частной инициативы ввёл неофициальные санкции против Литвы: после того как правящие «ландсбергисты» отказались от продажи «Лукойлу» Мажейкяйского НПЗ, предпочтя коррупционную сделку с американцами, крупнейшие нефтяные компании России отказались поставлять нефть в терминал Бутинге.[[29]](#footnote-29)

Монополия на порты позволяла странам Балтии безбоязненно проводить свою максимально враждебную по отношению к России и русским политику: делить своих жителей на граждан и неграждан, поддерживать чеченских боевиков, требовать «компенсаций за оккупацию», предъявлять территориальные претензии. В Таллине, Риге и Вильнюсе понимали, что Москве всё равно деваться некуда: прибалтийский транзит для российского Северо-Запада был безальтернативен, поэтому с балтийскими странами всё равно пришлось бы продолжать сотрудничество.

При таком развитии отношений зависимость от транзитных стран была в итоге осознана в Москве как угроза национальной безопасности.

Поэтому с 2000 года создание новой логистической инфраструктуры, позволяющей избавиться от бывших советских республик, становится в России официальным стратегическим курсом. Газопровод «Северный поток», система нефтепроводов БТС-2 (Балтийская трубопроводная система) и российские грузовые порты в Ленинградской области (Усть-Луга, Выборг, Приморск) начали строиться в рамках этого курса.[[30]](#footnote-30)

Антироссийская политика Литвы, Латвии и Эстонии привела к коллапсу транзитной сферы в Прибалтике. В ответ на геополитическую функцию «сдерживания России» Российская Федерация разработала стратегию по диверсификации транзитных маршрутов, позволяющую осуществлять поставки нефти крупнейшим европейским покупателям, не завися до такой степени от транзитных стран. Изменения во внешнеэкономической политике, законодательстве, нацеленность российского руководства на повышение конкурентоспособности в регионе обусловили «экономическое чудо» в портовой сфере России. Стремительное развитие портов Приморск, Усть-Луга, Санкт-Петербург, запуск «Северного потока» и другие мероприятия по улучшению транспортной инфраструктуры позволили занять России стать одним из ключевых игроков в торгово-экономической сфере в регионе Балтийского моря.

Своеобразным дополнительным толчком к развитию собственной транспортной инфраструктуры России стало изменение вокруг нее экономической и политической обстановки как в регионе, так и в мире в целом. В данном контексте речь идет о санкциях, которые начали действовать в отношении Российской Федерации с 2014 года и по настоящее время со стороны ЕС, США и некоторых других стран, что сильно отражается на нашей экономике и политике. Согласно данным СМИ, Евросоюз планирует продлить санкции летом 2019 года.[[31]](#footnote-31)

Санкции оказали негативное влияние на отношения между Россией и Прибалтийскими странами, в особенности это коснулось транспортного сектора. Российским руководством было принято решение об увеличении доли собственных портов в международном транзите, установлении более независимого положения от европейских стран. Это привело к уменьшению объемов транзита грузов, перевозимых через страны Прибалтики, что воспринимается ими в качестве экономической катастрофы и угрозы политической нестабильности.

Балтийский регион – это концентрация политического и экономического противоборства государств. Геополитические условия при нестабильности экономического пространства региона и конфронтации Прибалтики привели к тому, что Россия перешла к активным действиям по проведению собственной независимой транзитной политики путем диверсификации транзита с портов Прибалтики на российские. При нынешнем состоянии политических отношений между Россией и Прибалтикой говорить о восстановлении транзитных грузопотоков стран в былых объемах не представляется возможным.

Подводя итог всему вышесказанному, хочется еще раз подчеркнуть, что именно изначальная конфронтационная политика стран Прибалтики, желание стать членами ЕС и НАТО, и, как следствие, искусственное разрушение экономической инфраструктуры советского периода, препятствование развитию российского бизнеса на территории Прибалтики привели к появлению российской альтернативы прибалтийским портам. Между тем, транзит до сих пор играет существенную роль в экономике республик, а падение грузопотока – как следствие отказа России от сотрудничества, вызывает все большее беспокойство у властей Прибалтийских государств. Так, звучат призывы сделать порты Прибалтики экономически более привлекательными для российских грузов: снизить тарифы, облегчить таможенный досмотр. Идет работа и с китайским направлениям – Прибалтика ожидает свое участие в рамках китайского проекта «Один пояс – один путь» - беспрецедентного по масштабам логистического коридора.

Однако, уже сейчас между морскими портами России и Прибалтики наблюдается острое экономическое противоборство, они обладают различной конкурентоспособностью – теперь, помимо политических разногласий и желания России обеспечить свою безопасность, Россией движет и коммерческий интерес.

Резюмируя, хочется отметить, что улучшения политических отношений между странами ожидать не приходится, корме того новая в стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030, а так же в транспортной стратегии обозначен четкий вектор развития своих перевалочных мощностей и логистики. Таким образом, можно утверждать, что Прибалтика раз и навсегда потеряла российский транзит и даже новые исторические реалии, изменение политического климата, вряд ли смогут изменить ситуацию и повлиять на, ставшую практически независимой, транзитную политику России в Балтийском регионе.

# ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ТРАНЗИТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В ГОСУДАРСТВАХ ПРИБАЛТИКИ

## 2.1. Внешнеполитические интересы России в государствах Прибалтики

Для ведения внешней политики государства необходимо, во-первых, формулирование потребностей и определение внешнеполитических целей государства, а во-вторых, их непосредственное воплощение в жизнь. Внешнеполитические цели государства складываются на основании его национальных интересов.

Задачами Российской Федерации в регионе являются активное наращивание транснациональных и трансграничных связей, поиск новых путей сотрудничества и взаимодействия, выстраивание диалога как с новыми, так и со старыми партнерами в торгово-экономических отношениях. Балтийский регион оказывает значительное воздействие на формирование современной системы международных отношений в Европе и мире.

Основной задачей внешней политики России в регионе Балтийского моря должно стать противодействие ослаблению позиций страны и создание предпосылок для их укрепления в среднесрочной перспективе[[32]](#footnote-32). Интересы Российской Федерации в регионе в первую очередь касаются политики, экономики и национальной безопасности.

Политический аспект заключается в том, что прибалтийские страны опасаются «имперских амбиций» России, а Россия воспринимает страны Балтии в качестве источника национализма и главных носителей русофобии в Восточной Европе.

Экономический аспект связан с доминированием на рынке Балтийского региона российских портов, через которые транспортируется больше половины нефти. Россия снижает свою зависимость от прибалтийских стран путем расширения сети трубопроводов, минуя транзитные страны, направляя нефть в свои порты и расширяя топливные терминалы.[[33]](#footnote-33)

Взаимосвязь политического и экономического аспектов обосновывает фактор национальной безопасности государств. Неконкурентоспособные с экономической точки зрения страны рано или поздно теряют свой военно-политический потенциал, а нарастающее отставание в уровне жизни их населения от мировых лидеров делает такие государства социально и политически нестабильными.[[34]](#footnote-34) Проигрыш в геоэкономической войне становится предпосылкой для утраты страной суверенитета. В свою очередь, неспособность страны обеспечить доступ национальной экономики к источникам энергии и сырьевых ресурсов, инвестициям и рынкам сбыта обрекает ее на проигрыш в геоэкономической конкуренции.[[35]](#footnote-35)

Основными странами, осуществляющими транзит через Прибалтику, являются Россия, Белоруссия, Китай. С уходом российских грузов важность белорусского транзита для транспортного сектора Прибалтийских государств возросла в разы. Сейчас наблюдается острое противостояние Литвы и Латвии за белорусский транзит. Беларусь использует для перемещения грузов в основном два порта: Ригу и Клайпеду, которые удобно расположены по отношению к Белоруссии, что позволяет снизить издержки[[36]](#footnote-36). Несмотря на важность белорусской грузовой базы для Литвы и Латвии, объем грузов, который генерирует Белоруссия, не способен покрыть потери от ухода российского транзита. Литовские и латвийские портовики вынуждены будут в 2017 году активно привлекать грузы из Китая и Казахстана (как часть проекта «Новый Шёлковый путь»)[[37]](#footnote-37). В перспективе Россия в целях осуществления своих внешнеполитических интересов в регионе планирует увеличение грузопотоков Республики Беларусь через порты Ленинградской области и Калининградской области за счет снижения тарифных ставок и предоставления транзитных услуг на льготных условиях.

Регион активно вовлекается в глобальную торговлю и представляет особый интерес в рамках концепции «нового шелкового пути», предложенного Китаем[[38]](#footnote-38). Китай обладает крупнейшей экономикой в мире, является ключевым экономическим партнером России. Сейчас доля КНР во внешнеторговом обороте России составляет 14%. По итогам 2016 года товарооборот вырос на 4%, до $66 млрд. По итогам первого квартала 2017 года товарооборот между Россией и Китаем вырос в долларовом эквиваленте на 29,3% ($18,5 млрд.)[[39]](#footnote-39).

В настоящее время происходит борьба России и Прибалтики за китайский транзит товаров. Прибалтика пытается интенсифицировать экономический прибалто - китайский диалог[[40]](#footnote-40), с помощью Китая Прибалтика пытается поправить свое материальное состояние, поддержать на плаву деградирующую экономику и спасти транзитную отрасль от катастрофы, к которой та стремительно движется[[41]](#footnote-41).

Россия, в свою очередь, также включена в борьбу за китайский транзит. 14-15 мая 2017 года в Пекине состоялся саммит «Шелковый путь – 2017», на котором присутствовал президент Российской Федерации – Владимир Путин. Целью визита главы государства было убеждение партнеров в Пекине в преимуществах транзита китайских товаров через территорию России и Евразийского союза, разработка рентабельных транспортных маршрутов. «Развитие китайской концепции Экономического пояса Шелкового пути сулит ряд выгод как для России, так и для ЕАЭС в целом», — считает Евгений Винокуров, директор Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития[[42]](#footnote-42).

Китайская инициатива по созданию глобальной транспортной и инвестиционной инфраструктуры «Один пояс - один путь», объединяет два проекта – «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века»[[43]](#footnote-43). В рамках этого проекта Пекин хочет восстановить древние торговые пути, связывавшие Азию, Европу и Африку. «Развитие китайской концепции Экономического пояса Шелкового пути сулит ряд выгод как для России, так и для ЕАЭС в целом», – считает Евгений Винокуров, директор Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития. Один из экономических эффектов может быть достигнут в результате роста грузоперевозок по оси Китай – Европа, полагает эксперт. Потенциал трансъевразийского транзита можно оценить в 4% от перевозок, идущих сейчас по морю[[44]](#footnote-44).

При успешной реализации данного проекта, роль Балтийского региона в товарно-транспортном потоке России возрастет, объем транзита через порты Балтийского моря увеличится. 22 мая 2017 года планируется подписание международного протокола о совместных намерениях по продвигаемому Китаем проекту масштабного экономического сотрудничества «Один пояс — один путь». Ряд европейских стран высказалось против подписания этого документа, ссылаясь на недостаточную прозрачность в вопросе конкурсных процедур и экологических требований. Из Прибалтийских республик только Эстония отказалась ратифицировать документ.[[45]](#footnote-45)

Для России реализация проекта крайне важна для осуществления собственных национальных интересов. Благодаря ему Россия может упрочить свое положение на мировой арене в качестве страны – «евразийского моста» между Западом и Востоком. Проект поможет еще больше увеличить транзитные потоки через Российскую Федерацию, тем самым, повысить эффективность транспортной инфраструктуры, сделать страну привлекательнее в инвестиционном отношении. Для российских портов СЗФО данный проект также сулит увеличение грузопотоков и развитие портовой и железнодорожной инфраструктуры, возможность еще более интенсивного экономического развития. Тем более, что дальнейшее наращивание грузооборота за счет государств Прибалтики без «китайской инициативы» представляется трудноосуществимым.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что экономические отношения, складывающиеся в регионе Балтийского моря в сфере транзита грузов, оказывают существенное влияние на определение внешнеполитических интересов в регионе.

## 2.2. Влияние межгосударственных отношений России и стран Прибалтики на формирование товарного потока через данный регион

Политические стратегии государств определяются национально-государственными интересами, которые, в свою очередь, определяются экономической самодостаточностью и безопасностью.[[46]](#footnote-46) В данной части магистерского исследования показаны взаимосвязь политики и экономики применительно к  международным отношениям, складывающимся в сфере транзитной политики между Россией и Прибалтикой.

В начале 90-х Россия оказалась в весьма сложных условиях, геополитически уязвимой. Это было связано как с внутренними, так и с внешним проблемами. Российская **экономика** являлась неконкурентноспособной, промышленность страны отставала от западной на одно или даже два поколения. По оценке американского политолога Дж. Фридмана, постсоветская Россия была не способна конкурировать с Западом на открытых мировых рынках – только внутри закрытой империи, состоящей из не менее отсталых республик[[47]](#footnote-47).

Негативным фактором для России стало и сокращение территории, которое привело к приближению границ ЕС до минимального расстояния к Санкт-Петербургу, Калининградская область стала эсклавом России в окружении недружественно настроенных государств[[48]](#footnote-48).

Когда балтийские страны обрели полный суверенитет, внешнеполитическая ориентация была выбрана не в сторону России, а в сторону Запада, даже не нейтралитета, а именно направленности на Европу, интеграции в европейские институты. Для России это было проигрышем, Прибалтика отвернулась от России. В приоритете для Прибалтики было присоединение к НАТО и вступление в ЕС, что противоречило интересам России. Возможно, основной причиной явной заинтересованности прибалтийских стран в данном вопросе были опасения относительно военных планов России, расширения границ. Россия как раньше, так и сейчас часто воспринимается как угроза для национальной безопасности прибалтийских стран.[[49]](#footnote-49)

Вступление прибалтийских стран в НАТО вызвало явную негативную реакцию России и спровоцировало не только охлаждение в двусторонних отношениях с прибалтийскими государствами, но и подтолкнуло Россию к пересмотру своей военной стратегии и концепции безопасности. [[50]](#footnote-50)

Таким образом, как Россией, так и Прибалтикой особо остро стали восприниматься **вопросы безопасности**.

Для Российской Федерации **вопросы безопасности** касались таких внешних геополитических вопросов, как вопросы военной безопасности, экономической, политической, энергетической, логистической. Вступление Прибалтики в военно-политический блок НАТО и Евросоюз привело к дополнительному нагнетанию обстановки в регионе. Охлаждение в двусторонних отношениях с прибалтийскими государствами подтолкнуло Россию к пересмотру своей военной стратегии и концепции безопасности.[[51]](#footnote-51)

Россия стала использовать экономические рычаги, в том числе торговую политику и необходимость использования транзита прибалтийскими странами для достижения своих интересов, что крайне болезненно может сказываться на них. Генерал Бридлав (НАТО) отметил использование Россией политики «экономического принуждения».[[52]](#footnote-52) Россия использует транзитные транспортировки как средство политического давления.[[53]](#footnote-53) С этой точки зрения весьма показательны взаимоотношения стран в треугольнике «Россия-Прибалтика-Германия».

Германия является одним из главных потребителей российских энергоносителей. Раньше поставки энергоносителей России приходилось осуществлять через сторонние страны, что влияло на сроки их поставок и на ценовую политику. К тому же, из-за высоких цен, существовала вероятность того, что Германия может начать закупать энергоносители где-то еще на более выгодных условиях, отказавшись от российского топлива.

Данная проблема носила не только экономический, но и геополитический характер. Страны-транзитеры, при желании и технических возможностях, могли заблокировать транзит, что привело бы к большим материальным потерям. Подобные риски для России очень опасны. В целях установления более стабильного положения на рынке и установления частичного контроля в Балтийском регионе Правительство России предприняло ряд мер для поднятия энергетического потенциала страны и строительства новых объектов инфраструктуры для транспортировки стратегически значимых грузов.

Формирование новой экономико-политической реальности привело к тому, что Россия постепенно начала работу по активному строительству собственной новой морской портовой инфраструктуры. Эти меры позволили России несколько обезопасить свою экономику и получить относительную независимость от прибалтийского транзита. Россией были осуществлены последовательные действия по увеличению мощностей пропускных комплектов портов Балтии, в особенности Усть-Луги и Приморска, что привело к изменению транзитной политики в отношении Прибалтики, сделав ее более агрессивной.

С 2011 года начал функционировать газопровод «Северный поток» («Nord Stream»), который напрямую соединил побережья России и Германии, пролегая по дну Балтийского моря. Потенциальными потребителями российского газа, которым также удобен новый газопровод стали наряду с Германией и Великобритания, Нидерланды, Франция, Дания.

Естественно то, что страны Прибалтики выступали против строительства «Северного потока». Например, Президент Латвийской ассоциации транзитного бизнеса А. Лембергс, еще до вступления Латвии в ЕС, утверждал, что «строительство газопровода по дну Балтийского моря нецелесообразно. Латвия уже свыше сорока лет стабильно обслуживает транзитные энергопотоки, гарантируя в пределах возможностей безопасность этих поставок и рассчитывает на то, что со вступлением в ЕС она не потеряет свое место в энергоснабжении ЕС».[[54]](#footnote-54) Надежды А. Лембергса не оправдались, уже сейчас можно отследить, насколько сильно упало значение Латвийской Республики, да и Прибалтики в целом, в международном энергоснабжении и транзите. Таким образом, с момента запуска «Северного потока» страны Балтии еще больше насторожились в отношении России, испугались возможного увеличения давления и влияния со стороны Российской Федерации.

Американский политолог Дж. Фридман пишет о **большой вероятности военных действий** с любой из прибалтийских стран. Большое значение в данном вопросе играют многочисленные факторы: геополитические отношения, энергетические аспекты сотрудничества, ущемление прав русских в Прибалтике и прочее. Прибалтика является и всегда будет являться тем местом, где Россия не сможет «расслабиться». Из всех точек возгорания, имеющихся сегодня на главной пограничной территории между Европейским полуостровом и материковой частью, Прибалтика представляется наиболее очевидной.[[55]](#footnote-55)

Показательна, в этом отношении, запредельно антироссийская внешняя политика Литвы: весной 2014 года президент Д. Грибаускайте сделала предложение к партнерам по НАТО на предмет применения против России пункта о коллективном отражении агрессора.

Российский политолог А.Ю. Сунгуров видит **два возможных направления развития отношений между Россией и Прибалтикой**.

а) Россия принимается в качестве «регионального зла» и фактора, обеспечивающего нарастание напряженности. Приверженцы данной точки зрения полагают, что страны Балтийского моря, благодаря своему геополитическому положению и историческому опыту, выступают своеобразным форпостом свободного западного мира и стоят на его страже. Сотрудничать с Россией, по их мнению, надо с большой осторожностью. Прибалтийские политики должны стать советниками западных стран, так как они лучше других знают, как надо вести себя с Россией. Более того, они считают, что на благо самой России необходимо разделить ее на множество небольших частей. В политике стран Балтии по отношению к Российской Федерации есть некоторое подтверждение данной позиции. В статье А. Буткуса описывается концепция сдерживания России для снижения имперских амбиций России. Идея разделения России на несколько частей находит также свое подтверждение в поддержке сепаратистских тенденций в России со стороны балтийских политиков.

б) Россия принимается в качестве естественного соседа прибалтийских стран, поэтому для обеих сторон наилучшей перспективой будет конструктивное решение всех накопившихся проблем и разногласий. Этот оптимистичный сценарий может способствовать не только налаживанию двусторонних отношений, но и превращению Прибалтики в посредника между Россией и Европой. По мнению М.Д. Портнягиной, такому позитивному раскладу мешает тот факт, что и с российской, и с балтийской стороны есть множество политиков, желающих решить внутренние проблемы с помощью нагнетания ситуации извне, с помощью поиска внешнего врага.[[56]](#footnote-56)

Многие высшие политические должности в странах Балтии занимают люди, долгое время прожившие за границей в западных странах, ведущие русофобскую риторику и обвиняющие Россию в политике империализма.[[57]](#footnote-57)

Межевич Н. М. отмечает, что России и Прибалтике в срочном порядке необходимо принимать меры по деполитизации торгово-экономических отношений, однако на практике на данном этапе взаимоотношений это не представляется осуществимым. Для России на балтийском направлении завершена долгая эпоха компромиссов по принципиальным позициям в политике и экономике. Санкционные режимы, культивируемые в Прибалтике, закрывают вопрос о соотношении экономической целесообразности и политической необходимости. Для кого-то торговля с врагом является нормой, для России этот путь не представляется оправданным.[[58]](#footnote-58)

По мнению А. Шлейфера и Д. Трейсмана, Россия последние годы «находилась в геополитическом отступлении»: сокращая свое военное присутствие и влияние, в том числе в странах Балтии, она пытается выстраивать более активные экономические отношения на многих направлениях.[[59]](#footnote-59) С данным мнением необходимо согласиться, потому что это подтверждается фактами, приведенными в качестве примеров ранее.

Учет интересов ЕС и РФ прибалтийскими странами при выстраивании своей политики – важное условие для налаживания межгосударственных отношений, обеспечения стабильного экономического развития региона.

Антироссийская политика Литвы, Латвии и Эстонии привела к коллапсу транзитной сферы в Прибалтике. Сама История вводит санкции против Прибалтики, страны которой выбрали себе геополитическую функцию «сдерживания России»[[60]](#footnote-60). В ответ Российская Федерация разработала стратегию по диверсификации транзитных маршрутов, позволяющую осуществлять поставки нефти крупнейшим европейским покупателям, не завися до такой степени от транзитных стран.[[61]](#footnote-61) Изменения во внешнеэкономической политике, законодательстве, нацеленность российского руководства на повышение конкурентоспособности в регионе обусловили «экономическое чудо» в портовой сфере России. Стремительное развитие таких портов, как Приморск, Усть-Луга,   
Санкт-Петербург, запуск «Северного потока» и другие мероприятия по улучшению транспортной инфраструктуры позволили занять России стать одним из ключевых игроков в торгово-экономической сфере в регионе Балтийского моря.

Своеобразным толчком к развитию собственной транспортной инфраструктуры России стало изменение вокруг нее экономической и политической обстановки как в регионе, так и в мире в целом. В данном контексте речь идет о санкциях, которые начали действовать в отношении Российской Федерации с 2014 года и по настоящее время со стороны ЕС, США и некоторых других стран, что сильно отражается на нашей экономике и политике. Согласно данным СМИ[[62]](#footnote-62), Евросоюз планирует продлить санкции летом 2017 года.

Санкции оказали негативное влияние на отношения между Россией и Прибалтийскими странами, в особенности это коснулось транспортного сектора.[[63]](#footnote-63) Российским руководством было принято решение об увеличении доли собственных портов в международном транзите, установлении более независимого положения от европейских стран. Это привело к уменьшению объемов транзита грузов, перевозимых через страны Прибалтики, что воспринимается ими в качестве экономической катастрофы и угрозы политической нестабильности.

В течение многих лет регион Балтийского моря отличался высокой степенью стабильности. Кардинальные изменения в мире после окончания холодной войны не привели здесь к серьезным осложнениям. Однако сотрудничество России с другими государствами региона Балтийского моря постепенно теряло динамику.

Таким образом, можно говорить о том, что Балтийский регион – это концентрация политического и экономического противоборства государств. Геополитические условия при нестабильности экономического пространства региона и конфронтации Прибалтики привели к тому, что Россия перешла к активным действиям по проведению собственной независимой транзитной политики путем диверсификации транзита с портов Прибалтики на российские. При нынешнем состоянии политических отношений между Россией и Прибалтикой говорить о восстановлении транзитных грузопотоков стран в былых объемах не представляется возможным.

## 2.3. Порты Балтийского региона и их влияние на транзитную политику в регионе

Основными странами, осуществляющими транзит через Прибалтику, являются Россия, Белоруссия, Китай. С уходом российских грузов важность белорусского транзита для транспортного сектора Прибалтийских государств возросла в разы. Сейчас наблюдается острое противостояние Литвы и Латвии за белорусский транзит. Беларусь использует для перемещения грузов в основном два порта: Ригу и Клайпеду, которые удобно расположены по отношению к Белоруссии, что позволяет снизить издержки . Несмотря на важность белорусской грузовой базы для Литвы и Латвии, объем грузов, который генерирует Белоруссия, не способен покрыть потери от ухода российского транзита. Литовские и латвийские портовики вынуждены будут в 2017 году активно привлекать грузы из Китая и Казахстана (как часть проекта «Новый Шёлковый путь») . В перспективе Россия в целях осуществления своих внешнеполитических интересов в регионе планирует увеличение грузопотоков Республики Беларусь через порты Ленинградской области и Калининградской области за счет снижения тарифных ставок и предоставления транзитных услуг на льготных условиях.

Регион активно вовлекается в глобальную торговлю и представляет особый интерес в рамках концепции «нового шелкового пути», предложенного Китаем . Китай обладает крупнейшей экономикой в мире, является ключевым экономическим партнером России. Сейчас доля КНР во внешнеторговом обороте России составляет 14%. По итогам 2016 года товарооборот вырос на 4%, до $66 млрд. По итогам первого квартала 2017 года товарооборот между Россией и Китаем вырос в долларовом эквиваленте на 29,3% ($18,5 млрд.) .

В настоящее время происходит борьба России и Прибалтики за китайский транзит товаров. Прибалтика пытается интенсифицировать экономический прибалто - китайский диалог , с помощью Китая Прибалтика пытается поправить свое материальное состояние, поддержать на плаву деградирующую экономику и спасти транзитную отрасль от катастрофы, к которой та стремительно движется .

Россия, в свою очередь, также включена в борьбу за китайский транзит. 14-15 мая 2017 года в Пекине состоялся саммит «Шелковый путь – 2017», на котором присутствовал президент Российской Федерации – Владимир Путин. Целью визита главы государства было убеждение партнеров в Пекине в преимуществах транзита китайских товаров через территорию России и Евразийского союза, разработка рентабельных транспортных маршрутов. «Развитие китайской концепции Экономического пояса Шелкового пути сулит ряд выгод как для России, так и для ЕАЭС в целом», — считает Евгений Винокуров, директор Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития .

Китайская инициатива по созданию глобальной транспортной и инвестиционной инфраструктуры «Один пояс - один путь», объединяет два проекта – «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века» . В рамках этого проекта Пекин хочет восстановить древние торговые пути, связывавшие Азию, Европу и Африку. «Развитие китайской концепции Экономического пояса Шелкового пути сулит ряд выгод как для России, так и для ЕАЭС в целом», – считает Евгений Винокуров, директор Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития. Один из экономических эффектов может быть достигнут в результате роста грузоперевозок по оси Китай – Европа, полагает эксперт. Потенциал трансъевразийского транзита можно оценить в 4% от перевозок, идущих сейчас по морю .

При успешной реализации данного проекта, роль Балтийского региона в товарно-транспортном потоке России возрастет, объем транзита через порты Балтийского моря увеличится. 22 мая 2017 года планируется подписание международного протокола о совместных намерениях по продвигаемому Китаем проекту масштабного экономического сотрудничества «Один пояс — один путь». Ряд европейских стран высказалось против подписания этого документа, ссылаясь на недостаточную прозрачность в вопросе конкурсных процедур и экологических требований. Из Прибалтийских республик только Эстония отказалась ратифицировать документ.

Для России реализация проекта крайне важна для осуществления собственных национальных интересов. Благодаря ему Россия может упрочить свое положение на мировой арене в качестве страны – «евразийского моста» между Западом и Востоком. Проект поможет еще больше увеличить транзитные потоки через Российскую Федерацию, тем самым, повысить эффективность транспортной инфраструктуры, сделать страну привлекательнее в инвестиционном отношении. Для российских портов СЗФО данный проект также сулит увеличение грузопотоков и развитие портовой и железнодорожной инфраструктуры, возможность еще более интенсивного экономического развития.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что экономические отношения, складывающиеся в регионе Балтийского моря в сфере транзита грузов, оказывают существенное влияние на определение внешнеполитических интересов в регионе. На 9 стран региона Балтийского моря приходится примерно 14% территории и 5% населения мира. Они вырабатывают почти 12% валового национального продукта всех государств земного шара. Еще больше их удельный вес в мировой торговле: это почти 15% экспорта и 12% импорта. Таким образом, в границах международного территориального разделения труда Балтийский регион играет значительную роль, если не в мировой экономике в целом, то, по крайней мере, в экономике Европы .

По мере развития глобализации, формирования единого мирового рынка возрастает конкуренция между державами в экономической сфере. Эти процессы все больше ставят государство в зависимость от конкурентоспособности национальной экономики.

Балтийский регион обладает рядом привлекательных черт для осуществления международных торговых отношений:

- выгодное географическое положение – между Европой и Азией;

- безопасность осуществления транзита;

- наличие четкой логистической структуры перевозок;

- наличие больших мощных промышленных инфраструктурных комплексов;

- высокое качество обслуживания грузов;

- высокая скорость доставки грузов в Европейские страны по сравнению с другими путями осуществления транзитных грузоперевозок .

Регион Балтийского моря - регион традиционных российских интересов, крайне важный для экономического развития страны. Через морские порты российской Балтики проходит кратчайший маршрут из Российской Федерации в Европейский Союз. Для России Балтийский регион представляет собой одну из главных территорий внешнеэкономического взаимодействия.

Экономико-географическое изучение региона необходимо для формирования внешнеэкономической политики России. С Балтийским морем тесно взаимосвязаны Санкт-Петербург, Ленинградская, Новгородская, Псковская области, а также российский эксклав на Балтике — Калининградская область.

Во внешней торговле России Северо-Западный Федеральный округ имеет огромное значение. СЗФО располагает развитым портовым хозяйством, осуществляя экспортно-импортные функции России на Балтийском море. Объем транзитных перевозок через порты Северо-Запада России ежегодно возрастает. В настоящий момент, практически половина транзита грузов РФ приходится на порты СЗФО. Это напрямую влияет на транзит через прибалтийские порты. Сейчас морская портовая инфраструктура СЗФО окрепла и набрала новые мощности, обрела новые возможности, Россия провела политику диверсификации транзита.

Из-за последовательного сокращения российского транзита через Прибалтику, особенно острое положение сейчас наблюдается в отношении портов Прибалтийских государств, так как Россия замыкает торговые грузопотоки на свои порты, тем самым лишая Прибалтику возможности для нормального функционирования своей экономики, ориентированной на транзит.

Российские порты сегодня превосходят максимальный уровень перевалки, который обеспечивали все морские порты бывшего СССР . В государственной стратегии развития транспорта Российской Федерации до 2030 года подчеркивается, что, по состоянию на 2014 год, около 60 процентов внешнеторгового оборота России осуществлялось с участием морских портов .

Динамика развития российских портов в Балтийском регионе сейчас намного превышает показатели развития прибалтийских портов. 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.

Благодаря принятым российским руководством мерам по развитию отечественных портов на побережье Балтики и переориентации российского экспорта, к настоящему моменту (2016-2017 год) по данным Ассоциации морских портов России, более 61% всего грузооборота в регионе приходится на российские порты, против 26% в 2000 . В 2013-2014 гг. почти 40% российского транзита было отгружено через Прибалтику, а еще 20 лет назад этот показатель был в два раза больше.

Для Прибалтики транзит является основой государственного благосостояния. Потеря транзита и энергетической кооперации, означает крушение экономик прибалтийских стран. Например, происходящее за последние десять лет сокращение транзита российских грузов лишает экономику Эстонии совокупных доходов в размере около 500 млн. евро ежегодно.

Резюмируя вышесказанное, необходимо отметить значимую роль портов в регионе Балтийского моря для России. В Балтийском регионе сосредоточены основные торговые каналы России на Западе. Осознав необходимость установления независимого от Прибалтики положения в сфере транзита, Российская Федерация вкладывает значительные объемы инвестиций в развитие морской портовой инфраструктуры, объемы и пропорции компонентов которой всегда зависят от географического положения страны и ее геополитических межгосударственных

# ГЛАВА 3. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В ГОСУДАРСТВАХ ПРИБАЛТИКИ

## 3.1. Анализ конкурентоспособности портов Балтийского региона

В данной части магистерского исследования будет рассмотрено понятие конкурентоспособности применительно к портам Балтийского моря, даны характеристики ряда портов Балтийского бассейна в контексте их транзитного потенциала.

На побережье Балтики располагается 94 крупных морских порта с высокоразвитой инфраструктурой, между ними наблюдается острая конкуренция в борьбе за транзит грузов.

**Конкурентоспособность** – понятие, используемое экономистами и лицами, принимающими политические решения, для обоснования мероприятий, которые должны быть реализованы в целях улучшения положения объекта мероприятий относительно других объектов, обладающих аналогичными характеристиками с точки зрения результатов функционирования данного класса объектов.[[64]](#footnote-64)

Применительно к морским портам конкуренция представляет собой процесс борьбы за существующие и перспективные грузопотоки, как на внутреннем, так и на внешнем рынке, с целью сохранения и увеличения доли рынка, а также за удовлетворение объективных или субъективных потребностей портов, судовладельцев и грузовладельцев в рамках законодательства либо в естественных условиях[[65]](#footnote-65).

Конкурентоспособность морских портов можно определить как относительное свойство, отражающее способность морского порта (или отдельного терминала) комплексно удовлетворять требованиям клиентов к характеристикам логистических процессов в рамках цепей поставок, удерживать существующий грузопоток, а также завоевывать новый, ведя конкурентную борьбу, как на внутреннем, так и на внешнем рынках за счет качественного совершенствования предоставляемых логистических услуг[[66]](#footnote-66).

За последнее время значительно выросла и полностью видоизменилась международная конкуренция портов, особенно в регионе Балтийского моря. Для СССР транзит был тесно связан с прибалтийскими портами Вентспилс (Латвия) и Клайпеда (Литва), в наименьшей степени – с портом Таллин в Эстонии из-за его географического положения и зависимости от железнодорожных маршрутов, латвийскими портами Рига и Лиепая. После распада СССР Россия лишилась множества стратегически значимых морских портов, в целях повышения конкурентоспособности экономики она была вынуждена заняться модернизацией портовой инфраструктуры и строительством новых морских портов на собственной территории. Начиная с 2001 года, на Северо-Западе России началась реализация ряда крупных инфраструктурных проектов по созданию и развитию портовых особых экономических зон и увеличению пропускной способности морских портов Усть-Луга, Выборг и Санкт-Петербург. Происходило активное развитие портовых комплексов Ленинградской, Калининградской областей и Санкт-Петербурга, железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива, формировалась транспортно-транзитная зона[[67]](#footnote-67). За последние несколько лет это привело к сокращению транзита через порты Прибалтики в разы.

Россией в рамках осуществления **политики повышения конкурентоспособности** развития морской портовой инфраструктуры были поставлены следующие **задачи:**

- обеспечение комплексного развития портов и морской инфраструктуры;

- организация эффективной работы таможенных органов и субъектов околотаможенной сферы;

- оценка степени нагрузки на тот или иной морской порт в соответствии с оснащением;

- нарастание мощностей на портах с одновременным поддержанием условий окружающей природной среды.

Для повышенияконкурентоспособности морских портов Россией были приняты такие **меры**, как:

- усовершенствование государственных механизмов управления в сфере портового регулирования;

- проведение исследований зарубежного опыта и использование пригодных для России новшеств;

- регулярное проведение аналитической работы по деятельности морских портов;

- налаживание обратной связи с потребителями услуг морских портов.

- развитие морской инфраструктуры региона;

- модернизация форм взаимодействия государства и бизнеса при транспортировке грузов через морские порты Прибалтики;

- повышение профессионализма в работе сотрудников морских портов, строгий конкурсный отбор.

В России, согласно официальным сведениям Федерального агентства морского и речного транспорта, сейчас функционирует 67 морских портов.[[68]](#footnote-68)Все порты России перечислены в специальном Реестре, который размещен на официальном сайте агентства.

Согласно списку,[[69]](#footnote-69) **российскими портами Балтийского моря** на сегодняшний день являются:

1. Большой порт Санкт-Петербург;
2. Приморск;
3. Усть-Луга;
4. Пассажирский порт Санкт-Петербург;
5. Высоцк;
6. Выборг;
7. Калининград.

Крупнейшим портом Северо-Запада России является **Большой порт   
Санкт-Петербург**. Стратегией социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года предусматривается частичный перенос портовых функций из существующих районов порта, расположенных в центральной части города, в аванпорты, а также вывод складских мощностей в периферийные районы   
Санкт-Петербургской агломерации, имеющие непосредственный выход на сеть федеральных автомобильных дорог.

Развитие порта предусматривается также за счет модернизации существующих мощностей, развития новых портовых районов в Бронке, Ломоносове, Кронштадте, увеличения доли высокотехнологичных экологически чистых грузов (контейнерных, рефрижераторных и накатных) в общем грузообороте морского порта.

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс Бронка (ММПК «Бронка») расположен на южном побережье Финского залива, вблизи города Ломоносов. Порт заработал в декабре 2015 года. Преимуществами Бронки являются короткий подходный канал, сокращающий время захода в порт до минимума, и прямой выход на кольцевую автодорогу[[70]](#footnote-70).

Переключение российских грузов из портов других стран региона Балтийского моря на ММПК «Бронка» идет за счет более выгодных условий перегрузки, сокращения затрат времени на их доставку конечным потребителям и снижения транспортно-логистических издержек грузовладельцев.

Современный порт **Приморск** расположен в Выборгском районе Ленинградской области на северо-восточном побережье пролива Бьеркезунд Финского залива. Данный порт очень быстро набирает обороты благодаря своему глубоководью и высокотехнологичности обслуживания. Приморск – единственный порт России в Балтике с глубиной, достаточной для приема крупных судов. В порту Приморск созданы глубоководные причалы 18 м, которые могут быть использованы для современных нефтеналивных танкеров. В марте 2017 года властями Ленобласти был согласован проект развития нового крупного перевалочного терминала на площади 270 га в 1,5 км от порта Приморск. Данный проект соответствует стратегии развития региона до 2030 года, одним из принципов которой является логистическое лидерство Ленинградской области. В 2017-2018 годах инвестор проведет проектно-изыскательские работы и получит разрешительную документацию. В 2019 году начнется возведение комплекса. Первая очередь будет введена в строй к 2022 году.

**Порт Усть-Луга** - один из самых значимых проектов развития морской портовой инфраструктуры, реализуемый в последние годы[[71]](#footnote-71), являетсякрупнейшим портом на Балтике, включая порты стран Балтии и Финляндии, и вторым по величине в России после Новороссийска. Порт входит в пятерку крупнейших портов Европы[[72]](#footnote-72)**.** Основная специализация - перевалка леса и угля. К конкурентным преимуществам порта относится большая глубина акватории (17,5 метров) в сочетании с коротким подходным каналом (3,7 км), наличие второго подходного канала для кругового движения судов, круглогодичная эксплуатация порта с коротким периодом ледовой проводки (около 40 дней), что делает этот порт удобным с точки зрения его географического и геостратегического положения. Порт Усть-Луга развивается как универсальный, который оказывает услуги по перевалке и дополнительной обработке более 20 категорий грузов. Огромное преимущество порта Усть-Луга перед другими портами является наличие свободных площадей для дальнейшего развития. За счет резервных территорий порт Усть-Луга может развиваться как в северном районе (Сойкинский полуостров), так и в южном - на территории, прилегающей   
к ОАО «Усть-Лужский контейнерный терминал»[[73]](#footnote-73).

**Порт Высоцк** расположен в Выборгском районе Ленинградской области, специализируется на перевалке российского угля на экспорт в страны Западной Европы. С 2008 по 2010 год в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 гг.)» в порту осуществлялись масштабные работы по реконструкции причалов, дноуглублению акватории и подходного канала. В результате дноуглубительных работ отметка дна было увеличена с 10 м до 12,7 м. Максимальная осадка принимаемых судов возросла с 9,3 м до 11,9 м. Ширина подходного канала и акватории порта составляет - 200 м[[74]](#footnote-74). В мае 2012 года правительство России приняло решение о расширении порта Высоцк за счет включения в состав его границ земельных участков и прилегающей к ним акватории, занятых объектами строящегося на мысе Путевой морского терминала, предназначенного для перевалки генеральных грузов, мощностью до 3 млн. тонн в год. Порт стремительно развивается, его грузооборот в 2016 году вырос в сравнении с показателем 2015 года на 8,22% - до 6,14 млн. тонн[[75]](#footnote-75).

**Порт Выборг –** предприятие, специализирующееся на навалочных и лесных грузах (лес, чугун, минеральные удобрения). Находится в вершине Выборгского залива в северо-восточной части Финского залива. Территория порта, находящегося в исторической части города, весьма ограничена. Современные границы порта Выборг установлены распоряжением Правительства РФ от 14 ноября 2009 г. № 1723-р[[76]](#footnote-76). Порт замерзающий, но навигация длится круглый год. Для повышения конкурентоспособности порта необходимо обновление портальной техники и проведение дноуглубительных работ, что позволило бы принимать суда большего водоизмещения[[77]](#footnote-77).

**Порт Калининград** — единственный незамерзающий порт России на Балтике. Реализация транзитных грузоперевозок через порт Калининград имеет ряд существенных трудностей. Во-первых, он имеет глубину всего 8-10 метров, этого недостаточно, чтобы принимать самые крупные суда, для которых требуется глубина 11 метров и более. Загрузка порта Калининград из-за этого сильно снижается, мощности, ресурсы используются не на максимуме.[[78]](#footnote-78) Во-вторых, в связи с географическим положением Калининградской области и напряженной геополитической обстановкой вокруг России, можно говорить о транзитной блокаде Калининграда. Под этим понимается неоправданно высокие тарифы на транзит грузов по железной дороге через Прибалтику и Белоруссию, которые, в буквальном смысле, душат региональный бизнес. Отсутствие реальных альтернатив железной дороге позволяет литовцам вести бесконечную игру, то повышая, то понижая тарифы[[79]](#footnote-79).

Крупнейшими **портами Прибалтики**, через которые осуществляется транзит грузов в Балтийском море, являются:

1. Клайпеда (Литва)

2. Рига (Латвия)

3. Таллин (Эстония)

4. Вентспилс (Латвия)

5. Силламяэ (Эстония)

6. Лиепая (Латвия)

**Порт Клайпеда** – является самым северным незамерзающим портом на Восточном побережье Балтийского моря, представляет собой самый важный и крупный транспортный центр Литовской Республики, в котором соединяются морские и сухопутные дороги в направлениях Востока и Запада[[80]](#footnote-80). Для повышения конкурентоспособности руководство Клайпедского порта планирует его расширение при помощи насыпей на территории Куршского залива, в северной - путем формирования новой территории в Балтийском море[[81]](#footnote-81).

**Порт Рига** – один из крупнейших портов в Латвии, является важным транспортным узлом в Балтийском море. Находится в южной части Рижского залива на правом берегу реки Даугава в 8 милях от её устья. Глубина входного канала порта 10—11 м. 19 причалов порта, расположенных вдоль набережной и молов, могут принимать суда с осадкой до 9 м. Порт Рига замерзает на 30— 40 дней в году, но с помощью ледоколов навигация длится круглый год[[82]](#footnote-82).

**Порт Таллин** - грузопассажирский портовый комплекс Эстонии, является государственной корпорацией, состоящей из пяти портов: Таллиннский пассажирский порт, Порт Мууга, Южный порт Палдиски, Порт Пальяссааре, порт Саарема. После портов Санкт-Петербург, Приморск и Усть-Луга является четвертым по величине портом Балтийского моря[[83]](#footnote-83). Таллинский порт изначально строился как зерновой порт и для этого был приспособлен.

**Вентспилсский свободный порт** – является крупным транспортным, транзитным и производственным центром международного значения. Относится к мультимодальным портам. К его преимуществам относятся глубокая акватория и круглогодичная навигация, порт не замерзает зимой. Благодаря незамерзающему глубоководному порту, удобным транспортным соединениям и разнообразным логистическим возможностям, Вентспилс легкодоступен для стран ЕС, СНГ и Центральной Азии[[84]](#footnote-84).

До недавней экспансии экспортных мощностей в Балтийском регионе, последовавшей за строительством порта Приморск в России, Вентспилс был самым крупным портом на Балтике и вторым по величине экспортным терминалом для российской нефти после Новороссийска. В советские времена важным маршрутом поставок нефти на Запад был нефтепровод до Вентспилса мощностью 30-40 млн. т. в год, проходящий через Белоруссию, Литву и Латвию. Из Вентспилса нефть доставлялась танкерами в Германию и Нидерланды. В настоящее время значение этого канала транспортировки нефти резко упало.[[85]](#footnote-85)

**Порт Силламяэ** – имеет очень выгодное географическое положение, является самым близким портом по отношению ЕС к России (находится всего в 25 километрах от границы). Это самый Восточный глубоководный порт ЕС, способный принимать любые самые крупные суда, заходящие в Балтийское море через Датские проливы[[86]](#footnote-86).

**Порт Лиепая** – третий по величине порт Латвии. Он расположен на побережье Балтийского моря на юго-западе Латвии и отлично защищен с моря системой молов и волнорезов. Главное преимущество этого порта – незамерзающая акватория. В Лиепае действует специальная экономическая зона, инвесторам гарантируются такие привилегии, как: льготное налогообложение, свободная таможенная зона, преференциальные сроки получения прав на землевладение, льготы ввоза товаров на территорию Латвии[[87]](#footnote-87).

По оценке доктора экономических наук, президента Российской ассоциации прибалтийских исследований Николая Межевича, транзит и транспорт обеспечивают около 12–15% ВВП трёх балтийских республик. Доля российских грузов в Латвии – 90%, в Эстонии – 93%. Состав грузопотоков Литвы более диверсифицирован: по 35% приходится на российские и белорусские грузы, ещё порядка 10% «даёт» Казахстан. Россияне на текущий момент вносят весомый вклад в загрузку всех балтийских портов: Клайпеды и терминала Бутинге, Риги, Вентспилса, Лиепаи, Таллина. Этой мощной подпитки порты в скором времени могут лишиться. В отдельных случаях исход может быть воистину драматичным. Так, в Вентспилсе российский транзит обеспечивал 80% работы порта[[88]](#footnote-88).

## 3.2. Анализ динамики товарно-транспортных потоков России и Прибалтики

Как уже отмечалось выше, межгосударственные отношения оказывают существенное влияние на экономические. Одна из задач, поставленных в ходе исследования – выявить зависимость между политикой Россий и Прибалтийских государств и товарно-транспортными потоками в исследуемом регионе.

В данной части магистерской работы проанализированы основные показатели динамики развития портов Российской Федерации в регионе Балтийского моря. В качестве критериев будут рассматриваться объем переработки грузов в морских портах и транзит грузов с помощью морского транспорта, а также будет проведен анализ динамики развития портов Прибалтики в регионе в зависимости от ее отношений с Россией.

Анализ динамики развития портов Российской Федерации требуется для обоснования значимости транзитных морских грузоперевозок для России. По данным официальной статистики[[89]](#footnote-89), была составлена таблица 1, содержащая сведения об объемах переработки грузов в морских портах Российской федерации в регионе Балтийского моря. Таблица демонстрирует существенный и устойчивый ежегодный прирост объема переработки грузов в морских портах Российской Федерации в целом и в регионе Балтийского моря в частности.

Таблица 1. Объем переработки грузов в морских портах России в 2009-2017 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Российская Федерация | СЗФО | Ленинградская  область | Санкт-Петербург | Калининградская область |
| 2009 | 496 424,502 | 222 273,588 | 108 016,8 | 50 405,448 | 12 363,04 |
| 2010 | 526 044,07 | 226 621,624 | 105 359,29 | 58 048,21 | 13 797,507 |
| 2011 | 535 589,941 | 224 955,261 | 112 343,37 | 59 989,57 | 13 357,1 |
| 2012 | 567 039,941 | 243 956,031 | 136 727,405 | 57 814,086 | 12 719,6 |
| 2013 | 589 470,372 | 260 281,732 | 144 385,787 | 57 973,888 | 13 679,247 |
| 2014 | 623 570,372 | 256 471,809 | 148 414,368 | 61 185,34 | 13 892,869 |
| 2015 | 676 670,739 | 264 201,766 | 166 516,255 | 51 513,06 | 12 708,721 |
| 2016 | 721 935,031 | 281 653,214 | 176 270,652 | 48 611,938 | 11 699,472 |
| 2017 | 753 581, 249 | 311 347,596 | 180 001, 119 | 53 649, 033 | 13 844, 178 |
| 2018 | 816 541, 119 | 319 192, 117 | 172 903, 176 | 59 325, 372 | 14 056, 18 |
| 2019\* | 269 274, 232 | 110 191, 915 | 61 473, 436 | 19 676, 49 | 3 947, 81 |
| \*-данные с января по апрель 2019 года | | | | | |

*Рис. 1. Объем переработки грузов в морских портах России в регионе Балтийского моря*

Анализируя показатели приведенных выше таблицы и диаграммы, можно увидеть рост показателей объема переработки грузов как по России в целом, так и в морских портах Северо-Западного федерального округа (СЗФО) в регионе Балтийского моря, который включает в себя порты Ленинградской области, большой порт Санкт-Петербург и порт Калининград. Необходимо отметить, что доля объема грузов, приходящихся на СЗФО составляет порядка 40-45% от общего морского грузооборота Российской Федерации, при этом большая часть грузооборота СЗФО принадлежит портам Ленинградской области (50-60%).

Используя данные таблицы 1, была проведена оценка динамики изменения объемов переработки грузов в морских портах России. Результаты приведены в таблице 2 и представляют собой процентное изменение объема переработки за год по отношению к предыдущему году. Положительное значение означает прирост показателя, отрицательное – негативную динамику и уменьшение объема переработки грузов.

*Таблица 2. Динамика изменения объема переработки грузов в морских портах России*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Период времени | СЗФО | Ленинградская  область | Санкт-Петербург | Калининградская область |
| 2009-2010 | 1,95616 | -2,46027 | 15,16257 | 11,60287 |
| 2010-2011 | -0,73531 | 6,62882 | 3,34439 | -3,19193 |
| 2011-2012 | 8,44647 | 21,70492 | -3,62644 | -4,77274 |
| 2012-2013 | 6,69207 | 5,6012 | 0,27641 | 7,54463 |
| 2013-2014 | -1,46377 | 2,79015 | 5,53948 | 1,56165 |
| 2014-2015 | 3,01396 | 12,19686 | -15,8082 | -8,52342 |
| 2015-2016 | 6,60535 | 5,85792 | -5,63182 | -7,94139 |
| 2016-2017 | 9, 8795 | 2,1256 | 9,599 | 15,50504 |
| **2017-2018** | 3, 46423 | -9,5964 | 9, 57914 | 1, 66187 |

На основе данных таблицы 2 был построен график, наглядно демонстрирующий динамику изменения объема переработки грузов (рис. 2).

*Рис. 2. Динамика изменения объема переработки грузов в морских портах России в регионе Балтийского моря.*

Таблица 2 и рис. 2. демонстрируют положительную динамику для СЗФО и Ленинградской области. Особое внимание необходимо уделить Калининградскому порту. В период с 2010 года в Калининградском порту отмечается спад объемов переработки грузов. В период 2014-2016 годов объем переработки грузов в Калининграде также падал. В 2014-2015 году грузооборот упал на 8,52%, в 2015-2016 году, по отношению к прошлому году, – еще на 7,94%. В совокупности, падение с 2014 по 2016 годы составило 15,79%,.однако в 2017 ситуация меняется – одна из причин - через порт Калининград начиная с 2016 года стали больше перевозить навалочных и насыпных грузов[[90]](#footnote-90)

Рассмотрим теперь грузооборот всех портов СЗФО по отдельности.

*Таблица 3. Грузооборот портов СЗФО (млн. тонн) за период 2014-2016 гг.*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Грузооборот портов СЗФО (млн. тонн) за период 2016-2018 гг.** | | | | | | | | | |
| № | Порт | Период времени | | | Процентное изменение за период | | Доля | | |
| 2016 | 2017 | 2018 | 2016/2017 | 2017/2018 | 2016 | 2017 | 2018 |
| 1 | Санкт-Петербург | 48,62 | 53,64 | 59,33 | 10,32 | 9,61 | 20,55 | 21,67 | 24,11 |
| 2 | Приморск | 64,42 | 57,66 | 53,48 | -11,7 | -10,7 | 27,23 | 23,29 | 21,71 |
| 3 | Усть-Луга | 93,36 | 103,29 | 98,72 | 9,6 | -4,6 | 39,46 | 39,88 | 40,5 |
| 4 | Выборг | 1,38 | 1,54 | 1,93 | 11,1 | 21,3 | 0,58 | 0,62 | 0,78 |
| 5 | Высоцк | 17,10 | 17,55 | 18,79 | 3,6 | 6,6 | 7,23 | 7,09 | 7,62 |
| 6 | Калининград | 11,70 | 13,84 | 14,52 | 16,5 | 4,69 | 4,95 | 5,59 | 5,89 |
|  | ИТОГО | 236,59 | 247, 494 | 246,321 | - | - | - | | |

На основе данных ФГБУ «Администрация морских портов балтийского моря» построена таблица 3, в которой приведены сведения за период с 2016 по 2018 г. Рисунок 3 графически отображает данные таблицы, включая процентное изменение грузооборота за период, которое показано соответствующими цветами.

*Рис. 3. Грузооборот портов СЗФО за период 2016-2018 гг.*

В начале 2000-х порт Санкт-Петербург занимал лидирующее положение в СЗФО по объемам грузооборота. Однако впоследствии его объемная доля его в грузообороте начала падать. Это связано с появлением крупных портов Приморск и Усть-Луга. Приморск стал альтернативой нефтеналивному порту Вентспилс в Латвии и на сегодняшний день занимает второе место по грузообороту в СЗФО. Порт Усть-Луга позволил разгрузить терминалы Санкт-Петербурга и сегодня является крупнейшим портом СЗФО. На 2018 год грузооборот Усть-Луги составил практически 100 млн. тонн, ожидается, что к 2020 году грузооборот может достичь 180 млн. тонн. Общая доля портов Выборг, Высоцк и Калининград составляет порядка 15 % от грузооборота СЗФО; в последние 2 года грузооборот этих портов падает.

*Таблица 4. Транзит грузов морским транспортом в России (тыс. тонн) в 2009-2017 гг.*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | *Российская Федерация* | *СЗФО* | *Ленинградская*  *область* | *Калининградская*  *область* | *Санкт-Петербург* |
| *2009* | *40 719,7* | *394* | *372* | *22* | *-* |
| *2010* | *41 211,2* | *621* | *588,3* | *32,7* | *-* |
| *2011* | *43 857,3* | *842,6* | *842,3* | *0,3* | *-* |
| *2012* | *38 964,8* | *648,2* | *646,7* | *1,5* | *-* |
| *2013* | *42 808,7* | *810* | *810* | *-* | *-* |
| *2014* | *43 340,9* | *1 231,5* | *1 231,5* | *-* | *-* |
| *2015* | *44 577,2* | *1 022,3* | *1 022,3* | *-* | *-* |
| *2016* | *47 605,8* | *1 426* | *1 426* | *-* | *-* |
| *2017* | *56 302,3* | *1489, 5* | *1489, 5* | *-* | *-* |
| *2018* | *61 413, 9* | *2 389, 1* | *2371, 9* | *-* | *9, 4* |

В таблице 4 приведены данные о транзите грузов морским транспортом в Северо-Западном Федеральном округе России . Приведенная таблица демонстрирует преобладанием показателей Ленинградской области. Диаграмма на рисунке 4 показывает, что в 2009 и 2010 году на долю Ленинградской области приходилось приблизительно 95 и 94 % от объема транзитных потоков чрез порты СЗФО. Начиная с 2011 года весь транзит в СЗФО приходится на Ленинградскую область.

*Рис. 4. Транзит грузов морским транспортом в России (тыс. тонн) в СЗФО.*

Последние несколько лет порты Прибалтики пребывают в кризисе транзитной отрасли. Начало ему было положено в 2001 году, с введением в эксплуатацию порта   
Усть-Луга и Балтийской трубопроводной системы (БТС-І) с портом Приморск.

В середине 2000-х, в связи со вступлением Эстонии, Латвии, Литвы в ЕС и повышением стоимости услуг, процесс оттока российских грузов в Усть-Лугу и другие порты Ленобласти ускорился На текущий момент ведущим фактором, стимулирующим отток грузов, являются экономические санкции, наложенные ЕС на Россию, и ответные меры последней.

По итогам **2018 года** порты Прибалтики перевалили 145,47 млн. тонн. Порт Клайпеда (Литва) за 2018 год перевалил 38,51 млн. тонн грузов, что на 5,6% выше, чем за 2016 год. Объем перевалки в порту Рига (Латвия) за 2015 год сократился на 2,5% в сравнении с показателем прошлого года — до 40 млн. 55,8 тыс. тонн. Грузооборот порта Вентспилс (Латвия) за 2018 год (за счет российского угля) снизился незначительно в сравнении с показателем 2017 года — до 20,3 млн тонн, однако, за последние 5 лет снижение было значительным - 32, 6%. Порт Таллинн (Эстония) в 2018 году показал отрицательную динамику на 10,4% в сравнении с показателем 2016 года[[91]](#footnote-91). Более подробно показатели грузооборота портов Прибалтики приведены в таблице 5.[[92]](#footnote-92)[[93]](#footnote-93) Рисунок 5 графически иллюстрирует показатели грузооборота с 2016 по 2018 гг.

*Таблица 5. Грузооборот портов стран Прибалтики (млн. тонн) за период 2016-2018 гг.*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Порт | Период времени | | | Процентное изменение за период | | Доля | | |
| 2016 | 2017 | 2018 | 2016/2017 | 2017/2018 | 2016 | 2017 | 2018 |
| 1 | Порт Клайпеда (Литва) | 40,14 | 43,23 | 44,11 | 7,72 | 2,02 | 28,89 | 32,61 | 31,04 |
| 2 | Порт Рига (Латвия) | 37,07 | 33,67 | 30,41 | -11, 06 | -10,28 | 26,68 | 23,88 | 22,23 |
| 3 | Таллин (Эстония) | 20,12 | 20,01 | 18, 03 | -0,54 | -9,12 | 14,48 | 14,19 | 13,18 |
| 4 | Вентспилс (Латвия) | 18,81 | 20,04 | 20,03 | 9,38 | -0,01 | 13,54 | 14,21 | 14,64 |
| 5 | Терминал Бутинге (Литва) | 9,32 | 9,68 | 9,92 | 3,83 | 2,46 | 6,71 | 6,86 | 7,25 |
| 6 | Силламяэ (Эстония) | 7,81 | 7,66 | 7,34 | -0,13 | -0,66 | 5,62 | 5,43 | 5,36 |
| 7 | Лиепая (Латвия) | 5,68 | 6,61 | 6,92 | 14,07 | 4,8 | 4,09 | 4,69 | 5,05 |
|  | ИТОГО | 138,94 | 140,99 | 136,76 |  | - | - | | |

*Рис. 5. Грузооборот портов стран Прибалтики (млн. тонн) за период 2016-2018 гг.*

Грузооборот портов стран Прибалтики (Латвия, Литва, Эстония) по итогам   
**2018 года** сократился на 2,7%, до 136,94 млн. тонн по отношению к 2017 году[[94]](#footnote-94).

Снижение перевалки грузов в порту Вентспилс по итогам 2018 года было незначительным (менее 0,1 %) до 20,03 млн. тонн, в порту Таллин - 9,1%, до 18,03 млн. тонн, Рига - 10,3%, до 30,41 млн. тонн.

Порт Клайпеда, занимающий лидирующую позицию, в 2018 году нарастил перевалку грузов на 2,02%, до 44,11 млн. тонн. Доля перевалки грузов портом составляет 21,4% совокупного объема. Терминал Бутинге увеличил перевалку сырой нефти на 2,6%, до 9,92 млн.тонн, порт Силламяэ сократил на 0,6%, до 7,34 млн. тонн, грузооборот через Лиепаю вырос - на 4,8%, до 6,92 млн. тонн.

Положительная динамика у некоторых портов Прибалтики имеется, но в целом картина отражает спад. Ю. Баранчик[[95]](#footnote-95) так метафорично отозвался о снижении морского транзита через прибалтийские государства: резкое снижение грузооборота прибалтийских портов – это последняя соломинка, способная сломать хребет верблюду. Однако, если в целом динамика портов Прибалтики является отрицательной, некоторые порты показывают устойчивый, пусть и небольшой рост – это прежде всего порты Литвы – так, по мнению Николая Межевича: «Белорусский транзит нефтепродуктов через Прибалтику – слабое место Союзного государства».[[96]](#footnote-96) И действительно, Литва активно и, пока что, довольно успешно борется за белорусскую нефть.

Но даже бывшие ранее очень прибыльными порты Прибалтики Вентспилс, Рига, Таллин и другие уступили место активно развивающимся российским портам Усть-Луга, Приморск, Высоцк и др. Безусловно, это является ударом по экономике всех прибалтийских стран.

В целом, сокращение транзита через Прибалтику – результат длительного и последовательного разрыва внешнеэкономических связей между Россией и Прибалтикой. Корреляцию можно проследить, если вернутся к первой главе и посмотреть исторические предпосылки формирования той политики, которая в конечном итоге может оказаться смертельной для будущего Прибалтийских портов. Время показало, что продуктивного и взаимовыгодного сотрудничества не достигнуть, поэтому политика стран изменилась в сторону обособления и обоюдного размежевания.

Если раньше динамика развития портов Прибалтики была стабильно высокой за счет недополученной выгоды России, то сейчас они уже не имеют возможности иметь такие показатели грузооборота и доходности за счет политической, экономической, геополитической несостоятельности России. Россией была сделана переоценка отечественной стратегии развития в регионе Балтийского моря, с каждым годом появляется все больше и больше новых мощностей, инфраструктурных объектов для транзита.

Однако, к сожалению, не все российские порты выносят конкуренцию. Калининград – анклав России. Имея очень удачное географическое положение, в силу своей оторванности, вынужден испытывать на себе экономическое давление прибалтийских государств - порт является заложником транзитных экономических отношений. Развитию портового комплекса региона мешают и высокие железнодорожные тарифы при транзите грузов через Литву[[97]](#footnote-97). Транзит грузов через порт Калининград сопряжен с рядом рисков, на которые не все перевозчики готовы пойти.

Объем экспортных грузов, проходящих в регионе Балтийского моря через российские порты, с начала 90-х гг. по настоящее время увеличился в десятки раз, дефицит портовых мощностей России активно снижается, в результате осуществления транзитной политики РФ, направленной на повышение конкурентоспособности морских портов России с прибалтийскими, произошло перераспределение ролей и влияния на международной арене среди стран Балтийского региона. Официальные статистические данные, приведенные ранее, доказывают преимущественное положение России по отношению к Прибалтике при анализе показателей работы морских портов по линии транзита грузов (рисунок 6).

*Рис 6. Доля грузооборота портов Восточной Балтики, %.*

Абсолютным лидером перевалки является Усть-Луга, которая контролирует почти 27 % грузопотока, затем идет Приморск (16 %) и Санкт-Петербург (почти 14 %). Следом идут порты прибалтийских стран: почти 11 % морского грузопотока Восточной Балтики контролирует соседний порт Клайпеды (Литва), 9 % — Рижский порт (Латвия), более 6 и 5 % соответственно — Вентспилс (Латвия) и Таллин (Эстония).[[98]](#footnote-98)

Тем не менее, если рассматривать прогнозы прошлых лет, не все Прибалтийские порты так легко сдают позиции. Возможно, российским грузам нет равноценной альтернативы, однако Прибалтика старается сохранить то, что имеет – например, транзит белорусских грузов, а так же возможное участие в китайской инициативе.

## Оценка дальнейшего развития транзитной политики России в государствах Прибалтики

На основании данных, полученных по результатам анализа динамики развития транзита через порты России и Прибалтики, а также учитывая межгосударственные отношения между странами, можно сделать следующие выводы:

1. Динамика грузооборота за рассматриваемые периоды (10 лет и 3 года) показывает, что транзит через российские порты за исследуемый период неуклонно возрастал. Грузооборот увеличился, несмотря на кризисы как на территории Российской Федерации в целом, так и в регионе Балтийского моря. Рост, продемонстрировали Усть-Луга, Санкт-Петербург и в целом СЗФО. Порт Приморск недавно подвергся модернизации, что должно положительно повлиять на грузооборот.[[99]](#footnote-99) Таким образом, можно сделать предположение, что данная тенденция будет наблюдаться и в ближайшей перспективе.

2. Политические отношения Российской Федерации со странами Прибалтики имеют непосредственное влияние на экономику стран-участников торгового грузооборота. Ярко выраженная конфронтационная политика Прибалтики привела к тому, что Россия постепенно перевела грузопотоки на собственные порты, что выгодно национальной экономике. На официальном уровне было принято решение о переводе к 2018 году российского транзита на порты Российской Федерации, в обход портов Прибалтийских государств. Такое заявление сделал Н. Токарев – глава российской компании «Транснефть» В подтверждение своих слов он отметил, что 2015 г. 9 млн тонн нефти было отгружено через порты Балтии, а в 2016 г. значительно меньше (около 5 млн тонн), а к 2018 г. этот показатель будет сведен к нулю.[[100]](#footnote-100) Н. Токарев делает акцент на том, что у России достаточно своих ресурсов, чтобы транспортировать нефть через российские порты. Понятно, что пока это трудноосуществимо, т.к. есть определенные виды грузов, которые необходимо отправлять через Прибалтику. Однако, взаимодействие России с портовой инфраструктурой Прибалтики продолжает сокращатся.

3. Происходит рост конкурентоспособности российских портов в регионе Балтийского моря за счет мер, принятых руководством Российской Федерации, в первую очередь, благодаря инвестированию в морскую портовую инфраструктуру региона. Можно сделать предположение, что  Российская Федерация и дальше будет вкладывать средства в такие порты русского Балтийского побережья, как Усть-Луга, Приморск, Большой порт Санкт-Петербург. Наряду с этим, возможны новые точки развития – в частности из-за «китайской инициативы». Для дальнейшего роста грузооборота Российским портам жизненно важно заполучить китайский транзит.

4. Зависимость развития российских портов на Балтике прямо пропорциональна политическим отношениям с Прибалтикой: чем они хуже, тем больше средств вкладывается в национальную экономику в регионе, соответственно, чем больше транзита проходит через порты России, тем меньше транзитных перевозок осуществляется через порты Прибалтики.

5. Антироссийские настроения, обострившиеся в последнее время на Западе, подтолкнули Россию к сокращению зависимости от портов стран Балтии и наращиванию собственных портовых мощностей, инвестированию в морскую инфраструктуру. Россией в перспективе предполагается формирование транспортно-транзитной зоны (согласованное развитие портовых комплексов Ленинградской и Калининградской областей и Санкт-Петербурга, авиационного узла в Санкт-Петербурге), рост международных и внутрироссийских пассажирских и грузовых перевозок; увеличение пропускной способности действующих на территории округа морских портов при восстановлении транспортной и иной инфраструктуры Северного морского пути.[[101]](#footnote-101)

6. Из-за проведения Прибалтийскими странами недружественной политики и переводу Российской Федерацией транзита полностью в свои порты, когда-то богатая за счет транзитных грузоперевозок Прибалтика находится сейчас на грани экономической катастрофы. Политика стран Балтии ведет к их же упадку во многих отраслях, мешает нормальному государственному развитию, дестабилизирует национальную экономику.[[102]](#footnote-102) В перспективе улучшения политических отношений между странами ожидать не приходится, из этого следует, что налаживание конструктивного диалога между Россией и Прибалтикой не представляется возможным на ближайшую перспективу. Хотя предложения для исправления ситуации в последнее время звучат все чаще. Например, эстонское руководство заявило, что цены в транзитной сфере не выдерживают конкуренции, в связи с чем все чаще звучат предложения снизить тарифы и поменьше раздражать Россию. Проведение такой политики представляется малоосуществимым, поскольку транзит, как правило, идет туда, где есть благоприятный политический и бизнес-климат. В Прибалтике в целом и в Эстонии в частности подобный благоприятный бизнес-климат был и кончился навсегда в 2007 году.[[103]](#footnote-103) Предыдущая модель сотрудничества России и Балтии теперь нецелесообразна, потому что прибалтийские страны ведут антироссийскую политику.[[104]](#footnote-104)

Тем не менее, страны Прибалтики стараются удержать те грузопотоки, которые у них остались после ухода России. Наибольшие успехи продемонстрировыала Литва, в частности, порт Кляйпеды – активно сотрудничая с Белоруссией, он сумел продемонстрировать устойчивый рост в последние годы. Можно предположить, что обсуждение вопроса транзита через литовские порты в ближайшей перспективе станет одной из тем обсуждения между российскими и белорусскими политиками. Кроме того, старается наладить сотрудничество и Латвия. Как красноречиво заметил Н.М. Межевич «Латвийский транзит подбирает то, что невыгодно России».[[105]](#footnote-105)

Москва давно пересмотрела своё отношение к прибалтийскому направлению, некогда обладавшему de facto монополией на транзит нефти и нефтепродуктов в Европу. Сокращение морских и железнодорожных перевозок из России ползучими темпами идёт всё последнее десятилетие. Причина не в каком-то там кризисе, не в падении цен на углеводороды, которыми прибалты стараются объяснить убытки портов и железных дорог. Российский грузопоток через страны Балтии редел и при 140 долларах за баррель, и до всяких санкций, тогда как объёмы грузоперевалок отечественных морских гаваней все эти годы исправно росли. Всё дело в холодной и выверенной стратегии Кремля, задача которой – перестать наконец кормить недружественные государства. «Скоро вся экспортная нефть пойдёт через наши порты – ничего прибалтам не оставим», – говорил ещё в 2002 году Владимир Путин, открывая первые нефтеналивные терминалы в Приморске. Сегодня Москва играет финальный аккорд «транзитного марша», под который российские грузы покидают Прибалтику[[106]](#footnote-106).

Экономические связи Российской Федерации с Прибалтикой сдерживаются состоянием межгосударственных отношений. Россия со странами Балтии в настоящее время проводит обоюдную политику размежевания. Однако страны Прибалтики не теряют надежды на возобновление транзитных отношений с Россией при условии налаживания отношений между государствами.

Как видно из анализа таблиц и графиков, приведенных в предыдущем параграфе, объемы перевозки грузов Россией через свои порты неуклонно возрастают. Хотя в последние годы в российской Балтике велось активное развитие портов и портовой инфраструктуры, часть грузопотока по-прежнему проходит через порты за пределами России (через Германию и Финляндию). По словам эстонского экономиста Владимира Вайнгорта, в случае нормализации отношений между Россией и Эстонией, транзит мог бы вернуться: «Транзит зависит и от нас, и от россиян. Потому что, кроме того, что растет объем переработок через порт в Ленинградской области, растет объем переработок, например, и через Антверпен. Растут объемы перевозок через финские порты. То есть не факт, что российская логистика должна замкнуться только на этих нескольких портах»[[107]](#footnote-107).

Балтийские порты строились во времена СССР в основном для перевалки нефти в страны Восточной Европы. Как говорят аналитики, если бы хорошие добрососедские отношения со странам Балтии сохранились, об альтернативных вариантах доставки грузов не было бы и речи.

А. Пасечник, руководитель аналитического управления фонда национальной энергетической безопасности, отмечает, что если бы в отношениях между Россией и Прибалтикой не было такого политического накала, российскую сторону вполне бы устраивали прибалтийские порты, «та неконструктивная позиция, которую заняли страны Балтии по отношению к России, в принципе, сподвигла (Россию) к таким диверсификационным мотивам»[[108]](#footnote-108). Также аналитик отметил чисто коммерческий интерес России в данном вопросе: «Зачем нам терять «маржу»? Перевалка каждой тонны – это 3-4 доллара, то есть будут зарабатывать наши порты, в этом смысле мы создаем ВВП страны». В отношении прибалтийских стран он сделал акцент на том, что объем транспортных услуг Прибалтики составляет порядка 40 млн. евро, из них около 20% будут потеряны за счет вывода российских грузов. Россия в этом случае получит потерянные Прибалтикой 20 % дохода, а также полную независимость поставщика.

Р. Галеев, директор по аудиту «ФинЭкспертиза» считает, что «уже сейчас можно прогнозировать спад транзита на 10-15%. Для них (страны Прибалтики) это очень существенно, заместить объемы потерянных грузооборотов сиюминутно не получится». Некоторые прибалтийские эксперты говорят о том, что вариантом замещения [[109]](#footnote-109)грузооборота им видятся такие направления, как Китай, Казахстан и Белоруссия.

Российской Федерацией было вложено достаточное количество инвестиций в собственную портовую инфраструктуру для того, чтобы все грузы, следующие на сегодняшний день, через Прибалтийские порты, шли через отечественные порты. Благодаря этому, большие денежные суммы останутся внутри страны, появится еще больше новых рабочих мест, появятся дополнительные поступления, которые пойдут как в местные, так в федеральные бюджеты. Подобную картину видеть на примере истории порта Усть-Луга, решение о создании которого было принято в 2009 году.

К. Хамлай, директор «Усть-Луга Ойл», так описывает динамику развития порта Усть-Луга: «еще в январе 2011 был принят первый поезд и в 2011 году было перевалено уже 7 млн. тонн, а дальше динамика следующая: мы практически каждый год удваивали объем производства методом перевалки – в 2011 – 7 млн. тонн, в 2012- чуть меньше, 14 млн. тонн, затем 24, 26. В прошлом году мы перевалили 28 млн. тонн, и очень рассчитываем что объем перевалки в этом году будет не меньше. Практически весь мазут, который раньше доставлялся через порты Прибалтики, в частности Эстонии – это, порядка, 16-17 млн. тонн, сегодня переваливается через наш порт»[[110]](#footnote-110).

Таким образом, на примере порта Усть-Луга, можно говорить о том, что процесс перераспределения транзитных грузопотоков на собственные порты идет полным ходом. Сегодня суммарные мощности портов Российской Федерации составляют порядка 70 млн. тонн в год, из них загружено порядка 55-60 млн. тонн, то есть, как минимум, еще 10-это тот запас, на который легко можно рассчитывать.

Согласно информационному агентству РБК[[111]](#footnote-111), ситуация, складывающаяся в отношении транзитных грузоперевозок достаточно катастрофическая для Прибалтики и в принципе, достаточно оптимистичная для России.

Однако пока у Российской Федерации нет возможности полностью замкнуть грузопотоки на собственные порты, есть следующие проблемы: отсутствие в настоящее время у России порта по перевалке высокооктановой нефтехимической продукции, которые существуют в Прибалтике. Поэтому в отношении данной категории грузов, Россия вынуждена обращаться к портам Прибалтики.

Еще одной проблемой, затрудняющей перевод грузопотоков на отечественные порты, является Белорусский вопрос, в данном контексте, речь идет о перетрансформации потоков, которые идут сейчас на Вентспилс. 90% экспорта Белоруссии идет сейчас через прибалтийские порты. Литва и Латвия активно борются за то, чтобы удержать Белорусский транзит, но ситуация такая, что решить этот вопрос комплексно не удастся.

С одной стороны, выбор направления транзитных грузоперевозок – это выбор Республики Беларусь. Однако здесь ситуация не столь очевидна, поскольку нефть и газ для двух белорусских нефтеперерабатывающих завода поставляется Российской Федерацией в размере 24 млн. тонн ежегодно, таким образом, Белоруссия является составляющей частью Российского нефтяного бизнеса. В связи с этим, возникают сложности с договоренностями.

Таким образом, если исходить из того, что ситуация со странами Прибалтики принимает необратимый характер и бизнес Латвии Литвы и Эстонии достаточно серьезно страдает, а от этого страдает и все остальное, то речь уже идет не о том, чтобы дистанцироваться от Республики Беларусь и говорить «делайте что хотите». Россия все же, воспринимает Республику Беларусь в качестве стратегического партнера, поэтому естественно, что объемы, идущие сейчас экспортно через прибалтийские порты, должны быть учтены во всей этой политике. Это все касалось вопросов нефтяного транзита.

Если же вести речь о таких грузах, как минеральные удобрения, то здесь тоже все не так гладко. Например, у российских компаний наблюдается дефицит специализированных мощностей по перевалке удобрений. Специализированного терминала на Балтике, который бы занимался перевалкой удобрений – нет. Существовали инвестиционные проекты о строительстве такого терминала в Усть-Луге, однако они остались нереализованными, логистика до сих пор во многом завязана на Прибалтику. Интересен тот факт, что через Прибалтику транзит по многим показателям падает, однако не по удобрениям, где, напротив, наблюдается увеличение грузопотока, в связи с этим можно сделать вывод о том, что логистика завязана на Прибалтику именно по удобрениям.

Если говорить об экономической составляющей вопроса и объяснить данную ситуацию, то дело в том, что вопросы нефтяного транзита относятся к вопросам стратегическим, вопросам национальной безопасности, ведь нефть и нефтепродукты – это один из основных бюджетных доходов для России, а удобрения в масштабах российской экономики не так существенны как нефть и нефтепродукты.

При этом, грузооборот через порты Прибалтики в настоящее время составляет незначительную часть экспорта российских нефтяных компаний, однако большую часть транзита для прибалтийских государств. По словам А. Усова, руководителя практики по работе с компаниями газового сектора КПНГ «Транзит существенно упал (в разы) с начала 2000 по настоящее время… с точки зрения экономики Прибалтика должна, конкурируя с вновь построенными в России мощностями предлагать России оптимальные экономические условия»[[112]](#footnote-112).

В. Чернов, главный редактор информационно-аналитического агентства Портньюз, на вопрос о том, есть ли в Российской Федерации профицитные мощности, которые бы позволили направить грузопоток в порты российской Балтики, либо Черного моря, ответил, что, «по всей видимости, направлениями, куда уйдет транзит, буду Усть-Луга и Приморск. Главный вопрос состоит не столько в том, чтобы дать заработать нашим операторам, сколько обеспечить стабильный и понятный канал поставок через российские же терминалы чтобы не зависеть от иностранных транзитных государств»[[113]](#footnote-113).

Подводя итоги вышесказанному, следует отметить, что у России прослеживается явное преимущество в потенциале роста и показателях развития. Таким образом, главными перспективами развития грузооборота портов Прибалтики является жесткая конкуренция с российскими портами, снижение общего транзита за счет перераспределения на порты РФ, минимизация транзита российских энергоносителей через Прибалтику.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог, на основании анализа данных, были получены результаты, которые показывают взаимозависимость между транзитом через порты Балтийского региона и межгосударственными отношениями России со странами Прибалтики.

В ходе написания данной магистерской диссертации удалось добиться цели и решить все поставленные задачи.

Основные выводы, представленные в работе:

1. В системе современных международных отношений вопрос транзита является экономическим вопросом, имеющим четкое политическое значение.

2. Формирование транзитной политики Российской Федерации в Прибалтике является следствием межгосударственных отношений России и государств Прибалтики. Текущий вектор транзитной политики России является защитой экономической, политической и военной безопасности страны.

3. В настоящее время в российском законодательстве наблюдается слабое нормативно-правовое регулирование транзитной отрасли. Отдельного законодательства, посвященного транзиту в сфере морских грузоперевозок, на текущий момент не существует. В ряде законодательных актов Российской Федерации, таких, как «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», «О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», говорится о высокой роли морских портов для внешнеэкономической деятельности России, подчеркивается важность экономического развития Северо-Западного федерального округа, портов Ленинградской области и г. Санкт-Петербурга.

4. Регион Балтийского моря – важнейшая для России торговая артерия. Осознав необходимость установления независимого от Прибалтики положения в сфере транзита, Российская Федерация вкладывает значительные объемы инвестиций в развитие морской портовой инфраструктуры.

5. Политические и экономические отношения, складывающихся между Россией и Прибалтийскими странами взаимосвязаны. В существующих геополитических условиях, находясь в сложных отношениях со странами Прибалтики, Россия стремится к минимизации зависимости от западных стран, развитию транспортной инфраструктуры собственных портов.

6. Балтийские порты строились во времена СССР в основном для перевалки нефти в страны Восточной Европы, фактически весь транзит в то время был завязан на Прибалтику. Если бы хорошие добрососедские отношения со странами Балтии сохранились, об альтернативных вариантах доставки грузов в настоящее время не было бы и речи.

7. Развитие морских портов – приоритетное направление развития современной России. Из-за недостаточного развития морской портовой инфраструктуры Россия имела ранее колоссальную упущенную выгоду, недостаток отечественных портовых мощностей сильно отразился на российской экономике. В настоящее время привлекается множество инвестиций для модернизации и строительства новой конкурентоспособной морской портовой инфраструктуры.

8. Роль морских портов Прибалтики и Северо-Запада России в международном товарно-транспортном потоке, направляющемся в Европу, довольно велика. С каждым годом доля перевалки грузов через российские порты возрастает, а через балтийские – уменьшается. Повышению конкурентоспособности России на Балтике способствует налаживание международных торговых связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. На Балтике также идет борьба за транзитные грузопотоки таких стран, как Китай, Белоруссия, Казахстан. Таким образом, экономические отношения, складывающиеся в регионе Балтийского моря в сфере транзита грузов, оказывают существенное влияние на определение внешнеполитических интересов Российской Федерации в Балтийском бассейне.

9. Между морскими портами России и Прибалтики наблюдается острое экономическое противоборство, они обладают различной конкурентоспособностью. Благодаря проведению эффективной политики импортозамещения и развития собственных портовых мощностей, Россия активно действует в Балтийском регионе, диверсификация транзита идет быстрыми темпами.

10. Объем переработки грузов и транзит грузов в период 2009-2018 гг. в Российской Федерации возрастал не смотря на санкции и иные экономические трудности. Таким образом, можно сделать предположение, что данная тенденция продолжится и в ближайшее годы. Главными перспективами развития грузооборота портов стран Балтии является жесткая конкуренция с российскими портами, снижение общего транзита за счет перераспределения на порты РФ, минимизация транзита российских энергоносителей через Прибалтику, что, в перспективе, может привести экономики Литвы, Латвии и Эстонии к полному упадку.

11. Однако, не все порты Прибалтики показывают отрицательную динамику и, если на Эстонии можно ставить крест, т. к. динамика отрицательная и нет альтернатив, то Латвия, и, особенно, Литва находят если и не полную, то, хотя бы, частичную замену оттоку российских грузов. На ближайшие несколько лет становится более актуальной тема борьбы за белорусский транзит.

12. Кроме того, полностью отказаться от услуг прибалтийских портов весьма затруднительно и \, несмотря на громкие заявления, Россия все еще пользуется портовой инфраструктурой Прибалтики.

13. Рост объема переработки грузов и транзит грузов должен идти не только за счет сворачивания сотрудничества со странами Прибалтики, но и за счет привлечения новых потоков грузов, прежде всего, за счет активного сотрудничества в рамках модели «Один пояс – один путь»

# Список источников и литературы

**Законодательные акты**

1. Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» //  Парламентская газета от 16 декабря 2003 г. № 232.
2. Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 N 261-ФЗ (последняя редакция)// Парламентская газета от 14 ноября 2007 г.   
   N 156-157.
3. Проект федерального закона № 159586-7 «О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»// Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации: официальный сайт. URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/addwork/scans.nsf/ID/3302267AFCD3423C4325810D003F9606/$File/159586-7_25042017_159586-7.PDF?OpenElement> (дата обращения: 04.05.2019).
4. Пояснительная записка к проекту федерального закона «О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации// Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации: официальный сайт. URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/addwork/scans.nsf/ID/3302267AFCD3423C4325810D003F9606/$File/159586-7_25042017_159586-7.PDF?OpenElement> (дата обращения: 04.05.2019).
5. Указ Президента РФ от 30.11.2016 N 640 "Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации"// "Собрание законодательства РФ", 05.12.2016, № 49, ст. 6886.
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 года № 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 09.05.2019).
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 30.06.2014 № 552 «О государственной программе Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015 – 2020 годы. URL: //http://gov.spb.ru/static/writable/ckeditor/uploads/2014/07/10/552.pdf (дата обращения: 20.03.2019).
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 (ред. от 27.02.2019) «О Федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)»// СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 09.05.2017).
9. Постановление Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 N 620 (ред. от 26.03.2014) "Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта"// СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 09.05.2017).
10. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012)// СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 09.05.2019).
11. Транспортная стратегия Российской федерации на период до 2030 года от 22 ноября 2008 г. N 1734-р (в ред. распоряжения Правительства РФ от 11.06.2014 N 1032-р)// СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 09.05.2019).
12. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 № 2575-р (ред. от 15.04.2014) «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года»// "Собрание законодательства РФ", 14.01.2013, № 2, ст. 109.
13. Распоряжение Совета Министров - Правительства РФ от 28 апреля 1993 г. N 728-р «О строительстве транспортно-технологических портовых комплексов в Финском заливе (Ленинградская область)»// Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации от 3 мая 1993 г., № 18, ст. 1670.
14. Приказ Росграницы от 10.12.2008 N 134 «Об открытии пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Приморск» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 22.12.2008 N 12942)// Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти от 29 декабря 2008 г. № 52.
15. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития России)// СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 09.05.2019).

**Источники и литература на русском языке**

1. Александрова, Т.Е. Морская инфраструктура России: теория, основные этапы развития, проблемы/ Александрова, Т.Е. СПб: «Аврора-Дизайн», 2010. - 352 с.
2. Баймухамедова, А.М. Развитие рынка транзитных грузовых перевозок железнодорожным транспортом// Известия УРГЭУ 2015 №4 (60) 125 с. http://izvestia.usue.ru/download/60/15.pdf (дата обращения 20.04.2019)
3. Воротников В. В. 25 лет независимости государств Балтии:

из Советского в Европейский Союз. Постсоветское пространство МОСКВА: Изд-во МГИМО, 2016, 23 с.

1. Вербило О.М. Тенденции в логистике, влияющие на конкурентоспособность портов/ Логистика и управление цепями поставок – 2012 - №4 (51). <http://lscm.ru/index.php/ru/po-godam/item/1146> (дата обращения 20.03.2019)
2. Жиркова, С.В. Роль Балтийского региона в сотрудничестве Россия – Евросоюз/ С.В. Жиркова // Социально-экономические явления и процессы. 2013. №6 (052). URL: http://cyberleninka.ru/article/n/rol-baltiyskogo-regiona-v-sotrudnichestve-rossiya-evrosoyuz (дата обращения: 20.05.2019).
3. Иванов, Ю.М., Романенко, А.А., Лебедев, Г.В. Морские порты России – траектория развития/ Ю.М. Иванов, А.А Романенко, Г.В. Лебедев// Транспорт Российской Федерации. – 2013. № 5(48). – С. 8-12.
4. Карпович, О.Г. Место и роль России в современном мире: вызовы и риски/ О.Г. Карпович//  Международное публичное и частное право . – 2016. № 01. – С. 11-15.
5. Межевич, Н.М. Государства Прибалтики 2.0. Четверть века «вторых республик»/ Межевич, Н.М. М.: Ассоциация книгоиздателей «Русская книга», 2016. – 272 с.
6. Межевич, Н.М. Приграничное сотрудничество и практика деятельности еврорегионов на Северо-Западе России и в Республике Беларусь: практический опыт, законодательное обеспечение/ Н.М. Межевич. СПб: «Издательство «Левша».   
   Санкт-Петербург», 2009. – 260 с.
7. Межевич, Н.М., Черняк, С.Я. Энергетические аспекты экономической дипломатии Российской Федерации: проблемы и перспективы балтийского направления/ Н.М. Межевич, С.Я. Черняк. СПб: Изд-во СПбГУ, 2008. -145 с.
8. Межевич Н.М., Кретинин Г.В., Федоров Г.М. К вопросу об экономико-географической структуризации Балтийского региона / Н.М. Межевич, Г.В. Кретинин, Г.М. Федоров// Балтийский регион. - 2016. №3. – С. 15-29.
9. Межевич Н.М. Экономические аспекты Российско-Прибалтийских отношений в 2007-2008 годах // Балтийский регион. 2009. Выпуск № 1, 103 c.
10. Межевич Н.М. Проблемы и перспективы экономических отношений России и государств Прибалтики в условиях санкционных режимов. Научные доклады Российской ассоциации прибалтийских исследований Серия 2. Социально-экономическое развитие. 2017. 58 с.
11. Межевич, Н.М. Государства Прибалтики 2.0. Четверть века «вторых республик// Ассоциация книгоиздателей «Русская книга», 2016, 270 с.
12. Носович, А. Задворки Европы. Почему умирает Прибалтика/ Носович, А. - М.: Алгоритм, 2015. – 304 с.
13. Поподько Г.И., Нагаева О.С.  Возможности и ограничения реализации крупномасштабного инвестиционного проекта в новых экономических условиях на примере морского порта Усть-Луга / Г.И. Поподько, О.С Нагаева// Балтийский регион. – 2015. № 3 (25). –. 172 с.
14. Портнягина, М.Д. Страны Балтии во внешней политике Федеративной Республики Германия и Российской Федерации в 1990-е годы - начале XXI в./ М.Д. Портнягина. СПб: Изд-во СПбГУ, 2014. - 166 с.
15. Сулакшин С.С. Государственная экономическая политика и Экономическая доктрина России. К умной и нравственной экономике / под ред. С.С. Сулакшина В 5 т. Т. I. М.: Научный эксперт, 2008. - 840 с.
16. Тарасов, М.Я. Вывод российских войск с территории Эстонии, Латвии и Литвы в 90-е годы 20 века/ М.Я. Тарасов // Материалы работы круглого стола 22 мая 2008 г.: «Экономические интересы государств на Севере Европы и в Балтийском регионе, их влияние на военно-политические отношения Российской Федерации с определенными государствами. История и современность». / Северо-Западная академия государственной службы (СПб); ред. А.А. Михайлов. - СПб: Альба, 2008. - 250 с. - С. 52-50.
17. Федоров, Г.М., Корнеевец, В.С. Экономическое развитие стран Балтийского региона в 1990-2007 годах/ Г.М. Федоров, В.С. Корнеевец. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008. - 92 с.
18. Фридман, Дж. «Горячие» точки. Геополитика, кризис и будущее мира/ Фридман, Дж.. - СПб: Питер. 2016. – 400 с.
19. Худолей К. Регион Балтийского моря в условиях обострения международной обстановки / Худолей К. Балтийский регион .- 2016 №01. – 159 с.
20. Цветков, В.А., Зоидов, К.Х., Медков, А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Балтии/ Цветков, В.А., Зоидов, К.Х., Медков, А.А. - М.: ЦЭМИ РАН, 2012. – 175 с.
21. Черницына, С.Ю. Роль энергетической дипломатии в формировании внешней политики России на современном этапе/ Черницына, С.Ю. - М.: Научное обозрение, 2015. – 163 с.
22. Шаститко, А.Е. Конкурентоспособность региона: содержание, факторы, политика/ А.Е. Шаститко// Балтийский регион. – 2009. - № 1. - С. 11-31.
23. Шелест, К.Д. Классификация морских портов Балтийского региона/ К.Д. Шелест// Вестник СПбГУ. Сер. 7. - 2005. Вып. № 3. - С. 119-126.
24. Щербанин, Ю.А. Насколько выгоден России транзит?/ Ю.А. Щербанин// Транспорт Российской Федерации. -2007. № 12. – С. 54-56.

**Интернет-ресурсы**

1. Баранчик, Ю. Транзит из России и Прибалтика: расплата будет горькой/ Баранчик, Ю. URL: <https://news-front.info/2016/09/13/tranzit-iz-rossii-i-pribaltika-rasplata-budet-gorkoj-yurij-baranchik/> (дата обращения: 01.05.2019).
2. Вардомский, Л.Б. Транзитная политика России в контексте интеграции постсоветского пространства/ Л.Б. Вардомский. URL: https://goo.gl/F0Npou (дата обращения: 01.04.2019).
3. Зеленина, А. Остров невезения: когда Калининград вырвется из блокады Литвы и Белоруссии?/ Зеленина, А. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2262777.html?google_editors_picks=true> (дата обращения: 09.05.2019).
4. Зеленина, А. Секрет политического величия Лукашенко: транзитные игры вокруг Белоруссии / Зеленина, А. URL: https://regnum.ru/news/economy/2229212.html (дата обращения: 22.05.2019).
5. Зеленина, А. Любви не будет: почему Белоруссия не повезет нефть в российские порты/ Зеленина, А. URL: https://regnum.ru/news/economy/2201172.html. (дата обращения: 15.05.2019).
6. Зеленина, А. Порты: Россия забрала из Прибалтики нефть, осталось забрать контейнеры./ Зеленина, А. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2064898.html> (дата обращения - 11.05.2019).
7. Карсаков, С. Порт ждёт новая жизнь. Выборгский морской терминал сменил владельцев/ Карсаков, С. URL: <http://vyborg-press.ru/articles/963/> (дата обращения: 17.05.2019).
8. Крашевский, А. СМИ: Эстония откажется подписывать протокол о намерениях по проекту "Шелкового пути"/ Крашевский, А. URL: <http://rus.err.ee/595928/smi-jestonija-otkazhetsja-podpisyvat-protokol-o-namerenijah-po-proektu-shelkovogo-puti> (дата обращения: 01.05.2019).
9. Кутепов, А. Морские порты имеют стратегически важное значение для развития экономики страны. URL: <http://expertnw.ru/Business-panorama/senator-andrey-kutepov-morskie-porty-imeyut-strategicheski-vazhnoe-znachenie-dlya(дата> обращения:30.04.2019).
10. Ландсбергис в очередной раз напугал Запад Россией. URL: <http://www.rubaltic.ru/news/25022016-landsbergis-rossiya/> (дата обращения: 03.04.2019).
11. Павиленене, Д., Грузооборот в портах восточного побережья Балтийского моря в январе-декабрь уменьшился на 0,1 %/ Павиленене, Д. URL: <http://www.baltic-course.com/rus/transport/?doc=116332> (дата обращения: 17.05.2019).
12. Стариков, А. Надежда на Китай: Прибалтика интересна Пекину лишь в связке с Россией/ Стариков, А. URL: <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/21032017-pribaltika-interesna-pekinu-lish-v-svyazke-s-rossiey/> (дата обращения: 15.05.2019).
13. Межевич, Н.М. Эстонский транзит больше не рентабелен/ Межевич Н. URL: / <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/22022017-estonskiy-tranzit-bolshe-ne-rentabelen/> (дата обращения: 20.04.2019).
14. Носович, А. В Прибалтике надеются сотрудничать с Китаем в обход России / Носович, А. URL: / <http://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/03052017-v-pribaltike-nadeyutsya-sotrudnichat-s-kitaem-v-obkhod-rossii/> (дата обращения: 15.05.2019).
15. Стариков, А. Транзит раздора: Латвия и Литва вынуждены сражаться за Беларусь/ Стариков, А. URL: <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/131016-tranzit-razdora/> (дата обращения: 10.05.2019).
16. Стариков, А. Надежда на Китай: Прибалтика интересна Пекину лишь в связке с Россией/ Стариков, А. URL: http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/21032017-pribaltika-interesna-pekinu-lish-v-svyazke-s-rossiey/ (дата обращения: 15.05.2019).
17. Тимофеев, А. Развитие транспортной инфраструктуры России: игра на опережение? / А. Тимофеев. URL: <http://media.rspp.ru/document/1/b/e/be9521a4b0bedae86fc3600443caee68.pdf> (дата обращения: 20.03.2019).
18. Удальцов, А. Наши отношения продолжают деградировать/ А. Удальцов// <https://eadaily.com/ru/news/2016/04/25/posol-rossii-v-litve-nashi-otnosheniya-prodolzhayut-degradirovat> (дата обращения: 03.05.2019).
19. Фаляхов, Р. Президент собрался в путь. «Шелковый путь – 2017»: в чем интерес России?/ Фаляхов, Р. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2017/05/13/10671401.shtml> (дата обращения: 14.05.19).
20. Шамшиев, А. Начало конца: итоги-2016 для прибалтийского транзита/ Шамшиев, А. URL: <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/261216-itogi-2016-dlya-pribaltiyskogo-tranzita/> (дата обращения 18.05.2019).
21. Порты: Россия забрала из Прибалтики нефть, осталось забрать контейнеры. URL: https://regnum.ru/news/economy/2064898.html (дата обращения - 11.05.2019).
22. Доклад ИА РЕГНУМ. Порты: Эстония отказала Китаю с его «Шёлковым путём». URL: <https://regnum.ru/news/economy/2277245.html> (дата обращения: 20.05.19).
23. Доклад ИА РЕГНУМ. Прибалтика для России: Транзит. Калининград. Белоруссия. Финляндия. Польша. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2231985.html> (дата обращения: 15.05.2017).
24. Ринкевичc Э.: пока Латвия сидит, как зайчик под елкой, рядом бродит страшный волк URL:<https://ru.sputniknewslv.com/Latvia/20170126/3742886/rinkevichas-sejm-vystuplenie-vneshnjaja-politika.html> (дата обращения: 20.02.2019)
25. Экспертное мнение интернет издания Sputnik Латвия: хотят ли русские войны. URL: <https://m.ru.sputniknewslv.com/opinion/20170301/4047645/issledovanie-minoborony-latvija-russkie-latyshi-vojna-jeksperty-mnenie.html> (дата обращения: 02.05.2019).
26. Эстония теряет миллионы от сокращения российского транзита. URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/economics/logistics/37238-estoniya-tepyaet-milliony-ot-sokpashteniya-possiyskogo-tpanzita.html> (дата обращения: 02.05.2019).
27. Reuters: ЕС намерен продлить действие антироссийских санкций. URL: <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/4220345>(дата обращения: 30.03.2019).
28. Порт ждёт новая жизнь. Выборгский морской терминал сменил владельцев. http://vyborg-press.ru/articles/963/ (дата обращения: 17.05.2019)\
29. Грузооборот портов Прибалтики по итогам 2016 года сократился на 4,5% - до 138,9 млн тонн. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/gruzooborot-portov-pribaltiki-po-itogam-2016-goda-sokratilsya-na-4-5-do-138-9-mln-tonn/> (дата обращения: 17.05.2019).
30. Грузооборот порта Приморск в Ленобласти должен вырасти до 40 млн тон

URL: <https://regnum.ru/news/2531273.html> (дата обращения: 17.05.2019).

1. Межевич, Н. Латвия через несколько лет может лишиться своей последней крупной грузовой базы из России – угля/ URL:/ https://lv.sputniknews.ru/economy/20181022/9739994/Mezhevich-latvijskij-tranzit-podbiraet-to-chto-nevygodno-Rossii.html (дата обращения: 20.04.2019).
2. Как Прибалтика теряла российский транзит URL: <https://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/270416-tranzit/> (дата обращения: 20.04.2019).

**Официальные сайты**

1. Федеральное агентство морского и речного транспорта России: официальный сайт. URL: <http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy_transport/reestr_mp.html> (дата обращения: 03.05.2019).
2. Ассоциация морских торговых портов: официальный сайт. URL: <http://www.morport.com/rus/news/document1868.shtml> (дата обращения: 20.04.2019).
3. Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС) России. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/35036> (дата обращения: 01.05.2019).

URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/39233> (дата обращения: 01.05.2019).

1. Вентспилсский свободный порт: официальный сайт. URL: <http://www.portofventspils.lv/ru> (дата обращения: 18.05.2019).
2. Клайпедский порт: официальный сайт. URL: <http://www.portofklaipeda.lt/o-porte> (дата обращения: 17.05.2019).
3. Порт Рига. URL: <http://portsinfo.ru/ports/88-port-latvii/862-port-riga> (дата обращения: 17.05.2019).
4. Порт Силламяэ: официальный сайт. URL: <http://www.silport.ee/gen_info.html> (дата обращения 18.05.2019).
5. Порт Лиепая. URL: <http://www.lscompany.lv/index.php/ru/index/C188> (дата обращения 18.05.2019).
6. ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря»: официальный сайт. URL: <http://www.pasp.ru/port_vyborg1> (дата обращения: 17.05.2019).

URL: http://www.pasp.ru/port\_ust-luga (дата обращения: 17.05.2019).

1. Общество с ограниченной ответственностью «Порт Высоцкий». Официальный сайт. URL: http://www.port-vysotsky.ru/?page\_id=152 (дата обращения: 17.05.2019).
2. ФГБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ» Официальный сайт. URL: http://www.pasp.ru/port\_vyborg1 (дата обращения: 17.05.2017); URL: <http://www.pasp.ru/statistika>
3. Portsinfo [Электронный ресурс] http://portsinfo.ru/ports/88-port-latvii/862-port-riga (дата обращения: 17.05.2019)
4. Portnews [Электронный ресурс] Грузооборот ООО «Порт Высоцкий» за 4 месяца 2017 года вырос на 16% - до 2,26 млн. тонн <http://portnews.ru/news/238458/>   
   (дата обращения: 17.05.2019)
5. Portnews [Электронный ресурс] Грузооборот порта Таллинн (Эстония) за 3 месяца 2017 года сократился на 5% - до 5 млн. тонн. URL: <http://portnews.ru/news/237073/> (дата обращения: 17.05.2019).
6. Portnews [Электронный ресурс] Грузооборот ООО «Порт Высоцкий» за 4 месяца 2017 года вырос на 16% - до 2,26 млн тонн. URL: <http://portnews.ru/news/238458/> (дата обращения: 17.05.2019).
7. Portnews [Электронный ресурс] Грузооборот порта Таллинн (Эстония) за 3 месяца 2017 года сократился на 5% - до 5 млн тонн <http://portnews.ru/news/237073/> (дата обращения: 17.05.2019)
8. SIA LOGISTICS SOLUTIONS COMPANY [Электронный ресурс] http://www.lscompany.lv/index.php/ru/index/C188 (дата обращения 18.05.2019)
9. Центр Транспортных стратегий [Электронный ресурс] Клайпедский порт расширят на юг и на север http://cfts.org.ua/news/2017/02/27/klaypedskiy\_port\_rasshiryat\_na\_yug\_i\_na\_sever\_39257 (дата обращения: 17.05.2019)
10. ИА РЖД ПАРТНЕР.РУ. [Электронный ресурс] Грузооборот портов Прибалтики по итогам 2016 года сократился на 4,5% - до 138,9 млн тонн URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/gruzooborot-portov-pribaltiki-po-itogam-2016-goda-sokratilsya-na-4-5-do-138-9-mln-tonn/> (дата обращения 17.05.2019)
11. Вайнгорт В.: Открытие новых портов в России не исключает возобновления транзита через Эстонию // ETV+ <http://etvpluss.err.ee/> [Видеозапись]  <http://etvpluss.err.ee/v/meelelahutus/kofe_pluss/videod/gosti/c1f5f2fe-780c-4a99-b3f0-e533be1a6e79/vladimir-vayngort-otkrytie-novykh-portov-v-rossii-ne-isklyuchaet-vozobnovleniya-tranzita-cherez-estoniyu> (дата обращения: 15.05.2019)
12. Россия откажется от портов Прибалтики до 2018 года.// Сайт Россия24 <http://www.vestifinance.ru/articles/74910> [Видеозапись] https://www.youtube.com/watch?v=G1A8fsicg3c / (дата обращения: 15.05.2019)
13. Демидович А. Реальная экономика (2016) Прибалтика: закат нефтяного транзита //Сайт РБК <http://tv.rbc.ru> [Видеозапись] 27.09.2016 http://tv.rbc.ru/archive/real\_econoimics/57ed209c9a7947154e8f6be7 (дата обращения: 15.05.2019)

**Литература и источники на иностранном языке**

1. Blank, S., Kim, Y. Economic Warfare a la Russe: The Energy Weapon and Russian National Security Strategy / S.Blank, Y.Kim // The Journal of East Asian Affairs. – 2016. № 1. - P. 1-39.
2. [Bolevic, V. s, Sjölin, J., Volkova](http://balticworlds.com/contributors/valter-bolevic%E2%80%A6atjana-volkova/), T. Governance models of Baltic port authorities/[Bolevic, V. s, Sjölin, J., Volkova](http://balticworlds.com/contributors/valter-bolevic%E2%80%A6atjana-volkova/), T. URL: <http://balticworlds.com/governance-models-of-baltic-port-authorities/> (дата обращения: 5.04.2019).
3. [Calcuttawala](http://oilprice.com/contributors/Zainab-Calcuttawala), Z. Russia To Stop Exporting Oil Through Foreign Baltic Ports/ [Calcuttawala](http://oilprice.com/contributors/Zainab-Calcuttawala), Z. URL: <http://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Russia-To-Stop-Exporting-Oil-Through-Foreign-Baltic-Ports.html> (дата обращения: 30.03.2019 ).
4. Gidadhubli, R. G. Expansion of NATO: Russia's Dilemma / R.G.Gidadhubli // Economic and Political Weekly. – 2004. № 19. - P. 1885-1887.
5. Grzybowski, M., Szymichowski, K. Transport and transshipment of oil in the Baltic Sea with reference to the global market/ // M.Grzybowski, K.Szymichowski// Logistyka.- 2015. № 2. – P. 42-46.
6. Laurila, J. Transit Transport between the European Union and Russia in Light of Russian Geopolitics and Economics / J.Laurila // Emerging Markets Finance & Trade. – 2003. № 5. - P. 21-51.
7. Mauricas, Z. The effect of Russian economic sanctions on Baltic States/ Mauricas, Z. URL: https://nexus.nordea.com/research/attachment/17231 (дата обращения: 01.04.2019 ).
8. Mezhevich, N. Russia and the Baltic states: some results and a few perspectives/ N. Mezhevich// Baltic region. - 2015. № 2 (24). - P. 4—12.
9. Sergunin, A. Russia and the European union in the European union in the Baltic region: a treacherous path to partnership/ А. Sergunin// Baltic region. - 2013. № 4 (18). -. P. 38—47.
10. Shleifer, A., Treisman, D. Why Moscow Says No: A Question of Russian Interests, Not Psychology / А.Shleifer, D.Treisman // Foreign Affairs. – 2011. № 1. - Р. 122-138.
11. Tapaninen, U., Inkinen T., Ruutikainen P. Business Expectations and Bottlenecks of Finnish-Russian Transport/ Tapaninen, U., Inkinen T., Ruutikainen P. URL: <http://ek0.ru/LUT/183_third_research_meeting.pdf> (дата обращения: 20.04.2019).
12. Russia Diversifies Oil Export Routes and Markets/ URL: <https://www.stratfor.com/analysis/russia-diversifies-oil-export-routes-and-markets> (дата обращения: 30.03.2019).

1. Сулакшин С.С. Государственная экономическая политика и Экономическая доктрина России. К умной и нравственной экономике. Под ред. Сулакшина С.С. В 5 т. Т. I. М.: Научный эксперт, 2008. – С. 37. [↑](#footnote-ref-1)
2. Проект федерального закона № 159586-7 «О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» http://asozd2.duma.gov.ru/addwork/scans.nsf/ID/3302267AFCD3423C4325810D003F9606/$File/159586-7\_25042017\_159586-7.PDF?OpenElement [↑](#footnote-ref-2)
3. Баймухамедова А.М. Развитие рынка транзитных грузовых перевозок железнодорожным транспортом// Известия УРГЭУ 2015 №4 (60) С. 125 <http://izvestia.usue.ru/download/60/15.pdf> (дата обращения 20.04.2019) [↑](#footnote-ref-3)
4. Щербанин Ю.А. Насколько выгоден России транзит?// Транспорт Российской Федерации. -2007. - № 12. – С. 56 (54-56). [↑](#footnote-ref-4)
5. Вардомский, Л.Б. Транзитная политика России в контексте интеграции постсоветского пространства/ Вардомский, Л.Б. URL: <http://www.eabr.org/general/upload/docs/AU/%D0%9C%D0%B5%D0%B6%D0%B4%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B0%D1%8F%20%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F/%D0%92%D0%B0%D1%80%D0%B4%D0%BE%D0%BC%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B7%D0%B8%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F%20%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0%20%D0%A0%D0%A4%20%D0%B2%20%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%D0%B5%20%D0%B8%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8.pdf> (дата обращения: 01.04.2019). [↑](#footnote-ref-5)
6. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р (ред. от 15.04.2014) «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года»// «Собрание законодательства РФ», 14.01.2013, № 2, ст. 109. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»// «Собрание законодательства РФ», 15.12.2008, N 50, ст. 5977, Собрание законодательства РФ», 29.12.2008, N 52 (ч. 2) (поправка). [↑](#footnote-ref-6)
7. Черницына С.Ю. Роль энергетической дипломатии в формировании внешней политики России на современном этапе. М., 2015. С. 6. (163). [↑](#footnote-ref-7)
8. Пояснительная записка к проекту федерального закона «О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации// Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации: [официальный сайт]. URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/addwork/scans.nsf/ID/3302267AFCD3423C4325810D003F9606/$File/159586-7_25042017_159586-7.PDF?OpenElement> (дата обращения: 04.05.2019). [↑](#footnote-ref-8)
9. |  |
   | --- |
   | Проект федерального закона № 159586-7 «О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации: [официальный сайт]. URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/addwork/scans.nsf/ID/3302267AFCD3423C4325810D003F9606/$File/159586-7_25042017_159586-7.PDF?OpenElement> (дата обращения: 04.05.2019). |

   2 Межевич, Н.М., Черняк, С.Я. Энергетические аспекты экономической дипломатии Российской Федерации: проблемы и перспективы балтийского направления/ Н.М. Межевич, С.Я. Черняк. СПб: Изд-во СПбГУ, 2008, С. 112. [↑](#footnote-ref-9)
10. Кутепов, А. Морские порты имеют стратегически важное значение для развития экономики страны. URL: <http://expertnw.ru/Business-panorama/senator-andrey-kutepov-morskie-porty-imeyut-strategicheski-vazhnoe-znachenie-dlya> (дата обращения: 30.04.2019). [↑](#footnote-ref-10)
11. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012)// СПС «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-11)
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 (ред. от 27.02.2019) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)»// СПС «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-12)
13. Приказ Минтранса Российской Федерации от 12.05.2005 N 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года»// СПС «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-13)
14. # Постановление Правительства Российской Федерации от 30.06.2014 № 552 «О государственной программе Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015 – 2020 годы// Администрация Санкт-Петербурга: [официальный сайт]. URL: //http://gov.spb.ru/static/writable/ckeditor/uploads/2014/07/10/552.pdf (дата обращения: 20.03.2019).

    [↑](#footnote-ref-14)
15. Указ Президента Российской Федерации от 30.11.2016 N 640 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации»// «Собрание законодательства РФ», 05.12.2016, N 49, ст. 6886 [↑](#footnote-ref-15)
16. # Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» //  Парламентская газета от 16 декабря 2003 г. N 232.

    [↑](#footnote-ref-16)
17. # Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 N 261-ФЗ (последняя редакция)// Парламентская газета от 14 ноября 2007 г. N 156-157.

    [↑](#footnote-ref-17)
18. Воротников В. В. 25 лет независимости государств Балтии:

    из Советского в Европейский Союз. Постсоветское пространство МОСКВА: Изд-во МГИМО, 2016 С. 13 [↑](#footnote-ref-18)
19. Ослунд А. И последние станут первыми. Финансовый кризис в Восточной Европе. Москва: Мысль, 2011: С. 111-112 [↑](#footnote-ref-19)
20. Там же. [↑](#footnote-ref-20)
21. Sergunin A. Russia and the European union in the European union in the Baltic region: a treacherous path to partnership// Baltic region. 2013. № 4 (18). P. 38—47. [↑](#footnote-ref-21)
22. Межевич Н.М. Проблемы и перспективы экономических отношений России и государств Прибалтики в условиях санкционных режимов. Научные доклады Российской ассоциации прибалтийских исследований Серия 2. Социально-экономическое развитие. С.12 [↑](#footnote-ref-22)
23. Фридман, Дж. «Горячие» точки. Геополитика, кризис и будущее мира/ Фридман, Дж.. - СПб: Питер. 2016, С. 271. [↑](#footnote-ref-23)
24. Доклад ИА РЕГНУМ. Прибалтика для России: Транзит. Калининград. Белоруссия. Финляндия. Польша / URL: https://regnum.ru/news/polit/2231985.html (дата обращения 16.03.2019) [↑](#footnote-ref-24)
25. Тарасов, М.Я. Вывод российских войск с территории Эстонии, Латвии и Литвы в 90-е годы 20 века/ М.Я. Тарасов // Материалы работы круглого стола 22 мая 2008 г.: «Экономические интересы государств на Севере Европы и в Балтийском регионе, их влияние на военно-политические отношения Российской Федерации с определенными государствами. История и современность». / Северо-Западная академия государственной службы (СПб); ред. А.А. Михайлов. - СПб: Альба, 2008. С. 54. [↑](#footnote-ref-25)
26. Смирнов В.А., Сутырин В.В. Россия как фактор-ирритант для политической элиты стран Балтии в контексте электоральных кампаний 2010-2011 годов: экспертный взгляд // Балтийский регион. 2011. №2(8). 2011: С. 146-153 [↑](#footnote-ref-26)
27. Там же. [↑](#footnote-ref-27)
28. Делягин М. Ландсбергис в очередной раз напугал Запад Россией. URL: http://www.rubaltic.ru/news/25022016-landsbergis-rossiya/ (дата обращения: 14.03.2019); [↑](#footnote-ref-28)
29. Ринкевичc Э. Пока Латвия сидит, как зайчик под елкой, рядом бродит страшный волк URL: https://ru.sputniknewslv.com/Latvia/20170126/3742886/rinkevichas-sejm-vystuplenie-vneshnjaja-politika.html (дата обращения: 14.03.2019); [↑](#footnote-ref-29)
30. Экспертное мнение интернет издания Sputnik Латвия: хотят ли русские войны. URL: https://m.ru.sputniknewslv.com/opinion/20170301/4047645/issledovanie-minoborony-latvija-russkie-latyshi-vojna-jeksperty-mnenie.html (дата обращения: 14.03.2019). [↑](#footnote-ref-30)
31. Евросоюз согласовал продление санкций против России: [Электронный ресурс] URL:

    https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6d906b9a7947edcd633c8ehttps://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6d906b9a7947edcd633c8e (дата обращения: 22.02.2019). [↑](#footnote-ref-31)
32. Худолей К.Регион Балтийского моря в условиях обострения международной обстановки / Худолей К. Балтийский регион .- 2016 №01. – С. 18 [↑](#footnote-ref-32)
33. Grzybowski, M., Szymichowski, K. Transport and transshipment of oil in the Baltic Sea with reference to the global market/ // M.Grzybowski, K.Szymichowski// Logistyka.- 2015. № 2. – P. 42. [↑](#footnote-ref-33)
34. Карпович, О.Г. Место и роль России в современном мире: вызовы и риски/ О.Г. Карпович//  Международное публичное и частное право . – 2016. № 01. – С. 11. [↑](#footnote-ref-34)
35. Карпович, О.Г. Место и роль России в современном мире: вызовы и риски/ О.Г. Карпович//  Международное публичное и частное право . – 2016. № 01. – С. 11. [↑](#footnote-ref-35)
36. Зеленина А. Любви не будет: почему Белоруссия не повезет нефть в российские порты/ Зеленина, А. URL: https://regnum.ru/news/economy/2201172.html. (дата обращения: 15.05.2019). [↑](#footnote-ref-36)
37. Зеленина А. Секрет политического величия Лукашенко: транзитные игры вокруг Белоруссии (интернет-ресурс) https://regnum.ru/news/economy/2229212.html (дата обращения: 22.05.2019). [↑](#footnote-ref-37)
38. Межевич Н.М., Кретинин Г.В., Федоров Г.М. К вопросу об экономико-географической структуризации Балтийского региона // Балт. рег.. 2016. №3. URL: http://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-ob-ekonomiko-geograficheskoy-strukturizatsii-baltiyskogo-regiona (дата обращения: 20.05.2019). [↑](#footnote-ref-38)
39. Фаляхов Р. Президент собрался в путь. «Шелковый путь – 2017»: в чем интерес России/ Фаляхов Р. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2017/05/13/10671401.shtml> (дата обращения: 14.05.2019). [↑](#footnote-ref-39)
40. Надежда на Китай: Прибалтика интересна Пекину лишь в связке с Россией (интернет-ресурс)

    <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/21032017-pribaltika-interesna-pekinu-lish-v-svyazke-s-rossiey/> (дата обращения: 15.05.2019). [↑](#footnote-ref-40)
41. В Прибалтике надеются сотрудничать с Китаем в обход России (интернет-ресурс)

    <http://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/03052017-v-pribaltike-nadeyutsya-sotrudnichat-s-kitaem-v-obkhod-rossii/> (дата обращения: 15.05.2017). [↑](#footnote-ref-41)
42. Фаляхов Р. Президент собрался в путь. «Шелковый путь – 2017»: в чем интерес России/ Фаляхов Р. (интернет-ресурс) <https://www.gazeta.ru/business/2017/05/13/10671401.shtml> (дата обращения: 14.05.19). [↑](#footnote-ref-42)
43. Крашевский А. СМИ: Эстония откажется подписывать протокол о намерениях по проекту «Шелкового пути» URL: <http://rus.err.ee/595928/smi-jestonija-otkazhetsja-podpisyvat-protokol-o-namerenijah-po-proektu-shelkovogo-puti> (дата обращения: 20.05.2017) [↑](#footnote-ref-43)
44. Фаляхов Р. Президент собрался в путь. «Шелковый путь – 2017»: в чем интерес России/ Фаляхов Р. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2017/05/13/10671401.shtml> (дата обращения: 12.05.2019) [↑](#footnote-ref-44)
45. Порты: Эстония отказала Китаю с его «Шёлковым путём» URL: <https://regnum.ru/news/economy/2277245.html> (дата обращения: 10.05.2019) [↑](#footnote-ref-45)
46. Laurila, J. Transit Transport between the European Union and Russia in Light of Russian Geopolitics and Economics / J.Laurila // Emerging Markets Finance & Trade. – 2003. № 5. - P. 28. [↑](#footnote-ref-46)
47. Фридман, Дж. «Горячие» точки. Геополитика, кризис и будущее мира/ Фридман, Дж.. - СПб: Питер. 2016, С. 271. [↑](#footnote-ref-47)
48. Доклад ИА РЕГНУМ. Прибалтика для России: Транзит. Калининград. Белоруссия. Финляндия. Польша / URL: <https://regnum.ru/news/polit/2231985.html> (дата обращения 11.05.2019) [↑](#footnote-ref-48)
49. Делягин М. Ландсбергис в очередной раз напугал Запад Россией. URL: <http://www.rubaltic.ru/news/25022016-landsbergis-rossiya/> (дата обращения: 03.04.2019);

    Ринкевичc Э. Пока Латвия сидит, как зайчик под елкой, рядом бродит страшный волк URL: <https://ru.sputniknewslv.com/Latvia/20170126/3742886/rinkevichas-sejm-vystuplenie-vneshnjaja-politika.html> (дата обращения: 20.02.2019);

    Экспертное мнение интернет издания Sputnik Латвия: хотят ли русские войны. URL: <https://m.ru.sputniknewslv.com/opinion/20170301/4047645/issledovanie-minoborony-latvija-russkie-latyshi-vojna-jeksperty-mnenie.html> (дата обращения: 02.05.2019). [↑](#footnote-ref-49)
50. Gidadhubli, R. G. Expansion of NATO: Russia's Dilemma / R.G.Gidadhubli // Economic and Political Weekly. – 2004. № 19. - P. 1885. [↑](#footnote-ref-50)
51. Gidadhubli, R. G. Expansion of NATO: Russia's Dilemma / R.G.Gidadhubli // Economic and Political Weekly. – 2004. № 19. - P. 1886. [↑](#footnote-ref-51)
52. Blank, S., Kim, Y. Economic Warfare a la Russe: The Energy Weapon and Russian National Security Strategy / S.Blank, Y.Kim // The Journal of East Asian Affairs. – 2016. № 1.- P. 22. [↑](#footnote-ref-52)
53. Laurila, J. Transit Transport between the European Union and Russia in Light of Russian Geopolitics and Economics / J.Laurila // Emerging Markets Finance & Trade. – 2003. № 5. - P. 36-37. [↑](#footnote-ref-53)
54. Цветков, В.А., Зоидов, К.Х., Медков, А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Балтии/ Цветков, В.А., Зоидов, К.Х., Медков, А.А. - М.: ЦЭМИ РАН, 2012, С. 102. [↑](#footnote-ref-54)
55. Фридман, Дж. «Горячие» точки. Геополитика, кризис и будущее мира/ Фридман, Дж.. - СПб: Питер. 2016, С. 298-299. [↑](#footnote-ref-55)
56. Портнягина, М.Д. Страны Балтии во внешней политике Федеративной Республики Германия и Российской Федерации в 1990-е годы- начале XXI в./ М.Д. Портнягина. СПб: Изд-во СПбГУ, 2014, С. 30-31. [↑](#footnote-ref-56)
57. Портнягина, М.Д. Страны Балтии во внешней политике Федеративной Республики Германия и Российской Федерации в 1990-е годы- начале XXI в./ М.Д. Портнягина. СПб: Изд-во СПбГУ, 2014, С. 31. [↑](#footnote-ref-57)
58. Межевич, Н.М. Государства Прибалтики 2.0. Четверть века «вторых республик»/ Межевич, Н.М. М.: Ассоциация книгоиздателей «Русская книга», 2016, С. 21-22. [↑](#footnote-ref-58)
59. Shleifer, A., Treisman, D. Why Moscow Says No: A Question of Russian Interests, Not Psychology / А.Shleifer, D.Treisman // Foreign Affairs. – 2011. № 1. - Р.129. [↑](#footnote-ref-59)
60. Носович, А. Прибалтика потеряла российский транзит URL: http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/190416-tranzit/ (дата обращения: 13.04.2019). [↑](#footnote-ref-60)
61. Russia Diversifies Oil Export Routes and Markets/ URL: <https://www.stratfor.com/analysis/russia-diversifies-oil-export-routes-and-markets> (дата обращения: 30.03.2019). [↑](#footnote-ref-61)
62. Reuters: ЕС намерен продлить действие антироссийских санкций// <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/4220345> (дата обращения: 30.03.2019). [↑](#footnote-ref-62)
63. Mauricas, Z. The effect of Russian economic sanctions on Baltic States/ Mauricas, Z. URL: https://nexus.nordea.com/research/attachment/17231 (дата обращения: 01.04.2019 ). [↑](#footnote-ref-63)
64. Шаститко, А.Е. Конкурентоспособность региона: содержание, факторы, политика/ А.Е. Шаститко// Балтийский регион. – 2009. - № 1. - С. 11. [↑](#footnote-ref-64)
65. Вербило О.М. Тенденции в логистике, влияющие на конкурентоспособность портов/ Логистика и управление цепями поставок – 2012 - №4 (51). http://lscm.ru/index.php/ru/po-godam/item/1146 [↑](#footnote-ref-65)
66. там же [↑](#footnote-ref-66)
67. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» от 15 апреля 2014 года № 319 // СПС «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-67)
68. Федеральное агентство морского и речного транспорта России: [официальный сайт]. URL: <http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy_transport/reestr_mp.html> (дата обращения: 03.05.2019). [↑](#footnote-ref-68)
69. Федеральное агентство морского и речного транспорта России: [официальный сайт]. URL: <http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy_transport/reestr_mp.html> (дата обращения: 02.05.2019). [↑](#footnote-ref-69)
70. Остров невезения: когда Калининград вырвется из блокады Литвы и Белоруссии? [Электронный ресурс] Режим доступа:<https://regnum.ru/news/polit/2262777.html?google_editors_picks=true> (дата обращения: 09.05.2019) [↑](#footnote-ref-70)
71. Поподько Г.И., Нагаева О.С. Возможности и ограничения реализации крупномасштабного инвестиционного проекта в новых экономических условиях на примере морского порта Усть-Луга **/** Г.И. Поподько, О.С Нагаева**// Балтийский регион. – 2015. № 3 (25). – С. 90-107, С.1**

    **Режим Доступа:** <https://journals.kantiana.ru/upload/iblock/20c/Galina%20Popodko,%20Olga%20Nagaeva,%2090-107.pdf> [↑](#footnote-ref-71)
72. ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря»: [официальный сайт]. URL: http://www.pasp.ru/port\_ust-luga (дата обращения: 17.05.2017). [↑](#footnote-ref-72)
73. ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря»: [официальный сайт]. URL: http://www.pasp.ru/port\_ust-luga (дата обращения: 17.05.2019). [↑](#footnote-ref-73)
74. Общество с ограниченной ответственностью «Порт Высоцкий»: [официальный сайт]. URL: <http://www.port-vysotsky.ru/?page_id=152> (дата обращения: 17.05.20197). [↑](#footnote-ref-74)
75. Грузооборот ООО «Порт Высоцкий» за 4 месяца 2017 года вырос на 16% - до 2,26 млн тонн [Электронный ресурс] <http://portnews.ru/news/238458/> дата обращения: 17.05.2019 [↑](#footnote-ref-75)
76. ФГБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ» <http://www.pasp.ru/port_vyborg1> (дата обращения: 17.05.2019) [↑](#footnote-ref-76)
77. Порт ждёт новая жизнь. Выборгский морской терминал сменил владельцев. <http://vyborg-press.ru/articles/963/> (дата обращения: 17.05.2019) [↑](#footnote-ref-77)
78. Тимофеев, А. Развитие транспортной инфраструктуры России: игра на опережение? / А. Тимофеев. URL: <http://media.rspp.ru/document/1/b/e/be9521a4b0bedae86fc3600443caee68.pdf> (дата обращения: 20.03.2019). [↑](#footnote-ref-78)
79. Остров невезения: когда Калининград вырвется из блокады Литвы и Белоруссии? Режим доступа:<https://regnum.ru/news/polit/2262777.html?google_editors_picks=true> (дата обращения: 09.05.2019) [↑](#footnote-ref-79)
80. Клайпедский порт. [официальный сайт] <http://www.portofklaipeda.lt/o-porte> дата обращения: 17.05.2019 [↑](#footnote-ref-80)
81. Центр Транспортных стратегий. Клайпедский порт расширят на юг и на север [Электронный ресурс] <http://cfts.org.ua/news/2017/02/27/klaypedskiy_port_rasshiryat_na_yug_i_na_sever_39257> дата обращения: 17.05.2019 [↑](#footnote-ref-81)
82. Portsinfo [Электронный ресурс] <http://portsinfo.ru/ports/88-port-latvii/862-port-riga> дата обращения: 17.05.2019 [↑](#footnote-ref-82)
83. Грузооборот порта Таллинн (Эстония) за 3 месяца 2017 года сократился на 5% - до 5 млн тонн [Электронный ресурс] <http://portnews.ru/news/237073/> ( дата обращения: 17.05.2019) [↑](#footnote-ref-83)
84. Вентспилсский свободный порт. Официальный сайт <http://www.portofventspils.lv/ru> дата обращения: 18.05.2019 [↑](#footnote-ref-84)
85. Межевич, Н.М., Черняк, С.Я. Энергетические аспекты экономической дипломатии Российской Федерации: проблемы и перспективы балтийского направления/ Н.М. Межевич, С.Я. Черняк. СПб: Изд-во СПбГУ, 2008, с. 128-129. [↑](#footnote-ref-85)
86. Порт Силламяэ Официальный сайт <http://www.silport.ee/gen_info.html> (дата обращения 18.05.2019) [↑](#footnote-ref-86)
87. SIA LOGISTICS SOLUTIONS COMPANY [Электронный ресурс] <http://www.lscompany.lv/index.php/ru/index/C188> (дата обращения 18.05.2019) [↑](#footnote-ref-87)
88. Шамшиев А. Начало конца: итоги-2016 для прибалтийского транзита [Электронный ресурс] <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/261216-itogi-2016-dlya-pribaltiyskogo-tranzita/> (дата обращения 18.05.2019) [↑](#footnote-ref-88)
89. Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС) России. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/35036> (дата обращения: 01.05.2019). [↑](#footnote-ref-89)
90. Коммерсант Грузооборот российских портов Балтийского бассейна в цифрах URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3362515> (дата обращения 19.05.2019) [↑](#footnote-ref-90)
91. Павиленене Д., Грузооборот в портах восточного побережья Балтийского моря в январе-декабрь уменьшился на 0,1% URL: <http://www.baltic-course.com/rus/transport/?doc=116332> (дата обращения 17.05.2019) [↑](#footnote-ref-91)
92. Официальный сайт Клайпедского морского порта URL: <https://www.portofklaipeda.lt/ru?page=ru> (дата обращения 17.05.2019) [↑](#footnote-ref-92)
93. Официальный сайт Рижского свободного порта URL: <http://rop.lv/ru/port/statistika.html> (дата обращения 17.05.2019) [↑](#footnote-ref-93)
94. Официальный сайт Клайпедского морского порта URL: https://www.portofklaipeda.lt/ru?page=ru ((дата обращения 17.05.2019) [↑](#footnote-ref-94)
95. Баранчик, Ю. Транзит из России и Прибалтика: расплата будет горькой/ Баранчик, Ю. URL: <https://news-front.info/2016/09/13/tranzit-iz-rossii-i-pribaltika-rasplata-budet-gorkoj-yurij-baranchik/> (дата обращения: 01.05.2019). [↑](#footnote-ref-95)
96. Межевич Н. М., Мир Перемен. Периодическое издание. URL:http://mirperemen.net/2017/08/nikolaj-mezhevich-belorusskij-tranzit-nefteproduktov-cherez-pribaltiku-slaboe-mesto-soyuznogo-gosudarstva/(дата обращения: 01.05.2019). [↑](#footnote-ref-96)
97. Зеленина А. Порты: Россия забрала из Прибалтики нефть, осталось забрать контейнеры. URL: https://regnum.ru/news/economy/2064898.html (дата обращения - 11.05.2019). [↑](#footnote-ref-97)
98. Данные по итогам Балтийского транспортного форума 2018. [↑](#footnote-ref-98)
99. Грузооборот порта Приморск в Ленобласти должен вырасти до 40 млн тонн

    URL: <https://regnum.ru/news/2531273.html> (дата обращения: 15.05.2019) [↑](#footnote-ref-99)
100. [Calcuttawala](http://oilprice.com/contributors/Zainab-Calcuttawala), Z. Russia To Stop Exporting Oil Through Foreign Baltic Ports/ [Calcuttawala](http://oilprice.com/contributors/Zainab-Calcuttawala), Z. URL: <http://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Russia-To-Stop-Exporting-Oil-Through-Foreign-Baltic-Ports.html> (дата обращения: 30.03.2019). [↑](#footnote-ref-100)
101. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития России)// СПС «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-101)
102. Удальцов, А. Наши отношения продолжают деградировать/ А. Удальцов// <https://eadaily.com/ru/news/2016/04/25/posol-rossii-v-litve-nashi-otnosheniya-prodolzhayut-degradirovat> (дата обращения: 03.05.2019).**; Межевич, Н.М. Внешняя политика государств Прибалтики и крупные инфраструктурные проекты 2010-2014 гг/ Н.М. Межевич// Балтийский регион. – 2014. № 1. – С. 7.** [↑](#footnote-ref-102)
103. Межевич, Н. Эстонский транзит больше не рентабелен/ URL: / <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/22022017-estonskiy-tranzit-bolshe-ne-rentabelen/> (дата обращения: 20.04.2019). [↑](#footnote-ref-103)
104. Mezhevich, N. Russia and the Baltic states: some results and a few perspectives/ N. Mezhevich// Baltic region. - 2015. № 2 (24). - P. 4. [↑](#footnote-ref-104)
105. Межевич, Н. Латвия через несколько лет может лишиться своей последней крупной грузовой базы из России – угля/ [URL:/](file:///C:\) <https://lv.sputniknews.ru/economy/20181022/9739994/Mezhevich-latvijskij-tranzit-podbiraet-to-chto-nevygodno-Rossii.html> (дата обращения: 20.04.2019). [↑](#footnote-ref-105)
106. Стариков А. Транзит раздора: Латвия и Литва вынуждены сражаться за Беларусь URL: <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/131016-tranzit-razdora/> (дата обращения: 13.05.2019) [↑](#footnote-ref-106)
107. Вайнгорт В.: Открытие новых портов в России не исключает возобновления транзита через Эстонию // ETV+ http://etvpluss.err.ee/ [Видеозапись] http://etvpluss.err.ee/v/meelelahutus/kofe\_pluss/videod/gosti/c1f5f2fe-780c-4a99-b3f0-e533be1a6e79/vladimir-vayngort-otkrytie-novykh-portov-v-rossii-ne-isklyuchaet-vozobnovleniya-tranzita-cherez-estoniyu (дата обращения: 15.05.2019) [↑](#footnote-ref-107)
108. Россия откажется от портов Прибалтики до 2018 года.// Сайт Россия24 http://www.vestifinance.ru/articles/74910 [Видеозапись] https://www.youtube.com/watch?v=G1A8fsicg3c / (дата обращения: 15.05.2019) [↑](#footnote-ref-108)
109. Демидович А. Реальная экономика (2016) Прибалтика: закат нефтяного транзита //Сайт РБК http://tv.rbc.ru [Видеозапись] 27.09.2016 http://tv.rbc.ru/archive/real\_econoimics/57ed209c9a7947154e8f6be7 (дата обращения: 15.05.2019) [↑](#footnote-ref-109)
110. Демидович А. Реальная экономика (2016) Прибалтика: закат нефтяного транзита //Сайт РБК http://tv.rbc.ru [Видеозапись] 27.09.2016 http://tv.rbc.ru/archive/real\_econoimics/57ed209c9a7947154e8f6be7 (дата обращения: 15.05.2019) [↑](#footnote-ref-110)
111. там же [↑](#footnote-ref-111)
112. Демидович А. Реальная экономика (2016) Прибалтика: закат нефтяного транзита //Сайт РБК http://tv.rbc.ru [Видеозапись] 27.09.2016 http://tv.rbc.ru/archive/real\_econoimics/57ed209c9a7947154e8f6be7 (дата обращения: 15.05.2019) [↑](#footnote-ref-112)
113. там же [↑](#footnote-ref-113)