

Г.М. Федоров, В.С. Корнеевец

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА



THE KALININGRAD CENTER

Калининград
1999

Калининградский государственный университет

Г.М. Федоров, В.С. Корнеевец

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА

Учебное пособие

Калининград
1999

УДК 911.3:339 (470.26)

Федоров Г.М., Корнеевец В.С. Социально-экономическая география Балтийского региона: Учебное пособие / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1999. - 159 с. - ISBN 5-88874-130-2.

Учебное пособие посвящено социально-экономической географии одного из европейских макрорегионов – региона Балтийского моря, на берегах которого расположены территории девяти государств. Приводятся очерки социально-экономической географии стран Прибалтики, трех Северных стран – Швеции, Дании и Финляндии, а также прибалтийских административно-территориальных единиц России, Польши и Германии. Рассматриваются направления международного сотрудничества в Балтийском регионе.

Рассчитано на студентов географического и экономического факультетов, отделения “социально-культурный сервис и туризм”, учителей географии.

Рецензент: кафедра экономической, социальной и политической географии Санкт-Петербургского государственного университета.

ISBN 5-88874-130-2

© Г.М. Федоров,
В.С. Корнеевец, 1999
© Калининградский государственный
университет, 1999

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1. ПОНЯТИЕ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА	7
2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РЕГИОНА	11
2.1. Россия в Балтийском регионе	11
2.2. Экономический потенциал стран региона	13
3. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	17
3.1. Общие сведения	17
3.2. Северо-Запад	18
3.3. Калининградская область	30
4. ПРИБАЛТИЙСКИЕ ГОСУДАРСТВА	47
4.1. Общие сведения	47
4.2. Литва	56
4.3. Латвия	66
4.4. Эстония	78
5. ПОЛЬША	90
5.1. Исторический экскурс	90
5.2. Краткая экономико-географическая характеристика	91
5.3. Прибалтийские воеводства	100
6. ГЕРМАНИЯ	105
6.1. Общие сведения	105
6.2. Прибалтийские земли	106
7. СЕВЕРНЫЕ СТРАНЫ	114
7.1. Общие сведения	114
7.2. Швеция	115
7.3. Дания	124
7.4. Финляндия	132
8. РАСШИРЕНИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН РЕГИОНА	143
Список рекомендуемой литературы	152

ВВЕДЕНИЕ

В отечественной социально-экономической географии традиционно существовало довольно жесткое деление на географию СССР и географию зарубежных стран. Если бы речь шла только о географическом, территориальном делении объекта исследования, это вполне объяснимо. Естественно, необходимо более углубленное изучение собственной страны, в том числе в практических интересах рационального размещения ее производительных сил, совершенствования систем расселения, решения проблем социальной дифференциации и т.д. Однако было и методологическое различие. Экономгеография СССР действительно основывалась на задачах хозяйственной практики и потому была в значительной мере наукой, а не только предметом преподавания. Зарубежная экономическая, социальная и политическая география была в основном описательной, отчасти несла идеологическую нагрузку (выявляя “недостатки капитализма”). Зарубежный мир представлялся как нечто совершенно внешнее по отношению к экономической, социальной и политической жизни внутри Советского Союза. Правда, были такие дисциплины, как география внешнеэкономических связей, которые должны были увязывать советское народное хозяйство с зарубежьем. Однако и они носили в основном описательный характер.

Нынешнее более активное вхождение России в мировую экономику, расширение многообразных (не только преимущественно внешнеторговых, как ранее) внешних связей, рост зависимости от общемирового экономического развития ставит перед социально-экономической географией новые задачи. Речь идет об изучении России как части мирового сообщества. Тем более что раньше входившие в состав единой страны союзные республики, изучавшиеся экономгеографией СССР, стали теперь зарубежными странами. Между прежней социально-экономической географией нашей страны и географией зарубежных стран неизбежно должны стираться методологические различия. Должна формироваться единая теория экономгеографической науки.

Необходимость синтеза двух направлений социально-экономической географии, изучавших отечественную и зарубежную проблематику, обусловлена, в частности, необходимостью изучения вопросов международной экономической интеграции в конкретных регионах мира. Одним из

них является Балтийский регион, где процессы экономического, культурного и политического сотрудничества, с одной стороны, особенно противоречивы, а с другой – развиваются весьма интенсивно.

Здесь размещаются и страны с развитой рыночной экономикой, и государства с так называемой переходной экономикой, в которых с разной скоростью протекают трансформационные процессы. Прибалтийские страны – Литва, Латвия и Эстония вместе с Россией совсем недавно входили в состав единого Советского Союза. Польша вместе с другими восточноевропейскими странами и СССР участвовала в экономической, политической и военной интеграции социалистических государств – Совете Экономической Взаимопомощи и Варшавском Договоре. В их составе была и Германская Демократическая Республика, ставшая теперь частью ФРГ. Остальные страны региона – ФРГ, Дания, Швеция, Финляндия – входят в состав Европейского Союза, но вошли в него в разное время и степень их интеграции в структуры ЕС неодинакова. ФРГ и Дания – члены НАТО, а Швеция и Финляндия принадлежат к неприсоединившимся странам. Разнообразие типов стран усиливает актуальность исследования их народного хозяйства и процессов международной экономической интеграции.

В экономической, социальной и политической жизни стран мира протекают два противоположных, но взаимосвязанных процесса: интеграции и дифференциации. Их протекание зависит от соотношения интересов различных стран. Сходство интересов определяет интеграцию, различие – дифференциацию.

Но в отношениях двух стран обычно присутствуют как общие интересы (вызванные как взаимной выгодой от сотрудничества, так и противопоставлением другим странам), так и противоречия. А количество стран, взаимодействующих в мировом экономическом, социальном и политическом пространстве, превышает 200. Поэтому интеграция и дифференциация переплетаются между собой и даже дополняют друг друга. Это предоставляет возможность любой стране, с учетом собственных интересов, улучшить свое положение в системе международных отношений, в международном географическом разделении труда. Только для этого нужно хорошо изучить протекающие в мире процессы и интересы различных стран, с которыми приходится вступать во взаимодействие.

В каждом географическом регионе располагаются те или иные страны с их интересами. То есть имеется специфический набор процессов интеграции, как и дифференциации. Интеграция стран определенного региона предопределяет формирование у них общих региональных интересов, противостоящих интересам других регионов. Российская Федерация благодаря своим размерам и экономическому потенциалу имеет возможность войти в целый ряд регионов международного сотрудничества. Это может способ-

ствовать общему улучшению ее положения в системе международного географического разделения труда, повысить политический авторитет.

Балтийский регион является для России одним из главных регионов внешнеэкономического взаимодействия. Это регион традиционных российских интересов, крайне важный для экономического развития страны. Поэтому его экономико-географическое изучение столь необходимо при формулировании внешнеэкономической политики России, а во многом и для определения приоритетов экономического развития страны в целом, и в особенности ее балтийских регионов – Северо-Западного экономического района и Калининградской области.

Знание стран Балтийского региона особенно важно для жителей Калининградской области, окруженной зарубежными государствами. Ее экономическое развитие в большей мере, чем развитие других частей страны, зависит от внешнеэкономических связей – и прежде всего связей с соседними балтийскими странами. Одновременно Калининградская область может внести большой вклад в развитие внешних связей России в целом. Целям лучшего знакомства со странами Балтийского региона посвящено данное учебное пособие. При его написании авторы основывались на результатах проводившихся ими научных исследований в рамках региональных, общероссийских и международных программ.

1. ПОНЯТИЕ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА

Понятие “Балтийский регион” не имеет устоявшихся географических границ. Узкое его понимание базируется на практике приграничной кооперации. В таком смысле в Балтийский регион чаще всего включают Санкт-Петербург с Ленинградской областью, Калининградскую область, выходящие на Балтику административные единицы Дании, Швеции, Финляндии, Германии, страны Прибалтики, а также северные воеводства Польши. Многие города этих территорий входят в Союз Балтийских городов. Иногда это ядро более широкого региона называют Балтийским поясом.

В самом широком геополитическом смысле Балтийский регион включает в себя государства, имеющие выход к Балтике: Россию, Эстонию, Латвию, Литву, Польшу, Германию, Данию, Швецию и Финляндию (рис. 1); к числу стран региона иногда относят также находящиеся недалеко от Балтийского моря Норвегию и Белоруссию.

Физико-географическое обоснование Балтийского региона относит к нему территорию бассейна рек, впадающих в Балтийское море (рис. 2). Тогда к нему относится почти весь Северо-Запад России, прилегающие части Севера и Центра, а также Калининградская область. Из зарубежных государств целиком в Балтийский регион входят Прибалтийские страны – Литва, Латвия и Эстония, практически вся Польша, основная часть Швеции и Финляндии, больше половины территории Дании и почти половина Белоруссии, северо-восток Германии, часть Норвегии, небольшие участки Украины, Чехии и Словакии.

В целях территориального планирования международной программой VASAB-2010 к Балтийскому региону отнесены Дания, Швеция, Норвегия и Финляндия, страны Прибалтики, Польша, Белоруссия, земли Германии – Шлезвиг-Гольштейн, Мекленбург-Передняя Померания, Бранденбург, города Берлин и Гамбург. А из субъектов Российской Федерации – Санкт-Петербург, Ленинградская, Псковская и Новгородская области (Северо-Запад РФ), Республика Карелия, Мурманская и Калининградская области.

В данной книге Балтийский регион рассматривается в составе стран, имеющих непосредственный выход к Балтийскому морю, которое создает возможности морских коммуникаций между любыми двумя из них без пересечения границ других государств. В России, Германии и Польше, где

роль Балтики для их внутренних районов не столь существенна, рассматриваются расположенные непосредственно на ее берегах административные единицы – Калининградская область и Северо-Запад Российской Федерации (Псковская, Новгородская, Ленинградская области и Санкт-Петербург), немецкие земли Шлезвиг-Гольштейн и Мекленбург-Передняя Померания, северные польские воеводства: Западно-Поморское, Поморское и Варминско-Мазурское.

Российская Федерация и зарубежные страны изучаются в других учебных курсах, по которым имеется опубликованная литература. В данном пособии освещаются вопросы, не получившие достаточного отражения в других книгах. Экономгеографическая характеристика Российской Федерации и Германии не дается, а Польша характеризуется в очень сжатом виде, но более подробно рассматриваются балтийские территории этих трех стран. По Прибалтийским и Северным государствам, недостаточно освещенным в учебной литературе, приводится их более полная экономико-географическая характеристика.

Вопросы и задания

1. Территории каких стран полностью относятся к бассейнам рек, впадающих в Балтийское море? Какие страны относятся к таким бассейнам лишь частично?
2. Какие из стран Балтийского региона соседствуют только со странами этого региона?
3. Можно ли отнести к странам Балтийского региона Норвегию, Белоруссию, Украину, Чехию и Словакию?
4. Какие российские территории можно отнести к Балтийскому региону?

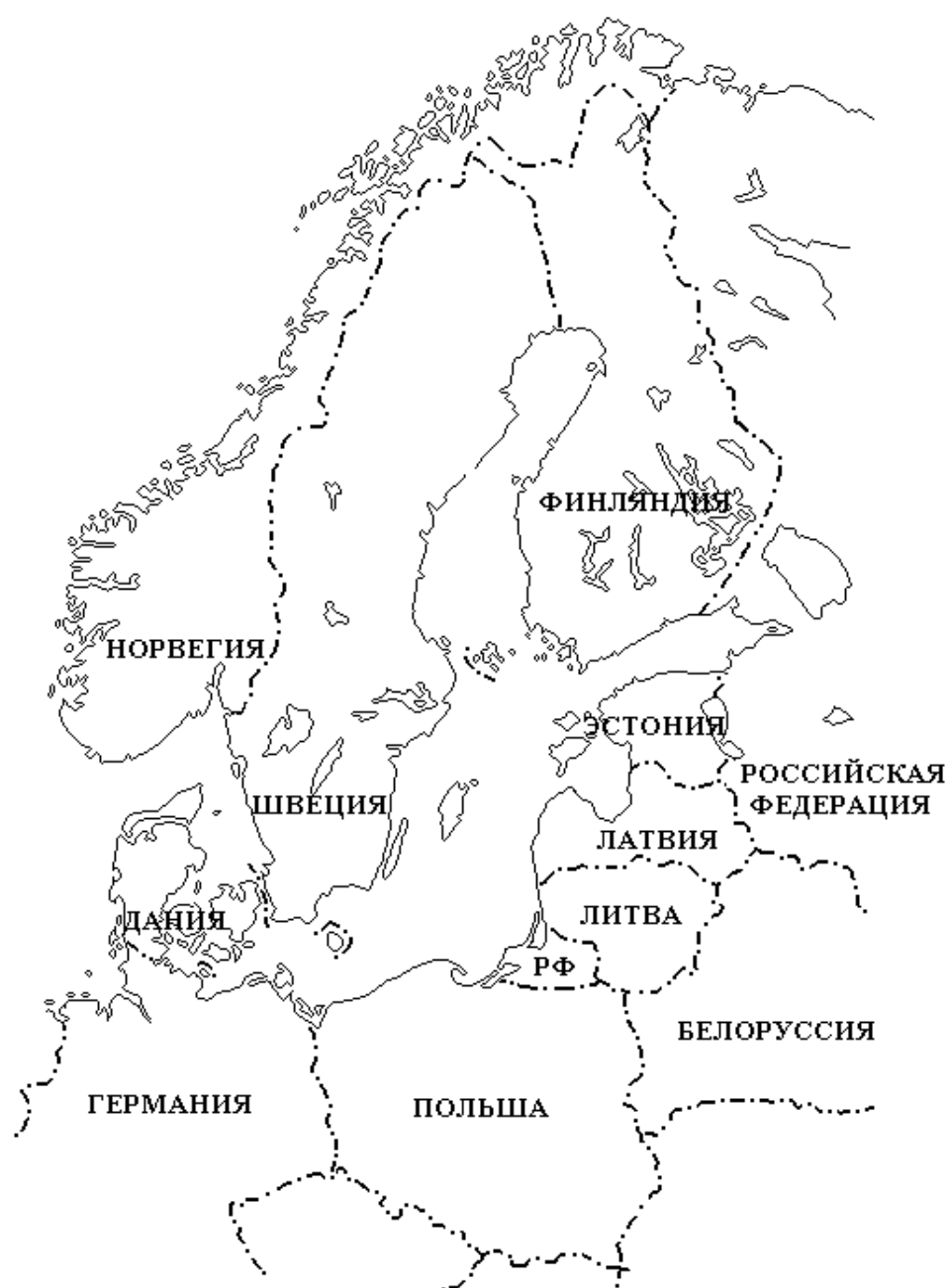


Рис. 1. Политическая карта Балтийского региона

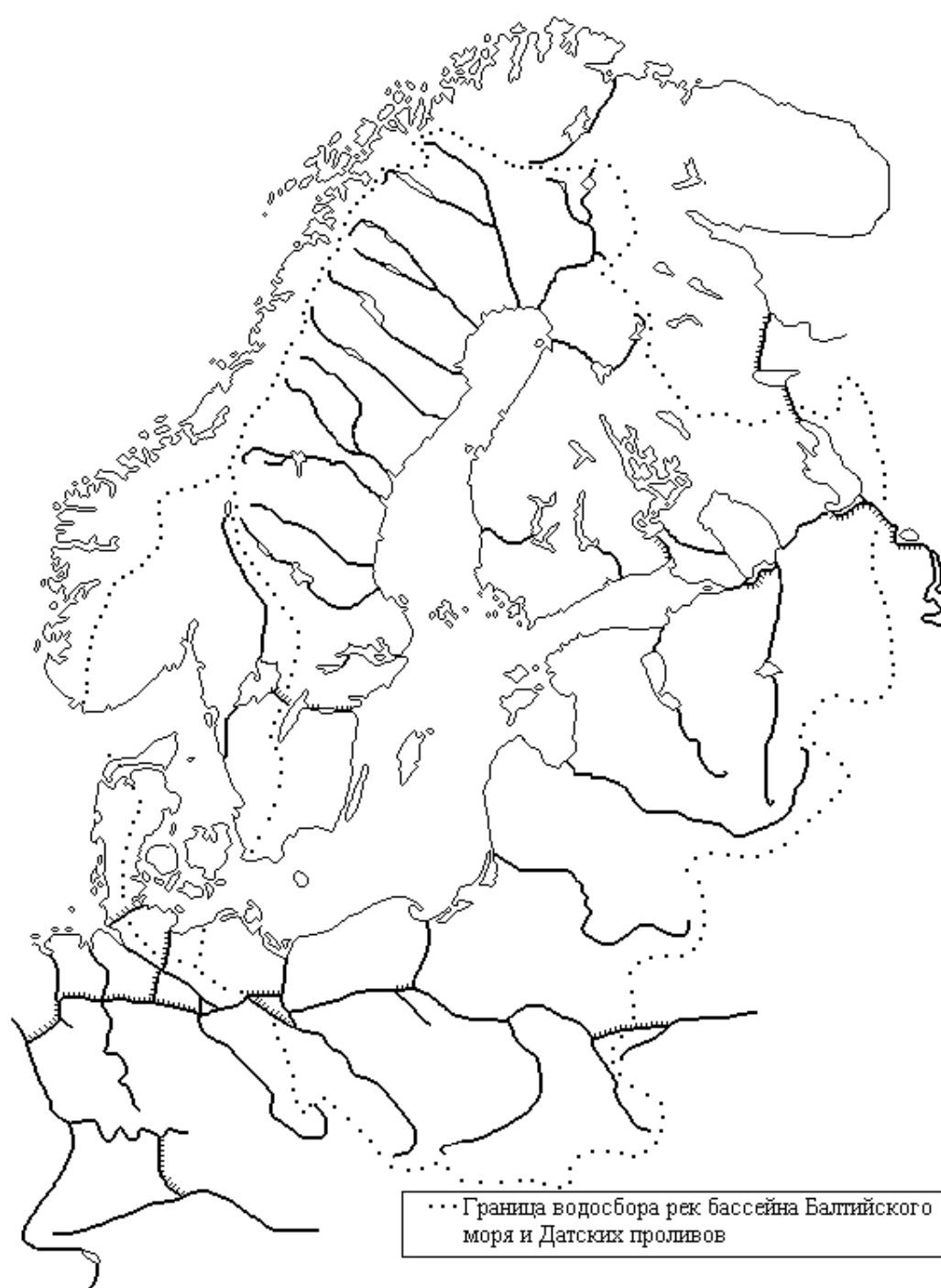


Рис. 2. Бассейн Балтийского моря

2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РЕГИОНА

2.1. Россия в Балтийском регионе

В разные времена Балтийский регион был и ареной противоборства расположенных здесь государств, и зоной их взаимных торговых связей. Борьба за обладание берегами Балтики длилась многие столетия. Русское государство с момента его основания в IX веке имело выход к Балтийскому морю. В результате неудачной Ливонской войны в конце XVI века этот выход был утрачен. И только Петру Великому, ценой неимоверного напряжения сил всего государства, в ходе Северной войны удалось вновь овладеть балтийским побережьем и основать здесь в 1703 году Санкт-Петербург, ставший потом на два столетия столицей России.

С 1992 года сложилась современная политическая карта Балтийского региона. На его берегах расположены девять государств. Среди них и относящиеся к крупнейшим державам мира Россия и Германия. И средняя по размерам и населению Польша. И менее крупные по территории и числу жителей, но обладающие значительным экономическим потенциалом страны Северной Европы – Швеция, Дания и Финляндия. И малые государства Прибалтики, только что вторично получившие независимость.

Развитие экономических и политических связей со всеми странами региона крайне важно для Российской Федерации, которая после распада СССР и роспуска Совета Экономической Взаимопомощи вынуждена строить новую систему отношений в мировом территориальном разделении труда. Германия сейчас занимает первое место по объему российской внешней торговли. Важную роль играют торговые связи с Польшей, Финляндией, странами Прибалтики. Но, к сожалению, Польша и Прибалтийские страны стремятся переориентировать свою торговлю с традиционного восточного направления на западное. Это не всегда выгодно для обеих сторон, и здесь есть предмет для совместных научных исследований. Не исчерпаны возможности для российско-шведских и российско-датских экономических и культурных контактов.

На фоне процесса интеграции многих стран в Европейский Союз, в который уже вошли такие балтийские государства, как Германия, Дания,

Швеция, Финляндия, входит Польша, затем, вероятно, Эстония и, возможно, другие Прибалтийские республики, для России очень важен одновременный процесс кооперации стран Балтийского региона. Став его участником, Российская Федерация может в какой-то мере преодолеть негативные аспекты своей изоляции от европейского интеграционного процесса, поскольку вопрос о скором вхождении России в ЕС пока не обсуждается, хотя Россия сотрудничает с органами Евросоюза.

Что касается более отдаленного будущего, то политики и специалисты как в России, так и за рубежом имеют разные точки зрения на перспективы интеграции Российской Федерации в объединенную Европу. Некоторые придерживаются мнения о необходимости возможно более тесной интеграции, вплоть до вхождения во все структуры Европейского Союза. Другие считают, что Россия должна формировать вокруг себя особое экономическое пространство, включающее прежде всего заинтересованные в интеграции страны ближнего зарубежья, входившие раньше в СССР, а, возможно, и не только их.

Балтийские порты традиционно считаются “окном” России в Европу. Сейчас таких “окон” у России два – Санкт-Петербург с окрестностями и Калининградская область. Но речь идет не только о том, чтобы иметь на Балтике собственные порты для экспортно-импортных операций. Имеются возможности для вхождения в единую транспортную и энергетическую инфраструктуру, формирующуюся вокруг Балтийского моря, для создания зон приграничного сотрудничества и хозяйственных комплексов, включающих территории соседних (в том числе по морю) стран. Есть предпосылки для осуществления совместных исследовательских, образовательных и культурных проектов.

Без участия России сотрудничество в Балтийском регионе было бы не столь эффективным, как это возможно. Поэтому и многие российские соседи по Балтийскому морю проявляют большой интерес к налаживанию более тесных связей, к участию Российской Федерации, в особенности ее районов на побережье Балтики, в интеграционном процессе в регионе.

Перспективы развития Балтийского региона во многом связаны с усилением связей между расположенными здесь государствами, их кооперации по совместному решению проблем, представляющих взаимный интерес. Таких проблем – экономических, экологических, демографических, политических – достаточно много. Имеются и острые противоречия, требующие своего разрешения, такие, как проблема вытеснения русского населения из государств Прибалтики. Важным для России является и обеспечение жизнедеятельности территориально изолированной от основной час-

ти страны Калининградской области. Все государства заинтересованы и во взаимоприемлемом решении задач военной безопасности. Россия, например, весьма озабочена расширением НАТО на восток (включая Польшу, Чехию и Венгрию), и в особенности постоянно муссирующимися слухами о возможном вхождении в его состав Прибалтийских стран.

Однако имеется и опыт тесного взаимовыгодного сотрудничества в регионе. Если говорить о Российской Федерации, то это не только прежние связи с республиками бывшего СССР или странами СЭВ (и Варшавского Договора), Польшей и ГДР, территория которой теперь входит в состав объединенной Германии. Хотя и здесь можно найти много подходящих для нынешнего времени примеров взаимной выгоды. Хорошим примером является сотрудничество России и Финляндии, в том числе их приграничных территорий. В настоящее время есть прогресс в налаживании приграничных связей Калининградской области и соседних районов Польши и Литвы. Взаимовыгодное сотрудничество способствует решению сложных для постсоциалистических стран проблем реструктуризации их экономики и построения нового хозяйственного механизма.

Одним из факторов экономической интеграции европейских стран является развивающееся сейчас приграничное сотрудничество, поощряемое как ЕС, так и Российской Федерацией и всеми другими странами региона. Делаются попытки в рамках еврорегионов перейти от двустороннего к многостороннему сотрудничеству. Российские территории на Балтике находятся в выгодном положении, поскольку с их участием развитие международного сотрудничества в регионе наиболее эффективно.

В самом центре многих районов приграничного сотрудничества находится Калининградская область. В этом заключаются выгоды ее географического положения, которые могут использоваться в интересах всей Российской Федерации.

2.2. Экономический потенциал стран региона

На девять стран Балтийского региона приходится 14% территории и 5% населения мира. Они концентрируют почти 12% валового национального продукта всех более чем 200 государств земного шара. Еще выше их удельный вес в мировой торговле: почти 15% экспорта и 12% импорта. Следовательно, от состояния и развития их народного хозяйства, активности в международном территориальном разделении труда во многом зависит положение дел в мировой экономике в целом.

Общие данные о странах региона приведены в табл. 1.

Общие сведения о государствах Балтийского региона

Страна	Населе- ние, млн. человек, июль 1997 г.	Терри- тория, тыс. км ²	Плот- ность на- селения, чел. на км ²	ВВП (по пари- тету покупа- тельной спо- собности ва- лют), млрд. долларов, 1996	ВВП на душу населения, тыс. дол- ларов	Прирост ВВП, %, 1996
Россия	147,3	17075,4	8,6	767	5,2	- 6
Германия	82,1	356,7	230,1	1702	20,4	1,4
Польша	38,6	312,7	123,5	246	6,4	6
Швеция	8,9	450,0	19,7	184	20,8	1,4
Дания	5,3	43,1	123,1	118	22,7	2
Финляндия	5,1	338,1	15,2	97	19,0	2,5
Литва	3,6	65,2	55,5	14	3,9	3,4
Латвия	2,4	64,6	37,8	9	3,8	2,5
Эстония	1,4	45,2	31,8	8	5,6	3

Источник: <http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/lg.html>

Классифицируя страны региона, следует выделить прежде всего две наиболее мощные в экономическом отношении державы – Россию и Германию, население и экономический потенциал которых намного превосходит другие страны. В настоящее время объемы ВВП Российской Федерации сильно уступают ФРГ, однако это во многом связано с нынешним экономическим кризисом в стране и не отражает реальных возможностей России, особенно в связи с ее обширными природными и трудовыми ресурсами, научным и образовательным потенциалом. В несколько лучшем положении находится Польша, где кризис, связанный с переходом от административно-командной к рыночной экономике, в основном преодолен. Но по уровню развития Польша еще сильно отстает от наиболее развитых в экономическом отношении стран, и ее ВВП сейчас сопоставим с показателями такой небольшой по числу жителей страны, как Швеция. Последняя вместе с Данией и Финляндией относится к группе небольших высокоразвитых стран Западной Европы, играющих сейчас особенно активную роль в инициировании балтийской кооперации. Наконец, Прибалтийские государства – Литва, Латвия и Эстония – относятся к малым странам с небольшим экономическим потенциалом. Однако они занимают выгодное экономико-географическое положение и имеют большое значение в обслуживании транзитных связей России с западными странами.

До начала 1990-х гг. регион был разделен “железным занавесом”. Различные экономические модели, существовавшие по обе его стороны, обу-

сложили значительную дифференциацию между государствами. В республиках СССР и Польше ВВП на душу населения составлял 5,5 - 8 тыс. долларов (по ППС валют), в странах с рыночной экономикой – 16 - 18 тыс. долларов.

Контрасты еще более усилились в 1990-е годы. Из-за трудностей переходного периода в постсоциалистических странах произошел резкий спад производства, особенно сильный в России и Прибалтике вследствие распада СССР. В Польше экономический рост начался в 1992 году, в Прибалтийских республиках – в 1994 году. В России же только в 1997 году намечился рост ВВП (менее чем на 1%), вновь сменившийся спадом в 1998 году. В странах же с традиционной рыночной экономикой наблюдался хотя и невысокий, но прирост производства. Поэтому дифференциация этих двух групп стран еще более усилилась, что ярко проявляется в различиях уровня ВВП на душу населения. Если душевой показатель ВВП Германии превосходил в 1987 г. российский (по реальному соотношению цен) в 2,3 раза, то в 1996 г. – уже в 4 раза.

С точки зрения уровня экономического развития следует выделить прежде всего входящие в ЕС государства – Германию, Швецию, Данию и Финляндию с душевым ВВП (по паритету покупательной способности валют) 19 - 23 тыс. долларов. Все они находятся в числе первых 20 стран мира по этому показателю, что обеспечивает высокий уровень жизни их населения. Эти государства относятся к группе рыночных стран с так называемой социально ориентированной экономикой. Они активно участвуют в международном территориальном разделении труда, имея высокие показатели внешнеторгового товарооборота в расчете на душу населения, и заинтересованы в расширении рынка сбыта продукции и получении доступа к источникам сырья. Поэтому закономерен их интерес к развитию связей с постсоциалистическими странами Балтийского региона, предоставляющими им такие возможности.

Остальные страны региона имеют душевой ВВП в пределах 3,8 - 6,4 тыс. долларов и уступают по этому показателю своим более развитым соседям не менее чем в три раза. Они имеют больше сходства между собой, чем любая из них со странами Балтийского региона с развитой рыночной экономикой. Тем не менее между ними имеются и различия.

Далее всех продвинулась в рыночных преобразованиях Польша, в которой трансформационные процессы начались раньше, чем других странах – бывших республиках СССР. К тому же ее экономика не претерпела такого испытания, как разрушение прежде единого советского рынка, хотя распад СЭВ также сказался на ней достаточно сильно. Прогресс Польши в экономическом развитии находит отражение и в более высоких душевых показателях ВВП, и в темпах его роста. Среди Прибалтийских республик по показателям экономического развития лидирует Эстония, отстает Латвия, однако для всех них характерен рост ВВП. В отличие от всех стран ре-

гиона, в России продолжается его снижение. В то же время уровень 1990 г. среди всех постсоциалистических стран региона к настоящему времени смогла превзойти только Польша.

Для постепенного сокращения контрастов в уровне экономического развития стран региона решающее значение имеет создание в странах с так называемыми переходными экономиками (Россия, Эстония, Латвия, Литва, Польша) эффективно функционирующих рыночных хозяйственных механизмов. Большое значение имеет и реструктуризация экономики – изменение ее отраслевой структуры в пользу более конкурентоспособных отраслей. Важное значение имеет активное участие каждой из стран в международном географическом разделении труда. При рассмотрении конкретных постсоциалистических стран мы остановимся на наиболее характерных особенностях как процесса трансформации хозяйственного механизма, так и на изменениях территориально-отраслевой структуры производства.

Государства региона с развитой рыночной экономикой могут во многих отношениях служить образцом для будущих моделей построения эффективного хозяйственного механизма, организации политической и социальной жизни восточноевропейских стран. Сравнение с ними позволяет определить стратегические направления преобразований, необходимых для бывших социалистических стран для их равноправного вхождения в мировое хозяйство, в нашем случае – в экономическое пространство Балтийского региона.

Вопросы и задания

1. Дайте определение ВВП. Что такое паритет покупательной способности валют (ППС)? Почему ВВП России в расчете по ППС выше, чем рассчитанный на основе официального курса валют? Каково это соотношение в других странах региона?

2. Классифицируйте страны региона по уровню экономического развития. Какое место занимает Россия в этой классификации?

3. Постройте диаграммы, отражающие различия стран Балтийского региона по уровню ВВП, по ВВП в расчете на душу населения, по темпам роста (падения) ВВП.

4. На основе последних публикаций сравните новые данные об уровне и темпах роста ВВП в России и других странах Балтийского региона со сведениями, приведенными в данном учебном пособии. Удалось ли Российской Федерации за истекшее после опубликования пособия время изменить экономическую ситуацию к лучшему? Как изменилась ситуация в других странах региона?

5. Знаете ли вы адреса Интернет, по которым можно получить информацию об экономике стран мира?

3. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

3.1. Общие сведения

Российская Федерация занимает первое место в мире по площади территории – 17075 тыс. км² и шестое – по численности населения (147 млн. жителей), уступая Китаю, Индии, США, Индонезии и Бразилии. Благодаря размерам территории, занимающей 12,6% мировой суши, и численности населения (2,7% населения мира) Россия обладает большим природным и трудовым потенциалом для экономического развития. Ее нынешний удельный вес в мировом производстве ВВП, составляющий всего 1,5%, ни в коей мере не соответствует имеющимся предпосылкам.

Государство должно проводить активную экономическую политику, нацеленную на развитие ключевых отраслей, определяющих вхождение России в число развитых постиндустриальных государств. Иначе она может постепенно превратиться в отсталую сырьевую страну. В решении этой задачи важное значение имеет внешнеэкономическое сотрудничество в различных формах, не ограничивающихся только торговыми связями. Перспективы как торгового, так и научно-технического сотрудничества, кооперации, реализации совместных проектов весьма благоприятны в Балтийском регионе, развитые страны которого поддерживают участие всех стран в региональной кооперации. Именно здесь российская территория расположена ближе всего к развитым странам Запада. Расположенные на берегах Балтики развитые регионы России – Северо-Запад, Калининградская область, имеют необходимый потенциал для участия в процессах международной экономической интеграции. Ее развитие является благоприятным фактором развития не только расположенных здесь областей, но и для Российской Федерации в целом.

Северо-Запад России и Калининградская область сейчас относятся к регионам, производящим относительно мало нынешней экспортной продукции страны. Они не обладают значительными сырьевыми ресурсами, хотя здесь производится ряд полуфабрикатов, направляемых на экспорт (нефтепродукты, химикаты, целлюлоза). Однако в силу своего приграничного и приморского положения они играют важную роль в обслуживании

общероссийских внешнеэкономических связей. Здесь расположены крупные индустриальные и научные центры, прежде всего Санкт-Петербург, которые могут играть важную роль в кооперации обрабатывающих отраслей с предприятиями различных стран Балтийского региона.

3.2. Северо-Запад

В состав Северо-Западного экономического района входят четыре субъекта Российской Федерации – Санкт-Петербург и Ленинградская область, Новгородская и Псковская области (рис. 3, табл. 2). Их развитие происходит под определяющим влиянием Санкт-Петербурга, второго по числу жителей (почти 5 млн. населения) и экономическому и культурному значению города России.

Северо-Запад занимает 1,2% территории Российской Федерации. Здесь проживает 5,4% ее населения, производится 5,3% ВВП страны, 3,9% промышленной и 3,2% сельскохозяйственной продукции. По сравнению с 1991 г. из-за особенно сильного спада в обрабатывающей промышленности доля этого индустриально развитого региона страны, составлявшая 5,4% (а в обрабатывающей промышленности 5,7%), намного сократилась. Соответственно снизилась и доля в ВВП России.

Таблица 2

Общая характеристика Северо-Запада Российской Федерации

Регион	Территория, тыс. км ²	Население, тыс. чел., 1996 г.	Плотность населения, чел на км ²	Доля город- ского насе- ления, %	Доля в произ- водстве ВВП РФ, %, 1995 г.
Санкт-Петербург	0,6	4774	7922	100	3,65
Ленинград- ская область	85,3	1677	19,6	66	1,0
Новгород- ская область	55,3	738	13,4	71	0,33
Псковская область	55,3	827	15,1	65	0,34
Северо- Запад, всего	196,5	8016	40,8	87	5,3

Источник: Регионы России, 1997.

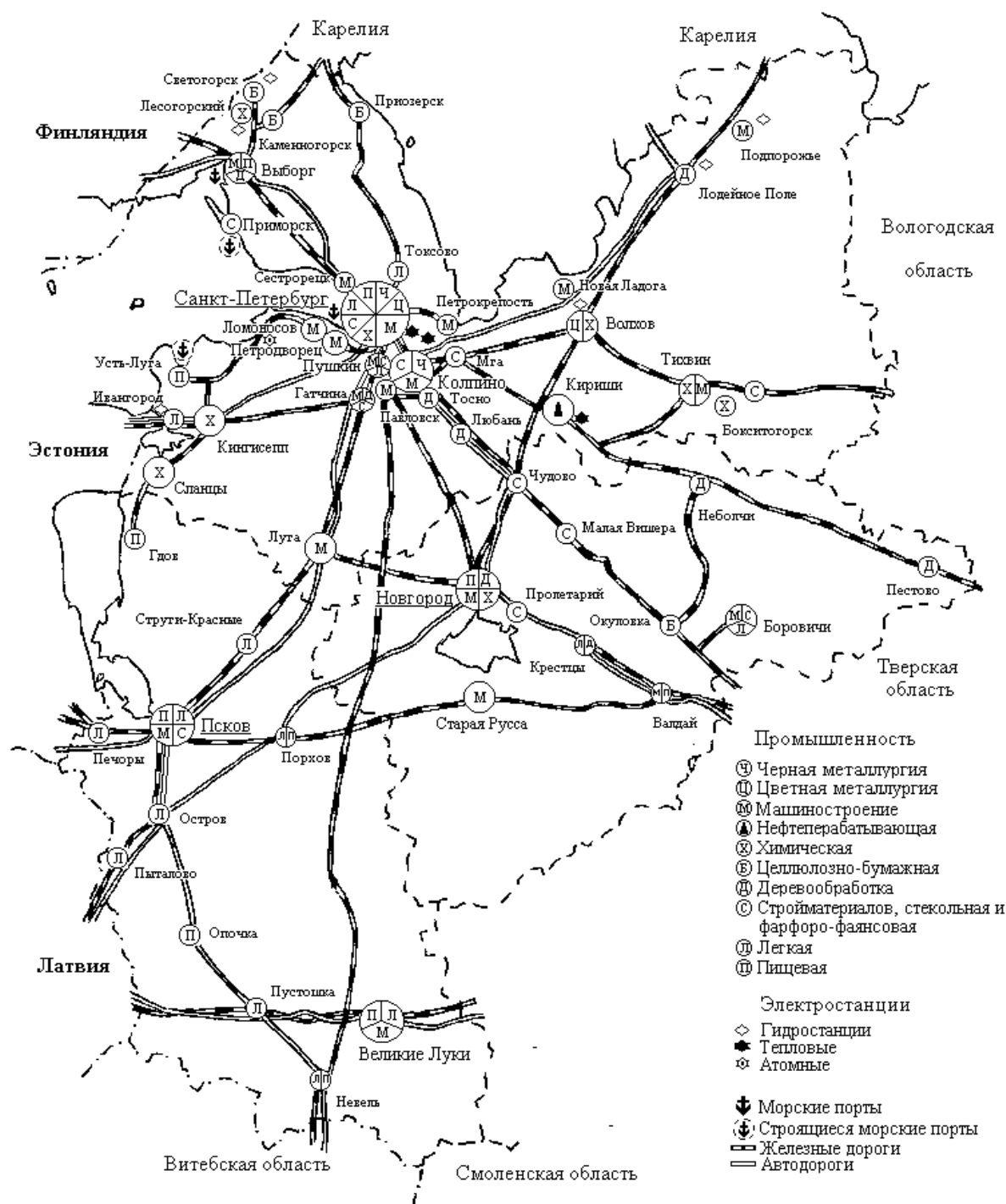


Рис. 3. Северо-Запад Российской Федерации

Регион не обладает обширными природными ресурсами. Главную роль в его развитии играет мощная научная и образовательная база Санкт-Петербурга, обеспечивающая разработку новой техники и технологий, подготовку квалифицированных кадров. Здесь сконцентрировано 9,2% всего профессорско-преподавательского состава вузов страны (в целом в регионе – 9,9%). Северо-Запад расположен в относительной близости от сырьевых ресурсов Севера Европейской части России – и в то же время достаточно близок к наиболее освоенным и заселенным областям Центра, являющимся обширным рынком сбыта производимой продукции. Немаловажное значение имеет выход к морю, позволяющий развивать активные внешнеэкономические связи. Значение этого фактора еще более возрастает в настоящее время вследствие активного выхода России на мировой рынок, тогда как главные порты на Балтике, через которые осуществляются экспортно-импортные операции, находятся в зарубежных Прибалтийских государствах.

Почти вся территория Северо-Запада расположена в пределах северной окраины Восточно-Европейской (Русской) равнины. Это низменность, всхолмленная моренными грядами – следами деятельности ледника. От большей части района отличается Карельский перешеек, относящийся к южной окраине Фенноскандии – возвышенной природной страны, соответствующей расположению Балтийского щита. В понижениях рельефа расположены многочисленные озера и торфяники.

Торф добывается для энергетических целей и нужд сельского хозяйства. Особенно больших масштабов его добыча для энергетических целей (как топливо для электростанций) достигала до середины 1970-х годов (3-4 млн. т). В последующем, в связи с переходом электроэнергетики на использование газа и мазута, а также с выработкой наиболее эффективных месторождений вблизи потребителя, объемы добычи резко сократились. Другим энергетическим сырьем являются сланцы. Они залегают на западе Ленинградской области; это восточная часть Прибалтийского сланцевого бассейна. Их добыча вблизи г. Сланцы ведется с 1952 года. Она достигала в конце 1980-х годов 5 млн. т в год.

Важным источником сырья для выплавки алюминия на Волховском алюминиевом заводе (использующем энергоресурсы Волховской ГЭС) долгое время служат бокситы Тихвинского месторождения (Бокситогорск). К настоящему времени месторождение в значительной мере выработано.

С 1964 года разрабатывается месторождение фосфоритов с запасами 200 млн. т на западе Ленинградской области. Помимо их добычи, объединение “Фосфорит” в Кингисепе производит фосфорные удобрения.

Северо-Запад располагает ресурсами разнообразных строительных материалов. На базе местных глин в Боровичах, на востоке Новгородской области, работает крупнейший в стране завод огнеупоров. Добываются качественное сырье для стекольной и фарфоро-фаянсовой промышленности. Сланцевая зола используется для производства цемента.

Климат региона переходный от морского к континентальному, умеренно теплый. Средняя температура января от -10° на севере и востоке до -7° на западе, июля от $+15^{\circ}$ на севере до $+17, +18^{\circ}$ на юге. В среднем за год выпадает 650-850 мм осадков, что в условиях невысоких температур вызывает необходимость осушительных работ. Прохладный и влажный, но достаточно продолжительный (от 100 дней на востоке до 140 на юге) вегетационный период позволяет выращивать кормовые культуры, зерно на фураж, овощи, картофель, а из технических культур – лен.

Район обладает развитой речной и озерной сетью, принадлежащей почти целиком к бассейну Балтийского моря. Лишь небольшой участок на востоке относится к речной системе Волги. Крупнейшие озера – Ладожское, Онежское, Чудское и Псковское, Ильмень. Ладожское озеро по площади акватории, составляющей 17,7 тыс. км², из пресноводных озер страны уступает только Байкалу. Следом идет Онежское озеро (9,7 тыс. км²). Чудское с Псковским занимают 3,6 тыс. км², Ильмень – 1 тыс. км². Из Ильменя в Ладожское озеро течет река Волхов, у истока которого расположен Новгород; из Онежского озера в Ладожское – Свирь. Из Ладожского озера в Финский залив несет свои воды полноводная Нева, в дельте которой размещается Санкт-Петербург. Из Чудского – река Нарва. На ее российском берегу стоит Ивангород, а на эстонском – город Нарва. Крупнейшей рекой, впадающей в Псковское озеро, является река Великая, на которой стоит Псков. В Ильмень впадают Ловать (в ее верховьях расположены Великие Луки, а на одном из притоков – Старая Русса), Мста, Шелонь.

Потенциальные запасы гидроэнергии в регионе составляют 11,5 млрд. киловатт-часов, технически возможные – 6 млрд., а экономически – 4,7 млрд. киловатт-часов. Строительством в 1921-1926 гг. крупной по тем временам Волховской гидроэлектростанции мощностью 66 МВт по плану ГОЭЛРО было положено начало быстрому развитию отечественной гидроэнергетики. Годовая выработка электроэнергии на Волховской ГЭС составляет 0,4 млрд. киловатт-часов. Каскад из двух небольших ГЭС построен на Свири. На реке Нарва сооружена Нарвская ГЭС; в связи с равнинным характером течения для ее работы пришлось создать обширное водохранилище. Небольшие ГЭС имеются на севере Карельского перешейка.

Внутренние водные пути издавна используются для транспортного сообщения. Так, в VIII-X вв. здесь проходил путь в бассейн Волги “из варяг в хазары”, а в IX-X вв. – “из варяг в греки”, в бассейн Черного моря. Водные пути региона с помощью Волго-Балтийского соединения и Беломоро-Балтийского канала соединяют Балтийское море с Каспийским, Азовским и Черноморским бассейнами и с Белым морем. В обход бурного Ладожского озера южнее его проложен судоходный канал.

Растительность большей части региона относится к зоне хвойных лесов, лишь юго-запад расположен в зоне смешанных лесов. Более лесиста

северная и восточная части, где концентрируются основные запасы хвойных пород деревьев и ведутся более интенсивные лесозаготовки. Северо-Запад концентрирует 2% лесного фонда страны, в 1980-е годы он давал 3-4% вывозки древесины в Российской Федерации.

Почвы Северо-Запада подзолистые и болотные, малогумусные (особенно на севере), требующие большого количества удобрений, часто известкования, осушительных мероприятий. Характерна мелкоконтурность сельхозугодий, то есть их размещение небольшими изолированными участками. Поэтому окультуривание почв требует больших затрат.

Более освоена в сельскохозяйственном отношении территория, расположенная на юго-западе региона Псковской области, где более мягкий климат, длительнее вегетационный период, выше температуры, благоприятнее почвенные условия, больше легких песчаных и супесчаных почв. Здесь сельскохозяйственные угодья занимают более трети территории земель, из них половину составляет пашня. В Новгородской области на сельхозугодья приходится 1/5 земель, в Ленинградской – лишь 1/10. Пашня занимает в Ленинградской области больше, а в Новгородской – меньше половины сельхозугодий.

Население Северо-Запада в 1990-е годы сокращается вследствие естественной убыли. Превышение смертности над рождаемостью столь велико (только за 1992-1995 годы 312 тыс. человек), что даже значительный миграционный прирост, составивший за 4 года (1992-1995 гг.) 111 тыс. человек смог компенсировать ее лишь на 1/3 (табл. 3). Только в Ленинградской области число жителей за этот период возросло.

Таблица 3

Население Северо-Запада, тыс. человек

Регион	Численность		Прирост (убыль), всего	В том числе прирост	
	1992	1996		Естественный	Миграционный
Санкт-Петербург	4952	4774	-178	-175	-3
Ленинградская область	1674	1677	3	-66	69
Новгородская область	751	738	-13	-31	18
Псковская область	840	827	-13	-40	27
Северо-Запад, всего	8217	8016	-201	-312	111

Источник: Регионы России, 1997. С.250-257. Миграционный прирост – расчетно, на основе общего и естественного прироста.

Отмеченная тенденция проявилась уже с 1990 года. За 1990-1991 годы население региона уменьшилось на 82 тыс. человек (при росте на 11 тыс. в Ленинградской области). До этого наблюдался рост населения (в 1989 г. на 20 тыс. человек), причем во всех административных единицах, кроме Псковской области. В последней снижение числа жителей, носило устойчивый характер в течение длительного времени, прежде всего вследствие миграционного оттока сельского населения в Санкт-Петербург. Естественный прирост еще в 1989 году был в регионе положительным, за исключением Псковской области, где из-за постоянного отрицательного сальдо миграции (оттока преимущественно молодого населения) возрастная структура была настолько деформирована, что естественная убыль наблюдалась уже и в 1980-е, и даже в 1970-е годы.

Наблюдающийся приток мигрантов (а он был и в 1996-1997 гг.) обусловлен прежде всего вытеснением русского населения из Прибалтики. Значительный удельный вес имеют также беженцы и вынужденные переселенцы из Казахстана и Средней Азии, Закавказья и Северного Кавказа.

Нынешняя демографическая ситуация (резкое падение рождаемости и рост смертности) обусловлена экономическим и социальным кризисом в стране. Падение рождаемости, особенно в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, следует признать катастрофическим. С 1993 года коэффициент рождаемости здесь составляет только 6-7 промилле, тогда как смертности – 14-17 промилле. Такова же рождаемость в Ленинградской области, где смертность еще выше – 16-18 промилле. В Новгородской и Псковской областях рождаемость чуть выше – 8-9 промилле, но выше и смертность – 18-20 промилле. Ожидаемая продолжительность жизни при рождении составила здесь в 1995 году, как и в среднем по стране, у мужчин только 55-56 лет, у женщин 70 лет.

Проблема состоит не только в нынешней крайне неблагоприятной демографической ситуации. Дело в том, что существует угроза того, что современный режим суженного воспроизводства населения может сохраниться и при выходе экономики из кризиса. Отсутствие государственной демографической политики и крайне незначительные меры по поддержке семей с малолетними детьми делает эту угрозу реальной. Не формируются общественное мнение, социально-демографические установки населения на требуемые хотя бы для простого воспроизводства размеры семьи с двумя-тремя детьми.

Оценку положительного сальдо миграции дать сейчас достаточно сложно. С одной стороны, когда прибывает мобильное население трудоспособного возраста, возможно его участие в предпринимательской деятельности, в создании новых предприятий малого бизнеса. С другой стороны, при высоком уровне безработицы (в том числе скрытой) усиливается давление на рынок труда. Приезд лиц нетрудоспособных возрастов одно-

значно усложняет социальные проблемы, поскольку требует дополнительных государственных расходов. Так или иначе происходящий приток населения следует учитывать в прогнозах развития, поскольку он в нынешних условиях практически не поддается регулированию.

Топливо-энергетическая база народного хозяйства региона недостаточно мощная. Добыча сланцев и торфа покрывает незначительную часть потребности в топливе для электростанций. Мощности нефтепереработки (Кириши) поступающей из Западной Сибири по нефтепроводу нефти недостаточны для удовлетворения потребности региона в нефтепродуктах, которые также завозятся из других регионов страны. В качестве топлива на электростанциях, в котельных и в быту используется природный газ, поступающий по газопроводу “Сияние Севера”. Некоторую роль играют гидроэлектростанции. Ввозится значительное количество дорогих печорских углей и также дорогих, вследствие дальней транспортировки, кузнецких. В значительной мере проблема энергоснабжения была решена после строительства Ленинградской АЭС мощностью 4 млн. кВт. Тем не менее проблема дефицита электроэнергии остается актуальной. Для ее решения предполагается, в частности, обеспечить передачу избыточной электроэнергии с Кольской АЭС.

Традиционная специализация Северо-Западного экономического района – сложное и точное машиностроение. Санкт-Петербург является вторым после Москвы машиностроительным центром страны. В 1991 г. он давал 5,3% машиностроительной продукции России, а Северо-Запад в целом – 7,4%.

В Санкт-Петербурге расположены предприятия оборонной промышленности, производства ракетно-космической техники (“Арсенал”), авиационных двигателей (завод им. В.Я.Климова), энергетического и электротехнического машиностроения (Металлический завод, “Электросила”), тяжелого машиностроения (Невский завод, Ижорский завод в пригородном Колпино), судостроения (“Адмиралтейские верфи”, Балтийский завод), локомотиво- и вагоностроения, тракторостроения (Кировский завод), станко- и приборостроения (“ЛОМО”, “Океанприбор”), электронной промышленности (“Светлана”), других отраслей точного машиностроения (Петродворцовый часовой завод). Предприятия Санкт-Петербурга производили большое количество товаров народного потребления – две трети отечественных фото- и киноаппаратов, четверть пылесосов, здесь в 1967 г. были выпущены первые в стране телевизоры цветного изображения. Сейчас стоит задача добиться выпуска конкурентоспособной с импортной продукции.

Центром судостроения является Выборг, речного судостроения и судоремонта – Новая Ладога, Подпорожье, Петрокрепость. Ряд предприятий, кооперирующихся с заводами Санкт-Петербурга, расположены в Новгороде и Пскове, Великих Луках, Старой Руссе, Тихвине. Но находящиеся

здесь предприятия оборонной, электронной, электротехнической, приборостроительной промышленности испытывают большие трудности или из-за проблем конверсии, или из-за конкуренции импортных товаров. Так, почти полностью прекращено производство телевизоров (“Волна”, Новгород), магнитофонов и радиоприемников (“Радиоприбор”, Псков).

Собственная металлургическая база представлена прокатными цехами машиностроительных предприятий, переделным заводом в Колпино, Волховским алюминиевым заводом. Потребность в черных металлах частично удовлетворяет Череповецкий металлургический комбинат, построенный в Вологодской области в период, когда Госпланом выделялся “Большой Северо-Запад”, включавший также нынешний Север Европейской части страны. Предполагалось, что он станет базой производства черных металлов для всего экономического района. Отчасти так и произошло, однако машиностроительным предприятиям требуется очень широкий ассортимент стали и проката, и металлы приходится завозить с заводов Центра и Урала.

Важное значение имеют крупные химические предприятия, производящие синтетические смолы, резинотехнические изделия и шины (“Красный треугольник” в Санкт-Петербурге), удобрения, кислоты и реактивы, лако-красочные изделия, химико-фармацевтические препараты. В городе Кириши на Волхове построен крупный нефтеперерабатывающий комбинат (“Киришинефтеоргсинтез”). На поступающем по газопроводу природном газе комбинат “Акрон” в Новгороде производит азотные удобрения и химикаты. Фосфорные удобрения (более 2 млн. т в год) производятся в Кингисеппе, Волхове и Санкт-Петербурге.

К числу отраслей специализации района относится деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность. Местная лесосырьевая база удовлетворяет потребности отрасли лишь частично; большая часть сырья поступает из Северного экономического района. Целлюлозно-бумажные предприятия расположены в основном в Ленинградской области – на Карельском перешейке – в Приозерске, Светогорске, Советском, Каменногорске, а также в Коммунаре (пригород к югу от Санкт-Петербурга) и Сясьстрое вблизи южного берега Ладожского озера; а также в Окуловке Новгородской области. Значительное количество бумаги и картона производится в Санкт-Петербурге. Светогорский и Сясьский комбинаты и Приозерский целлюлозный завод являются крупнейшими в стране. В 1980-е годы Северо-Запад обеспечивал 7% республиканского производства целлюлозы (более полумиллиона тонн) и 10% бумаги (также свыше 0,5 млн. т в год). Производство клееной фанеры (1/10 часть всего производства в РФ) и мебели развито в пригородах Санкт-Петербурга, в Новгороде и Великих Луках. Во многих местах, в том числе в небольших поселках, организовано производство пиломатериалов, древесноволокнистых и древесностружеч-

ных плит, изделий широкого потребления. В Чудово Новгородской области размещается спичечная фабрика.

К числу развитых в регионе относится легкая промышленность. Петербург является центром текстильной, швейной, трикотажной, а также обувной (“Скороход”) промышленности. Центрами трикотажной промышленности являются Боровичи и Великие Луки, льняной – Псков и Великие Луки, пенько-джутовой – Ивангород. В Крестцах Новгородской области расположена фабрика “Крестецкая строчка”, специализирующаяся на ручной и машинной вышивке. В Новгородской и Псковской областях размещается несколько десятков небольших льнозаводов по первичной обработке льна.

Имеются стекольные заводы – на юге Ленинградской области (Дружная Горка, Торковичи), в Новгородской – вдоль железной дороги Москва – Санкт-Петербург (Чудово, Малая и Большая Вишера), в Псковской области (Красный Луч). Развита фарфоро-фаянсовая промышленность. Известны Ломоносовский фарфоровый завод под Санкт-Петербургом, завод “Пролетарий” в одноименном поселке под Новгородом.

Ленинградская область является крупным производителем цемента. Он вырабатывается попутно при переработке сланцев (Сланцы) и бокситов (Пикалево). Производство различных стройматериалов сконцентрировано прежде всего в окрестностях Санкт-Петербурга. Крупнейший в стране и в Европе известковый комбинат находится в Угловке на железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

Пищевая промышленность представлена разнообразными отраслями, удовлетворяющими потребности 8-миллионного населения региона. Крупнейшим центром является Санкт-Петербург. В условиях кризиса падение производства в пищевой промышленности города оказалось меньшим, чем в других отраслях. Ее доля в отраслевой структуре промышленности сейчас вдвое выше, чем в среднем по стране. По ряду видов производимой продукции доля Санкт-Петербурга значительно выше, чем в доле населения страны. Среди них кондитерская промышленность, табачная, ликероводочная.

Пищевая промышленность Северо-Запада лишь частично базируется на сельскохозяйственном сырье региона. Это касается мясной, молочной, рыбной промышленности, которые в основном используют продукцию сельского хозяйства региона (например, в промышленном производстве мяса в конце 1980-х годов она составляла 3/4 использовавшегося сырья).

Падение объемов сельскохозяйственного производства, характерное для нынешнего кризисного состояния российской экономики, в Ленинградской и Новгородской областях примерно соответствует среднероссийскому уровню, а в Псковской области уровень спада несколько ниже. Соотношение доли населения Северо-Запада и его удельного веса в объеме

сельскохозяйственного, промышленного производства и ВВП России отражают данные табл. 4.

Таблица 4

Доля Северо-Запада и его административно-территориальных единиц в численности населения и некоторых валовых экономических показателях Российской Федерации

Показатель	Санкт-Петербург	Ленинградская область	Новгородская область	Псковская область	Северо-Запад, всего
Население	3,24	1,14	0,5	0,56	5,44
Валовой региональный продукт	3,65	1	0,33	0,34	5,32
Объем промышленного производства	2,28	1	0,39	0,22	3,89
Объем сельскохозяйственного производства	0	1,7	0,61	0,86	3,17
Инвестиции в основной капитал	2,37	1	0,4	0,24	4,01
Иностранные инвестиции	4,36	0,73	0,21	0,11	5,41

Источник: Регионы России, 1997. С.40-44.

Хотя доля каждой из трех областей региона в общероссийском объеме сельскохозяйственного производства выше, чем их удельный вес в численности населения, Северо-Запад в целом имеет в 1,7 раза более низкую долю в аграрном производстве России, чем в численности населения страны. Это объясняется большим удельным весом Санкт-Петербурга в населении и экономике региона, где аграрный сектор, естественно, отсутствует. Прилегающие области, тоже достаточно урбанизированные, не могут полностью удовлетворить потребности Санкт-Петербурга в продовольствии. Его зависимость от импорта продовольственных товаров сейчас намного выше, чем в среднем по стране.

Сельское хозяйство региона специализируется на молочно-мясном животноводстве. В пригородных зонах областных центров, особенно Санкт-Петербурга, имеющих пригородную специализацию, усиливается молочная ориентация скотоводства; к отраслям специализации добавляются свиноводство, птицеводство, овоще- и картофелеводство. В южной части региона развито льноводство.

Спад производства в аграрном секторе региона обусловлен теми же факторами, что в целом по России. Резкое изменение условий хозяйствования, падение платежеспособного спроса населения, конкуренция импортного продовольствия – вот основные факторы, к которым добавляется местная специфика: недостаточно благоприятные природные условия, старение сельского населения, затяжной характер начавшегося достаточно давно кризиса в агропродовольственном комплексе Нечерноземья. В результате сельское хозяйство натурализуется, теряет достигнутый ранее уровень технической оснащенности. Все большая доля производства продукции падает на долю хозяйств населения (табл. 5).

Таблица 5

**Доля хозяйств населения в производстве
продукции животноводства, 1996 г., %**

Область	Мясо	Молоко	Яйца
Ленинградская	35	28	10
Новгородская	53	52	45
Псковская	54	64	35

Источник: Регионы России, 1997. С.40-44.

В Ленинградской области, сельское хозяйство которой и прежде было более интенсивным, механизированным, развитым, товарность и сейчас осталась более высокой. Доля хозяйств населения в производстве продукции значительно ниже, чем в Новгородской, и особенно в более аграрной Псковской области, где товарность животноводства стала значительно ниже. Фермерские хозяйства развиваются медленно, участки земель – небольшие, недостаточно техники, у них нет средств на приобретение топлива, удобрений, семян, кормов, не говоря уже о средствах механизации, и нет возможностей получения кредитов. Товарность большинства из них также невысока, и в своем современном виде они не могут претендовать на решение продовольственной проблемы. Некоторые специалисты даже считают, что многие хозяйства населения имеют больше перспектив к превращению в товарных производителей по сравнению с большинством фермерских. Во всяком случае, сейчас более целесообразно основной упор сделать на развитие крупных коллективных хозяйств с товарным производством, при которых фермеры и хозяйства населения могут играть вспомогательную роль, кооперируясь с ними в выполнении отдельных видов работ, технологических стадий (откорм скота, выращивание молодняка и

др.). Одновременно требуется развивать фермерскую кооперацию и вертикальную интеграцию с переработкой продукции.

Транспортную инфраструктуру Северо-Запада можно оценить двояко. С одной стороны, с точки зрения обеспечения внешних связей с другими регионами страны, а отчасти и внешнеэкономических связей, а также сообщения между крупными индустриальными центрами Северо-Запада транспортные магистрали достаточно развиты, хотя и уступают по качеству западным образцам. От Санкт-Петербурга по 11 направлениям расходятся лучи железных дорог, электрифицированных на расстоянии до 100-150 км, а наиболее современная из них магистраль – на Москву – на всем протяжении. Также радиальный вид имеет система автодорог. Чтобы привести дороги к западноевропейским стандартам, требуется их реконструкция, сооружение автобанов, скоростных железнодорожных магистралей. Конкретный проект строительства новой скоростной железной дороги Москва – Санкт-Петербург долгое время обсуждался в печати, но пока не принят к реализации и по экологическим, и по финансовым соображениям.

Сложнее проблема внутриобластного сообщения. Сеть автодорог с твердым покрытием недостаточно густа. Это делает большинство небольших городских поселений и сел слабо доступными в транспортном отношении, что затрудняет их экономическое развитие.

Еще один аспект развития транспорта связан с необходимостью расширения мощностей портов на Балтийском море. Принято решение о сооружении новых портов в Усть-Луге и Приморске. Одновременно требуется создание необходимых подъездных путей к будущим новым портам. Для строительства потребуется многомиллиардные ассигнования и достаточно длительные сроки. Поэтому пока остается весьма актуальным вопрос о наиболее выгодных условиях транспортировки российских грузов через порты стран Прибалтики и Финляндии, а также о возможностях более эффективного использования свободных на 2/3 мощностей калининградских портов.

Инвестиции – ключевой вопрос экономического развития всего народного хозяйства страны, всех ее регионов. Северо-Запад в силу структуры его хозяйства в 1990-е годы был менее привлекательным районом для инвестиций как отечественных, так и иностранных по сравнению с Москвой или сырьевыми регионами страны. Размеры инвестиций в расчете на душу населения (табл. 5) везде на Северо-Западе ниже среднероссийского уровня. Только доля Санкт-Петербурга относительно велика в объеме иностранных инвестиций (которые составляют лишь незначительную часть общих капиталовложений в народное хозяйство). Тем не менее они дают возможность технического и технологического переоснащения предприятий Санкт-Петербурга, сумевших привлечь западных инвесторов. Это

создает предпосылки реструктуризации экономики, необходимой в связи с происшедшими в 1990-е годы изменениями.

Санкт-Петербург с его мощным социально-экономическим потенциалом и возможностями развития внешнеэкономической деятельности должен стать одним из полюсов роста российской экономики. Государственная поддержка позволила бы быстрее привести в действие скрытый пока потенциал его развития. В это развитие постепенно могут быть вовлечены и другие части Северо-Запада. Но некоторые из них сами изыскивают возможности опережающего роста. Такую политику осуществляет Новгород, создающий благоприятные условия деятельности иностранных инвесторов.

Важную роль в развитии внешнеэкономических связей уже играет и может еще больше играть приграничное сотрудничество. Традиционные связи имеют Санкт-Петербург и Ленинградская область (особенно такие города, как Выборг, Приозерск) с прилегающими районами Финляндии.

В советский период практически единое целое составляли российский Ивангород и эстонская Нарва, раньше разделенные только рекой, а теперь еще и государственной границей. Утерянные к настоящему времени связи могут быть восстановлены и усилены благодаря теоретически возможной кооперации эстонских предприятий с предприятиями Ленинградской области и Санкт-Петербурга, проведению совместных научных исследований, реализации образовательных программ. Возможности расширения связей имеются также в районе российско-эстонской и российско-латвийской границы вблизи Пскова. Совместные рыбохозяйственные, транспортные и экологические проекты возможные между Россией и Эстонией на Чудском и Псковском озерах, в прибрежных акваториях Финского залива (совместно также с Финляндией).

3.3. Калининградская область

Калининградская область – российский эксклав¹ на Балтийском море (рис. 4). На севере и востоке она граничит с Литвой, на юге – с Польшей. На западе расположено 140-километровое морское побережье.

Географическое положение области очень удобно для разнообразных международных контактов. Но ее территориальная изолированность и относительная удаленность от основной части страны вызывает сейчас определенные сложности в развитии народного хозяйства.

¹ Эксклав – территория, не имеющая сухопутной связи с основной территорией страны, но имеющая выход к морю. Анклав – территория, со всех сторон ограниченная территориями других государств.

Для небольшого по площади территории региона (15,1 тыс. км², включая 1,8 тыс. км² акватории морских заливов) природные условия и ресурсы его весьма разнообразны.

Переходный от морского к континентальному климат достаточно мягок. Среднеянварские температуры колеблются от -2 до -4°, среднеиюльские составляют +17°. Количество осадков – около 700 мм в год. Длительный и влажный, хотя и прохладный, вегетационный период обуславливает самую высокую в стране продуктивность естественных кормовых угодий, благоприятствует выращиванию кормовых и зерновых культур, овощей. Однако избыточное увлажнение при плоском низменном рельефе требует мелиорации земель, а промывной режим относительно бедных гумусом дерново-подзолистых почв – большого количества удобрений.

Почти вся территория области покрыта осушительными мелиоративными каналами. Около тысячи квадратных километров занимают расположенные ниже уровня моря польдерные земли. Они ограждены от затопления дамбами общей протяженностью 700 км; для откачки воды действуют насосные станции.

Крупнейшие внутренние водоемы – пресноводный Куршский залив и слабосоленый Калининградский (относящаяся к области часть Вислинского залива). Они имеют немаловажное рыбопромысловое значение. Добываются лещ, судак, салака, угорь. Самые большие реки области – Неман и Преголя. Они соединены каналами в единую водную систему.

Лесные ресурсы незначительны. Смешанные и широколиственные леса занимают всего 18% территории, при этом 40% лесов – искусственного происхождения. Леса имеют в основном природоохранное и рекреационное значение. С целью сохранения уникальной растительности дюнных ландшафтов и их животного мира создан национальный парк “Куршская коса”.

Область обладает 90% мировых запасов полудрагоценного камня – янтаря. Прогнозные ресурсы расположенного на Калининградском полуострове месторождения составляют 300 тыс. т (при максимально достигавшемся годовом уровне добычи 700 т; сейчас добывается 300-400 т янтаря в год). Разведанные запасы нефти – около 16 млн. т, из них более половины – на шельфе. Добыча сейчас не превышает 1 млн. т в год; определенные перспективы роста нефтедобычи связаны с освоением морских месторождений. До 3 млрд. т составляют запасы торфа; он добывается для нужд сельского хозяйства. Разрабатываются месторождения строительных материалов, минеральных вод; для нужд приморских курортов Светлогорска и Зеленоградска добываются лечебные грязи. Имеются проекты освоения больших ресурсов каменной соли, разработки небольшого месторождения бурого угля (пригодного для получения горного воска).

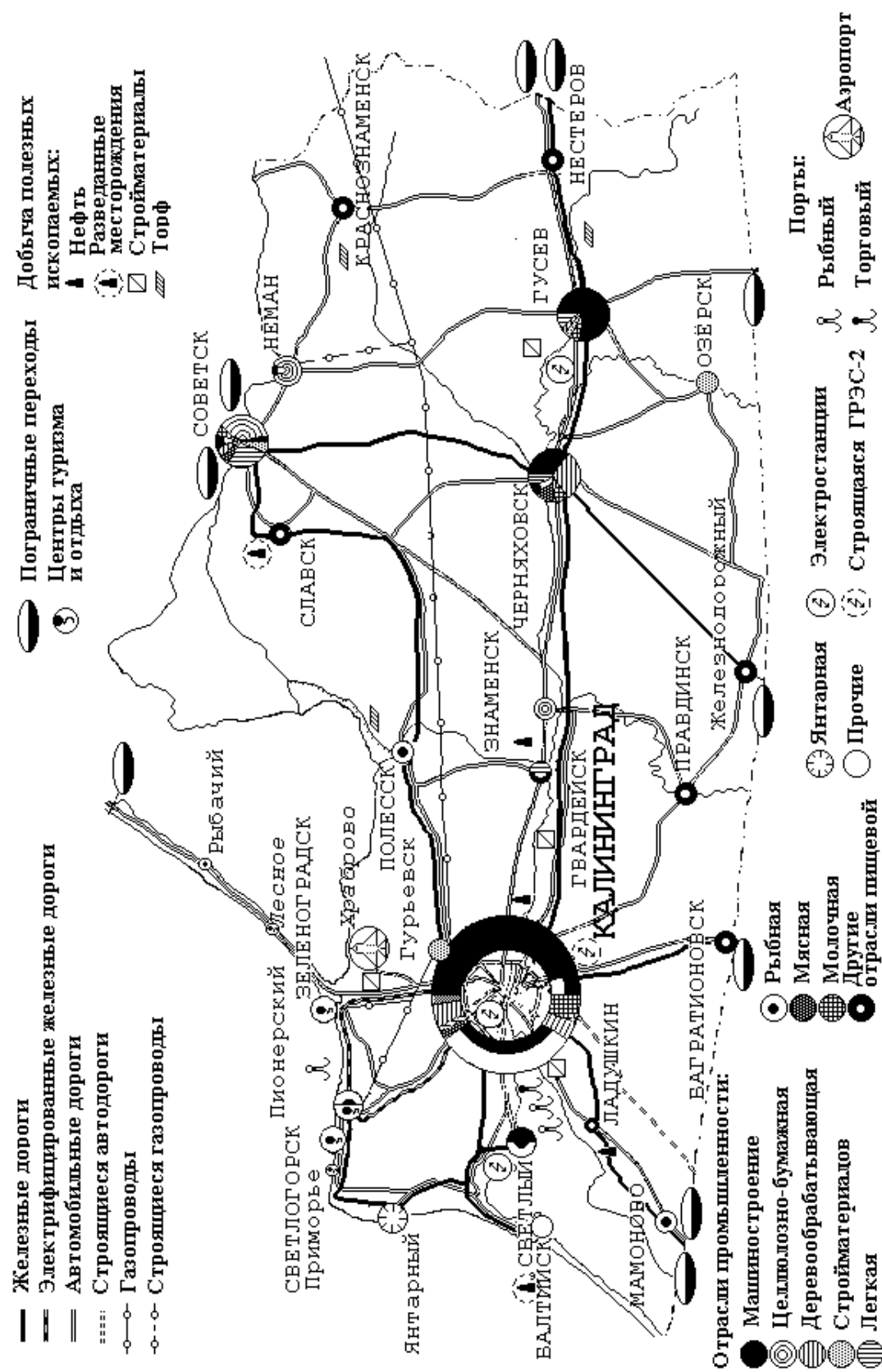


Рис. 4. Калининградская область

У Калининградской области своеобразная история, сказывающаяся на особенностях ее экономического и социального развития. До 1945 года эта территория на протяжении семи веков относилась к немецким владениям. В первой половине XIII века она была завоевана немецким Тевтонским орденом, покорившим племена проживавших здесь балтийских народов – пруссов и куршей. С течением времени они были частично уничтожены во время многочисленных восстаний против захватчиков, частично ассимилированы.

Колонизованная немцами Восточная Пруссия являлась плацдармом экспансии Германии на восток. На Потсдамской конференции², подводившей итоги второй мировой войны, было принято решение о ликвидации этого плацдарма и передаче северной части Восточной Пруссии Советскому Союзу, а южной – Польше. Так, 7 апреля 1946 года в составе Российской Федерации была образована Кенигсбергская область, переименованная в июне того же года в Калининградскую. Нерушимость сложившихся границ закреплена международными договорами СССР, в том числе с ФРГ. После развала СССР его правопреемником стала Российская Федерация, что признано мировым сообществом. Поэтому сохраняется действие всех заключенных СССР договоров, в том числе затрагивающих и вопросы Калининградской области.

С 1945 года началось заселение территории области переселенцами из различных регионов СССР, принявшее массовый характер после утверждения в 1946 году специальной программы. Остававшееся немецкое население в соответствии с решениями Потсдамской конференции было выслено в 1948-1951 годах в Германию. К середине 1950-х годов в область прибыло почти полмиллиона переселенцев. В последующем их приток снизился, и вплоть до начала 1990-х годов население увеличивалось преимущественно за счет естественного прироста. К 1999 году число жителей достигло 950 тыс. человек (до войны здесь проживало 1170 тыс. человек). Численность населения в городах сейчас выше, чем до войны, особенно в Калининграде, где проживает 430 тыс. жителей. В сельской местности – намного меньше.

Демографическая ситуация в области, как и в других российских областях, неблагоприятная. В 1990-е годы резко снизилась рождаемость, повысилась смертность, наблюдается естественная убыль населения. Но население области возрастает, так как приток мигрантов значительно больше оттока населения. Ежегодное положительное сальдо миграции составляет 10-15 тыс. человек, и население области увеличивается на 6-7 тыс. человек

² Потсдамская (Берлинская) конференция глав правительств СССР, США и Великобритании состоялась 17 июля – 2 августа 1945 г.

в год. Значительную часть приезжающих на жительство составляют беженцы и вынужденные переселенцы – их зарегистрировано около 10 тыс. человек. Это русские из бывших союзных республик, в том числе из соседней Прибалтики, немцы из Казахстана и Средней Азии, армяне из Азербайджана, азербайджанцы.

В результате миграций происходят некоторые изменения национальной структуры населения. Доля русских среди жителей области остается довольно стабильной и составляет уже в течение двух десятилетий около 78%, уменьшается доля белорусов, литовцев, евреев, возрастает – украинцев, азербайджанцев, и особенно армян и немцев. Сейчас удельный вес белорусов составляет 8%, украинцев – более 7%. Среди остальных 7% наиболее многочисленны литовцы (2%), на представителей каждой из остальных национальностей приходится менее 1% (это, в порядке убывания численности, армяне, немцы, поляки, татары, мордва, евреи, чуваша, азербайджанцы и др.).

Что касается немецкого населения, то к началу 1950-х годов оно было выселено почти полностью; осталось только несколько сот человек (преимущественно немки, вышедших замуж за русских). С конца 1980-х годов начался приток мигрантов из других регионов СССР. В начале 1990-х некоторые активисты немецкой общины в Советском Союзе (а потом в Российской Федерации), политики и публицисты в Германии ставили вопрос об образовании на территории Калининградской области автономной немецкой республики с переселением сюда до 200 тыс. и более “советских” немцев. Этот вопрос был решен отрицательно, но индивидуальному переселению не чинятся препятствия. Сейчас численность проживающих в области немцев составляет около 7 тыс. человек. Часть приезжающих затем переселяются в ФРГ (в 1997 году – около 700 человек). Продолжается отток евреев в США и Израиль (около 200 человек в 1997 г.), притом, что их численность в области за последние 20 лет снизилась в 1,5 раза и не превышает сейчас 3 тыс. человек (0,3% населения).

Калининградская область плотно заселена и высоко урбанизирована. Плотность населения составляет 63 человека на квадратный километр. Это в 7 с лишним раз больше, чем в среднем по стране и больше, чем в соседней Литве, наиболее плотно заселенной из Прибалтийских республик. Наиболее заселена западная, приморская часть области. Почти всю ее занимает агломерация, сформировавшаяся вокруг областного центра с населением около 600 тыс. человек. Меньше плотность населения периферийных северных и восточных районов.

Городское население составляет 78%. Кроме Калининграда, остальные 21 город и 5 поселков городского типа невелики по размерам. Большинство из них не достигают даже установленного в Российской Федерации для

городов ценза в 12 тыс. жителей. По 40-50 тыс. (“полусредние города”) насчитывают Советск (до 1946 г. – Тильзит, известный в истории по Тильзитскому миру 1807 г.) и Черняховск. По 20-35 тыс. – Балтийск, главная база Балтийского флота, Гусев и новый, образованный в советское время город – Светлый. Свыше 12 тыс. жителей имеют также Неман и Гвардейск.

В сельском расселении преобладают небольшие поселки со средним числом жителей 150 человек. Развитие поселков облегчено густой транспортной сетью и близостью городов. В последние годы вследствие притока в область мигрантов численность сельского населения возрастает.

Трудовые ресурсы области – важнейший фактор ее развития. Благодаря более благоприятной возрастной структуре населения с меньшей долей старших возрастов (в связи с недавним заселением области), а также притоку более молодого населения извне, в ближайшие годы ожидается дальнейший рост числа лиц трудоспособного возраста. Развитая сеть учреждений подготовки и переподготовки кадров предопределяет достаточно высокий уровень квалификации работников. Как и в других переселенческих районах, население области мобильно не только в территориальном, но и социальном плане, легче приспосабливается к рыночным условиям. Этому способствует и близость зарубежных стран, возможность ознакомления с их опытом благодаря безвизовому режиму посещения Польши и Литвы. Поэтому в Калининградской области быстрее, чем в большинстве других российских регионов, развивается предпринимательство, формируются рыночные структуры.

В то же время прежняя отраслевая структура экономики области вследствие ее пространственной изоляции от основной территории страны стала не соответствовать изменившимся условиям в еще большей мере, чем в других областях и республиках России. Поэтому спад производства в промышленности и сельском хозяйстве, на транспорте и в строительстве оказался более глубоким.

Сложившаяся к началу 1990-х годов народнохозяйственная специализация области в целом соответствовала возможностям ее участия в общесоюзном территориальном разделении труда. Экономика приобрела индустриально-аграрный характер. Доля области в промышленном производстве страны была чуть ниже, чем в численности населения, в сельскохозяйственном – несколько выше.

Отраслями специализации стали рыбная, целлюлозно-бумажная промышленность и машиностроение, концентрировавшие три четверти основных фондов, более двух третей численности занятых и объема производства. Был создан крупный рыбопромышленный комплекс, предприятия которого имели 600 рыболовных и транспортных судов, из них 300 крупно- и среднетоннажных, которые вели лов рыбы и обслуживали промысел в от-

крытом океане. Доля области в общесоюзной добыче рыбы и морепродуктов превысила 10%. Пять целлюлозно-бумажных предприятий, перерабатывавших древесину с Севера Европейской части страны, обеспечивали 5% общесоюзного производства целлюлозы. Получили развитие молочная и мясная отрасли (на базе местного сельскохозяйственного сырья), мебельная и легкая промышленность. Важную для страны роль играла добыча и обработка янтаря. Велась добыча нефти, торфа, строительных ископаемых. Сельское хозяйство специализировалось на интенсивном животноводстве молочно-мясного направления; повышалась роль свиноводства, промышленного птицеводства. Звероводство давало 5% общесоюзного производства пушнины. К числу отраслей общесоюзного значения относились морской транспорт, обслуживавший экспортно-импортные операции, и рекреационное хозяйство с городами-курортами Светлогорском и Зеленоградском.

Развитие всех отраслей народного хозяйства области в 1990-е годы столкнулось с большими трудностями. Помимо общих для всей Российской Федерации проблем, связанных с переходом от административно-командной к рыночной экономике, распадом общесоюзного рынка и рынка стран СЭВ, в Калининградской области возникли дополнительные сложности. Они связаны с тремя группами факторов.

Во-первых, с необходимостью транзита грузов через территории зарубежных стран при работе предприятий области с партнерами из других российских регионов и на общероссийский рынок.

Во-вторых, со спецификой структуры народного хозяйства. В дотационной прежде рыбной промышленности стала нужна качественная перестройка всего хозяйственного механизма. Возникли сложности у целлюлозно-бумажной и машиностроительной промышленности, использующих дальнепривозное сырье. В машиностроении к тому же немаловажную роль играли оборонные предприятия, где потребовалась конверсия производства.

В-третьих, неоднозначную роль сыграл механизм свободной экономической зоны, который был декларирован в 1990 году и стал внедряться в области с 1991 года. Этот механизм представляет собой, прежде всего, свободную таможенную зону, с отменой всех видов платежей при ввозе и вывозе товаров. Его задача – стимулировать экспортную и импортозамещающую ориентацию производства как на старых предприятиях, так и путем создания новых, прежде всего с иностранным участием.

Действительно, в области зарегистрировано более тысячи совместных и иностранных предприятий (7% от общего числа таких предприятий в Российской Федерации). Но вместо наращивания производства они занимаются в основном торгово-посреднической деятельностью. Не наблюдается

ожидавшегося притока иностранных инвестиций, объем которых в расчете на душу населения в области лишь чуть выше среднероссийского уровня.

Режим СЭЗ привел к сильному росту импорта товаров, в особенности товаров народного потребления, чем в среднем по России. Местные производители оказались в условиях еще более жесткой конкуренции, чем в других регионах страны. При этом соседние с Калининградской областью страны стимулируют производство и экспорт особенно продовольствия. В последнее время региональные власти пытаются защитить местного производителя с помощью введения квот на импорт товаров, производящихся в области. Однако подобного рода меры (избирательное таможенное обложение, квотирование) следовало предпринимать раньше как составную часть механизма СЭЗ. Тогда, возможно, спад производства был бы не столь глубоким.

Помимо негативных аспектов, механизм СЭЗ (или Особой экономической зоны, как она именуется согласно принятому в 1996 году Федеральному закону “Об Особой экономической зоне в Калининградской области”) имеет для экономики и населения области и положительные следствия. Возросла роль области в осуществлении российских внешнеторговых связей, особенно импортных. Если в 1992 г. доля области в экспорте составляла 0,3%, в импорте – 0,1%, то в 1997 г. – 0,5 и 1,9% соответственно. Цены на потребительские товары в Калининграде, благодаря более дешевому импорту, значительно ниже, чем в среднем по стране. Намного выше среднего число легковых автомобилей (в основном подержанных, ввезенных из-за рубежа) в расчете на тысячу жителей. Более быстро развивается в регионе предпринимательство, иностранный туризм.

Правда, и заработная плата здесь ниже, чем в среднем по Российской Федерации. Выше уровень безработицы. Больше доля населения, проживающего за чертой бедности. Однако, как считают некоторые специалисты, низкий уровень доходов и высокая безработица связаны в большой мере с недостатками статистического учета, который трудно наладить на малых и индивидуальных частных предприятиях, играющих в области очень большую роль. Речь идет о теневой (не путать с криминальной!) экономике, которая наблюдается и в западных странах, весьма характерной сейчас для России, а в Калининградской области она распространена в еще большей мере. Многие предприниматели “уходят в тень” из-за крайне высокого налогообложения. Поэтому снижение налогов может способствовать их регистрации и вхождению в реальный сектор экономики.

Некоторыми зарубежными экспертами сложившаяся к настоящему времени структура народного хозяйства области оценивается как более рациональная, чем прежняя. Сопоставляя структуру производства валового регионального продукта и структуру занятости с соответствующими пока-

зателями конца 1980-х – начала 1990-х годов, они констатируют более высокую, чем ранее, роль сферы услуг по сравнению со сферой производства товаров. Действительно, доля занятых в сфере услуг за 1990-1997 годы возросла с 48 до 58%. На нее в 1997 г. пришлось 60% валового регионального продукта (в том числе на рыночные услуги – почти 40%).

Структурные показатели народного хозяйства области теперь намного ближе к западноевропейским, чем десятилетие назад. Однако эти изменения произошли не в результате развития сферы услуг, а из-за более быстрого сокращения производства товаров. Услуг теперь производится тоже меньше, чем раньше. В 1998 г. объем промышленного производства в Калининградской области составил только 27% от уровня 1990 г., сельскохозяйственного – 46%. В Российской Федерации – соответственно 46 и 56%. Поэтому следует говорить о происходящей деиндустриализации области, о натурализации аграрного сектора, не о положительных, а об отрицательных изменениях структуры народного хозяйства в целом.

В промышленности большинство прежних крупных предприятий еще формально существуют, но многие из них почти не производят продукции. Тяжелое положение сложилось на большинстве машиностроительных предприятий, особенно на предприятиях, принадлежащих оборонному комплексу. Среди них судостроительный завод “Янтарь”, относящийся к электронной промышленности “Кварц”. На них работало по 5-10 тыс. человек. Сложное оборудование выпускали предприятия “Система” и “Факел” с числом работников 2-5 тыс. человек. Теперь численность занятых на этих заводах сократилась в несколько раз, так как государственное финансирование оборонных заказов резко сократилось, а для освоения гражданской продукции требуются инвестиции, которые также отсутствуют. Коммерческие банки, призванные финансировать с помощью кредитов деятельность предприятий, до финансового кризиса 17 августа 1998 года чаще занимались скупкой государственных ценных бумаг. К тому же освоение выпуска товаров народного потребления усложнено жесткой конкуренцией на их рынке со стороны крупных монополий индустриально развитых стран. Так, попытки наладить на заводе “Кварц” совместно с зарубежными фирмами сборку компьютеров не привели к успеху.

То есть ключевые вопросы для большинства машиностроительных предприятий – рынок сбыта и инвестиции. Это касается не только оборонных заводов, хотя здесь вопросы стоят особенно остро. В сходном положении оказались и все другие предприятия. Среди них Калининградский вагоностроительный завод, основной продукцией которого являются крупнотоннажные саморазгружающиеся вагоны-думпкары для горнодобывающей промышленности, заводы светотехнической арматуры и “Микродвигатель” в Гусеве, калининградские предприятия по производству оборудо-

вания для рыбодобывающей и рыбообрабатывающей промышленности и судоремонту. Относительно успешно работают производящий оборудование для газопроводов завод “Газавтоматика” и ставшее совместным предприятием “Балткран”, отправляющее 90% своей продукции за рубеж.

В сложном положении оказались целлюлозно-бумажные заводы, два из которых находятся в Калининграде, по одному в Советске и Немане, а также Знаменская бумажная фабрика. При удаленности сырьевой базы отрасль может успешно развиваться только при ориентации на экспорт (и раньше треть калининградской целлюлозы продавалась за рубеж). На некоторых предприятиях (“Цепрусс” в Калининграде, Неманский ЦБЗ) с помощью зарубежных инвесторов, владеющих контрольным пакетом акций, осуществляется технологическое переоснащение производства. Но объемы выпуска целлюлозы нестабильны. Здесь отчасти сказывается удаленность сырьевой базы, имеющей собственных потребителей древесины на Севере и Северо-Западе России. Ставится вопрос об использовании в качестве сырья древесины лиственных пород из более близко расположенной Белоруссии. Однако для освоения новых технологий требуются крупные инвестиции.

Один из ключевых вопросов индустриального развития – определение перспектив мощного рыбопромышленного комплекса области. Одним из препятствий его успешного развития является удаленность сырьевой базы, которая находится в различных частях Атлантики, что предопределяет дополнительные расходы на топливо. Предвидя подобные трудности, соседняя Литва продала за рубеж доставшийся ей в наследство от СССР довольно крупный рыбодобывающий флот. Правда, Латвия и Эстония продолжают успешно развивать океаническое рыболовство. Многие калининградские суда сейчас работают по договорам с зарубежными фирмами и сдают им продукцию прямо в районах лова рыбы. Позитивную роль для развития рыбной промышленности в области играет наличие уже имеющихся производственных фондов, в том числе на суше – заводов по переработке рыбы (в Калининграде, Светлом, Мамонове, Полесске, Пионерском), судоремонту (в Калининграде и Светлом), производству оборудования и орудий лова (в Калининграде имеется ряд заводов со своей научно-исследовательской базой), научных и образовательных учреждений. Другой важный фактор – наличие квалифицированной и дешевой (по мировым меркам) рабочей силы. Наконец, позитивное значение имеет также развитая транспортная инфраструктура и близость потребителя, особенно, если сравнивать с двумя другими важнейшими российскими рыбодобывающими комплексами – на Дальнем Востоке и в Мурманске.

Прежде всего от спроса на местном рынке зависит деятельность предприятий, выпускающих промышленные и продовольственные товары на-

родного потребления, хотя и здесь имеются возможности для организации экспортного производства с использованием дешевой и достаточно квалифицированной рабочей силы. Такой опыт производства швейных полуфабрикатов и изделий для крупных западных фирм, выпускающих продукцию под своей маркой, уже имеется. Здесь уместно использовать меры по таможенной защите предприятий пищевой, деревообрабатывающей промышленности, производства стройматериалов и других товаров, производство которых испытывает сейчас сильную конкуренцию (часто недобросовестную, с использованием демпинговых цен вследствие государственной поддержки экспорта Литвой и Польшей) со стороны зарубежных производителей. Правда, такая конкуренция имеет и положительные аспекты, заставляя местных производителей разнообразить ассортимент и улучшать качество продукции. Поэтому политика по защите внутриобластного рынка должна быть хорошо продуманной и взвешенной, не создающей предпрятиям области тепличных условий и не ставящей их в положение безраздельных монополистов, как это было ранее.

Большие проблемы возникли у такой уникальной отрасли, как янтарная промышленность. Янтарный комбинат с двумя тысячами работников обеспечивал всю добычу, первичную обработку янтаря и выпускал ювелирные изделия, в том числе на экспорт. Он оказался банкротом в результате непродуманной приватизации, неправильной стратегии развития, распространения незаконной добычи янтаря “старателями” и прямого воровства сырья из карьера комбината. Принятые меры, включая поддержку со стороны региональных властей, несколько улучшили положение. Сократившаяся добыча и переработка янтаря вновь стали расти. Сейчас рассматриваются проекты дальнейшего развития отрасли, включая формирование по образцу стран Запада промышленного округа с большим числом фирм по переработке янтаря. Они могли бы составить конкуренцию подобным предприятиям в соседних Польше и Литве, где используется для производства украшений преимущественно калининградский янтарь-сырец и полуфабрикаты, значительная часть которых поступает через границу контрабандным путем. Усиливаются и меры охраны на комбинате и пограничного контроля за движением янтаря.

Актуальным является вопрос энергетического обеспечения области, не имеющей достаточных топливных ресурсов и мощностей по производству электроэнергии. Сейчас местные ГРЭС-2 в Светлом, ТЭЦ в Калининграде и Гусеве удовлетворяют лишь небольшую часть потребностей. Транзитом через Литву из системы РАО ЕЭС России поступает 80% необходимой электроэнергии, в основном с Ленинградской АЭС. Область получает природный газ по ветке магистрального газопровода “Сияние Севера”. Нефтепродукты закупаются в значительной мере за рубежом. Уголь поступает из

Кузбасса. Добыча нефти в области невелика и обсуждение проектов сооружения собственного нефтеперерабатывающего завода привело к заключению о нецелесообразности его строительства по экономическим соображениям. Месторождения торфа невелики и обеспечивают только потребности сельского хозяйства, хотя рассматривается вопрос и увеличения его экспорта. Проект разработки в курортной зоне неподалеку от Светлогорска Грачевского месторождения бурого угля с запасами всего 50 млн. т для энергетических целей был отвергнут не только по экономическим, но и по экологическим причинам.

Некоторое наращивание внутренних источников электроснабжения возможно при восстановлении ранее действовавших небольших ГЭС; сейчас завершается реконструкция самой крупной из них на реке Лава. Построена с помощью датской стороны также первая ветроэнергетическая установка на побережье Балтийского моря, обладающего значительными ветроэнергоресурсами. Гидро- и ветроэнергетика отличаются экологической чистотой, но производят в условиях области очень дорогую электроэнергию. К тому же они способны удовлетворить потребности региона в энергии лишь на несколько процентов. Вблизи Калининграда с 1989 года ведется строительство крупной ТЭЦ-2 мощностью 900 МВт и работа которой предусмотрена на природном газе. С ее вводом потребности региона в электроэнергии будут полностью удовлетворены и появится возможность частичного ее экспорта. Однако строительство затягивается из-за высокой стоимости (до 2 млрд. долларов). Решить проблему возможно, если Россия примет участие в проекте Балтийского энергетического кольца, который предполагает объединить энергосистемы всех стран региона Балтийского моря. При условии поставки части производимой электроэнергии в эту новую энергосистему (а из нее – на Запад) появляется возможность получить необходимое финансирование из фондов ЕС.

Калининградская область относится к числу самых освоенных в сельскохозяйственном отношении регионов России. Общая площадь сельхозугодий превышает 800 тыс. га, что составляет 60% площади суши. В области мелиорированы 92% земель, и на поддержание осушительных систем требуются значительные затраты.

Резкий спад производства в 1990-е годы обусловлен сочетанием ряда негативных факторов. Во-первых, снижением спроса на продукцию сельского хозяйства из-за падения уровня жизни населения. Во-вторых, прекращением вывоза части продукции в Москву и другие промышленные регионы страны. В-третьих, конкуренцией более дешевой импортной продукции, особенно из развитых в сельскохозяйственном отношении Польши и Литвы, также испытывающих трудности сбыта продовольствия. В-четвертых, прекращением государственного субсидирования производства аг-

рарной продукции, резким повышением цен на технику, удобрения, комбикорма, горюче-смазочные материалы по сравнению с закупочными ценами на продукцию сельского хозяйства. В-пятых, недостатками в организации деятельности 192 акционерных обществ закрытого типа и товариществ с ограниченной ответственностью, которыми стали в ходе приватизации бывшие колхозы и совхозы. В-шестых, низкой товарностью 5,6 тыс. крестьянских (фермерских) хозяйств, имеющих в среднем каждое по 18 га земель при незначительном количестве (или отсутствии) техники. В-седьмых, слабой развитостью рыночной инфраструктуры, не соответствующей изменившимся условиям хозяйствования. Особенно большие трудности связаны с отсутствием механизма средне- и долгосрочного кредитования сельского хозяйства, не имеющего не только надлежащих условий расширенного воспроизводства фондов, но и зачастую оборотных средств для текущей деятельности.

В результате посевные площади за 1990-1998 годы снизились с 416 тыс. до 288 тыс. га. Более половины из них заняты кормовыми культурами, свыше 40% – зерновыми на фураж. Менее 5% приходится на картофель, чуть более 1% – на овощи, 1% – на масличные культуры (рапс). Намного сократилось и поголовье скота: крупного рогатого скота – с 468 тыс. до 172 тыс. голов (в том числе коров – со 170 тыс. до 77 тыс.), свиней – с 271 тыс. до 94 тыс. голов (данные на 1 января 1991 г. и 1999 г.). Уменьшилась урожайность сельскохозяйственных культур и продуктивность скота. В результате производство мяса (в живом весе) снизилось с 101 тыс. т в 1991 г. до 51 тыс. т в 1998 г., молока – с 546 тыс. до 238 тыс. т, яиц – с 339 млн. до 232 млн. штук.

Производство все более принимает натуральный немеханизированный характер. В домашних хозяйствах производится около 92% картофеля и овощей, 54% молока и 41% мяса. Только в производстве зерна, кормов, птицеводстве и звероводстве подавляющую часть продукции дают крупные коллективные предприятия. На них приходится 82% производства зерна, 56 – мяса, 42 – молока и 73 – яиц. Они характеризуются и наибольшим снижением объемов производства продукции и поголовья скота.

Вследствие того, что большинство фермерских хозяйств имеет малые площади сельхозугодий, слабо обеспечены машинами и механизмами, фермеры не имеют соответствующего образования, доступа к кредитным ресурсам, им тяжело конкурировать на продовольственном рынке. Доля фермерских хозяйств в сельскохозяйственном производстве области составляет только около 3-5%. Среди них менее четверти работает относительно успешно, производя товарную продукцию. В основном это хозяйства, развивающие специализацию, а также горизонтальную и вертикальную интеграцию.

Пока лишь отдельные сельскохозяйственные предприятия области приспособились к изменившимся условиям и рыночным преобразованиям. Ситуация продолжает ухудшаться. Для стабилизации положения необходимы меры на федеральном и региональном уровнях. Требуется федеральная помощь системам развития племенного животноводства, кредитования и поддержки фермерских хозяйств, подготовки специалистов, вопросам мелиорации и охраны окружающей среды. Региональные меры должны быть направлены на формирование рыночной инфраструктуры, развитие кормовой базы, переподготовку руководителей предприятий, фермерских хозяйств, специалистов, стимулирование производства конкурентоспособной продукции. При реализации этих направлений, по мнению специалистов, Калининградская область может эффективно использовать природный потенциал, полностью обеспечить местный рынок основными видами продукции и быть по отдельным видам продукции конкурентоспособной на внешнем рынке.

Одним из приоритетов регионального развития является транспорт, особенно морской, нацеленный на обслуживание российских внешнеэкономических связей. Мощности калининградских морских портов, торгового и рыбного, превышают 10 млн. т. Однако они загружены только на треть, в то время как порты соседних Прибалтийских государств ежегодно обрабатывают до 50 млн. т российских грузов. Это связано с менее благоприятными тарифными условиями перевозок грузов в Калининград по железной дороге, а также необходимостью транзита через территории иностранных государств. Определенные ограничения привносит и необходимость прохождения судов в порты Калининграда по узкому и неглубокому морскому каналу протяженностью 40 км, проложенному по мелководному Калининградскому заливу. Имеется ряд проектов сооружения глубоководного порта непосредственно на морском побережье, в близкой к морю Приморской бухте, а также предложения по использованию свободных причалов военного порта в Балтийске. Однако все они сопряжены с необходимостью реконструкции железнодорожных путей, в том числе проходящих по территории зарубежных государств, прежде всего Литвы. Вызывают сомнения и проблемы транзита грузов, а также факт неполного использования нынешних возможностей портов. Однако по сравнению с другими вариантами сооружения новых портовых мощностей на российском побережье Балтики, в частности вблизи Санкт-Петербурга, калининградские проекты более привлекательны из-за того, что море здесь зимой не замерзает.

Транспортное значение области может возрасти в связи с развитием международной кооперации в регионе Балтийского моря. В настоящее время разрабатываются проекты сооружения автомагистралей, проходя-

щих из Польши в Финляндию через Прибалтику. Один из проектов – “Виа-Балтика” – предполагает прохождение автостреды восточнее области, но другой – “Виа-Ганзеатика” – из Гданьска через Калининград и далее на Ригу, Таллин. Еще один проект – восстановление довоенной автостреды, ведущей из Калининграда на Берлин, “берлинки”. В середине 1990-х годов ее калининградский участок начал реконструироваться за счет областных средств российско-немецкой фирмой “Россбан”. Однако на польской стороне работы не стали проводиться, и в настоящее время строительство законсервировано.

Железнодорожная сеть области имеет сопряжения с европейской, отличающейся, как известно, от российской меньшей шириной колеи. Ведущая от Черняховска в Польшу ветка оснащена перевалочным пунктом, обеспечивавшим транспортировку силезского угля, когда осуществлялись его поставки в СССР. Из Калининграда на Гданьск проложена железная дорога европейской колеи, по которой организовано пассажирское сообщение (Калининград – Гдыня – Берлин).

В Калининграде действует международный аэропорт. Организованы авиамаршруты на Запад – в Копенгаген (авиакомпанией “САС”) и Ганновер (“Аэрофлот”).

Одним из перспективных направлений хозяйственной специализации является туризм, в том числе международный. В настоящее время область ежегодно посещает 30-40 тыс. иностранных туристов, преимущественно из Германии (“ностальгический туризм” прежних жителей Восточной Пруссии) и Польши (“коммерческий” туризм). Отечественный туризм в связи со снижением уровня жизни населения страны резко сократился. Общее число отдохавших в учреждениях различного типа – от санаториев и домов отдыха до туристических гостиниц и баз – снизилось за 1990-е годы с 300 тыс. до 100 тыс. человек. Повышение уровня жизни населения в будущем, наличие в России небольшого числа приморских территорий с благоприятными климатическими условиями и растущий уровень сервиса в рекреационных учреждениях области позволяет надеяться на рост числа отечественных туристов. В 18 санаториях, домах отдыха и пансионатах на морском побережье одновременно могут отдыхать 4 тыс. человек. Суммарная же емкость всех 90 учреждений отдыха, учитываемых статистикой, в летний период достигает 20 тыс. человек. Разрабатываются проекты рекреационного использования новых районов, в частности Вислинской косы, а также организации международных маршрутов с включением прилегающих районов Польши (Сопот, Гданьск, Мазуры, Мальборк) и Литвы (Неринга, Паланга).

В Калининграде много научных учреждений и вузов, что является благоприятной предпосылкой социально-экономического развития региона.

Высшие учебные заведения – Калининградский государственный университет (более 8 тыс. студентов), Калининградский технический университет, Балтийская государственная академия (два последних вуза обеспечивают прежде всего потребности рыбопромышленного комплекса и морского транспорта), Юридический институт, Калининградский военный институт пограничной службы, Военно-морской институт. Действует также ряд негосударственных вузов, в числе которых можно отметить Калининградскую высшую школу международного бизнеса и Балтийский институт экономики и финансов. Из научных учреждений выделяются прежде всего связанные с изучением Мирового океана – Институт океанологии РАН (сосредоточивающий половину научно-исследовательского флота России) и обеспечивающие развитие рыбопромышленного комплекса – институт АтлантНИРО по изучению и прогнозированию использования рыбных запасов, управление рыбопромысловой разведки “Рыбпрогноз”, проектирующие промысловую технику МариНПО и др. Имеется ряд проектных организаций машиностроения, строительства и сельского хозяйства, крупные КБ и лаборатории на ряде машиностроительных предприятий. К сожалению, из-за недостаточного государственного финансирования (сокращение за 1990-е годы в 14 раз) все они испытывают серьезные трудности, а число занятых в научном секторе за последние годы сократилось в 8 раз.

Для эффективного использования научно-технического потенциала региона профессором В.В.Ивченко выдвинута идея формирования российско-инострannого технополиса. Здесь научные разработки могли бы воплощаться в опытные образцы и малые серии продукции. А использование механизма Особой экономической зоны в Калининградской области является фактором, способствующим организации экспортных производств, базирующихся на разработках в рамках технополиса.

Таким образом, Калининградская область испытывает сейчас серьезные трудности, связанные с необходимостью реструктуризации экономики в условиях эксклавного положения. Однако близость стран Западной Европы, их заинтересованность во включении области в систему межрегионального сотрудничества в Балтийском регионе содействует более быстрому развитию здесь рыночных структур, активной внешнеэкономической деятельности. Сейчас рассматриваются возможности вхождения области в новый еврорегион “Балтика”, который будет включать приморские территории Польши, Литвы, Латвии, южные районы Швеции и датский остров Борнхольм. Разрабатываются проекты приграничного сотрудничества с соседними административными единицами Польши и Литвы. Калининград, Балтийск и некоторые другие города области входят в Союз Балтийских городов, разрабатывающий предложения по усилению сотрудничества на муниципальном уровне. Все это дает основания считать область одним из

регионов приоритетного развития, “полюсов роста” российской экономики.

Для реализации Закона об ОЭЗ в Калининградской области принята Федеральная программа развития Особой экономической зоны, предусматривающая государственное финансирование и поддержку реализации в регионе ряда проектов, связанных прежде всего с развитием ее инфраструктуры. На этой основе будут созданы условия для привлечения в область инвестиций как зарубежных, так и отечественных. Тогда может стать реальностью декларируемый тезис о важной роли Калининградской области как одного из мостов, связывающих российскую экономику с западно-европейской. Более того, регион может стать одним из центров, который обеспечит выход российского научного, трудового и ресурсного потенциала на мировой рынок через инновационную деятельность и развитие на ее основе экспортных производств. Условием этого является преодоление экономического кризиса в России и начало хозяйственного подъема, одним из лидеров которого призвана стать Калининградская область.

Вопросы и задания

1. Сравните с помощью карт атласа природные предпосылки развития сельского хозяйства Ленинградской, Псковской, Новгородской областей. Объясните, почему в Ленинградской области сельское хозяйство носит более интенсивный характер.

2. Изучите береговую линию Финского залива. В чем трудности сооружения здесь морских портов?

3. В чем сходство и отличия экономико-географического положения Новгорода и Пскова? Положение какого из городов более выгодно?

4. Изучите по карте предполагаемую трассу прохождения скоростной железной дороги Москва – Санкт-Петербург. В чем заключаются возражения экологов? Насколько они оправданы?

5. В чем причины более острого, чем в среднем по России, спада промышленного производства на Северо-Западе и в Калининградской области? Какой выход вы видите из создавшегося кризисного положения?

6. Сколько границ приходится пересекать поезду, направляющемуся из Калининграда в Москву? В Санкт-Петербург?

7. В чем состоит механизм свободной (особой) экономической зоны в Калининградской области? Какое влияние он оказал на развитие экономики области? Имеет ли он возможности дальнейшего развития?

4. ПРИБАЛТИЙСКИЕ ГОСУДАРСТВА

4.1. Общие сведения

Под Прибалтийскими государствами в отечественной литературе традиционно понимаются Литва, Латвия и Эстония³. Эта территория заселена человеком сравнительно недавно, около 10 тыс. лет назад, после отступления ледника. Этническую принадлежность первых жителей региона определить невозможно, но, предположительно, к III тысячелетию до нашей эры эту территорию занимали угро-финские народы алтайской языковой семьи, пришедшие сюда с востока. В это время в Европе начинается процесс расселения индоевропейских народов, к которым относились и балтославяне, мигрировавшие на территории к северу от Карпат из общего района расселения индоевропейцев в северном Причерноморье. Выделившиеся из единой балтославянской общности балтийские племена к началу нашей эры заселили всю южную Прибалтику, включая юго-восточное побережье Рижского залива, ассимилировав или оттеснив финно-угров к северу. Из расселившихся в Прибалтике балтийских племен позднее консолидировались литовская и латышская народности, а затем нации, из угро-финских образовалась эстонская народность и позднее – нация.

Значительную часть населения Прибалтики составляют русские. Они издавна заселяли берега Чудского и Псковского озер и реки Нарвы. В XVII веке во время религиозного раскола в Прибалтику мигрировали старообрядцы. Но основная часть проживающих здесь русских переселилась в период нахождения Прибалтики в составе Российской империи и СССР. В настоящее время численность и доля русского населения сокращается во всех странах Прибалтики. К 1996 г. по сравнению с 1989 г. число русских уменьшилось в Литве на 38 тыс. человек (на 11%), в Латвии – на 91 тыс. (на 10%), в Эстонии – на 54 тыс. (на 11,4%). И отток русского населения продолжается.

³ Несколько шире понятие Прибалтики, в состав которой включается также Калининградская область Российской Федерации.

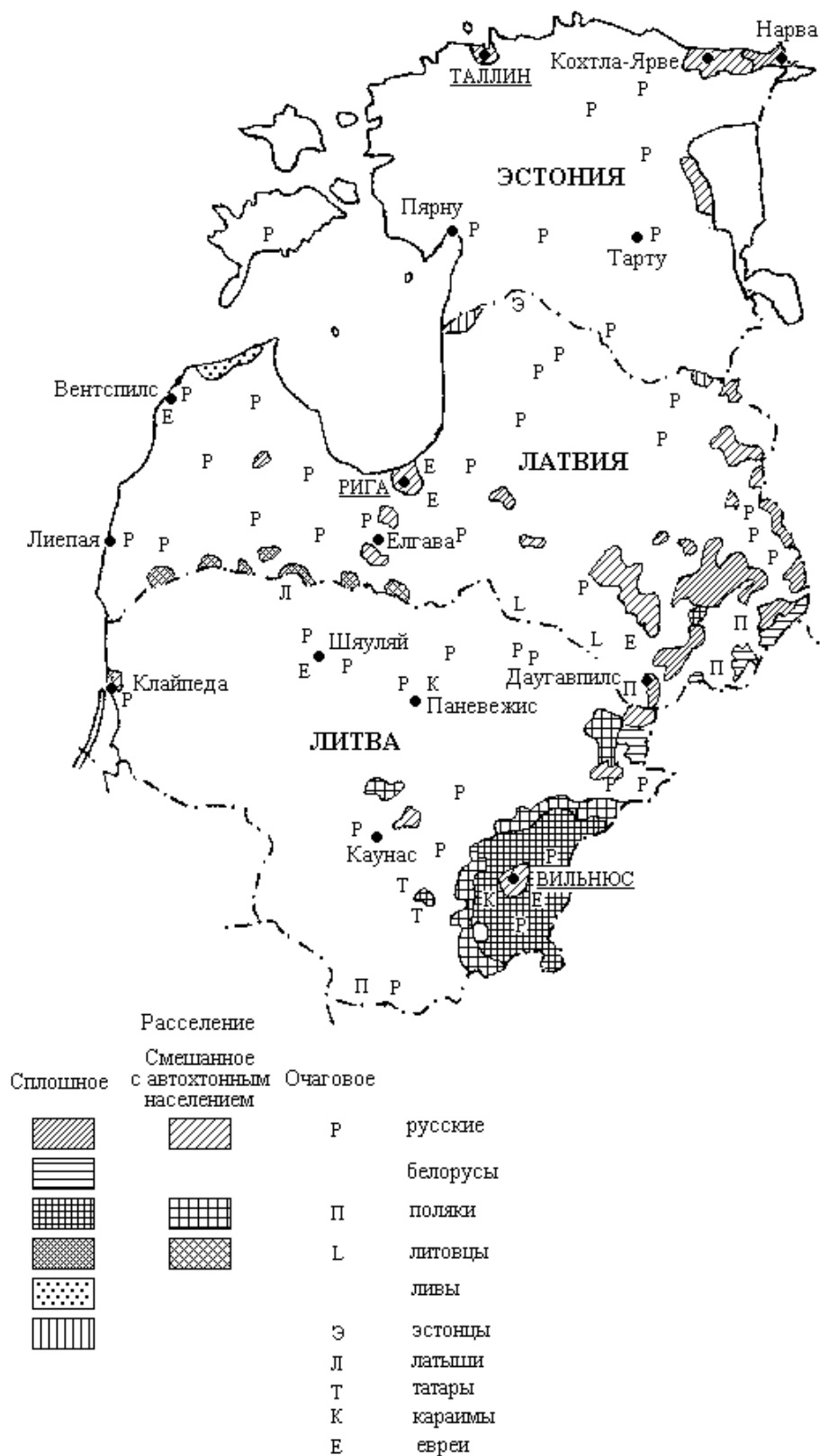


Рис. 5. Национальный состав населения государств Прибалтики

Прибалтийские государства имеют ряд общих черт в экономико-географическом положении, природных условиях, истории, структуре и уровне развития экономики. Они расположены на юго-восточном побережье Балтийского моря, на прилегающем к нему окраинном участке Восточно-Европейской (Русской) равнины. Длительное время эта территория служила объектом борьбы между мощными державами Европы и сейчас продолжает оставаться зоной контакта западноевропейской и российской цивилизаций. После выхода в 1991 году из состава Советского Союза⁴ Прибалтийские государства стремятся ориентировать свою экономику на вхождение в Европейский Союз, а их внешняя политика нацелена на вступление в НАТО.

В советский период Литва, Латвия и Эстония вместе с Калининградской областью включались плановыми органами СССР в состав Прибалтийского экономического района. Делались попытки определенной интеграции их народного хозяйства в единый комплекс. Некоторые результаты кооперации отдельных отраслей, например в рыбопромышленном комплексе, в формировании единой энергосистемы и др., были достигнуты. Однако внутренние производственные связи не стали столь тесными и разветвленными, чтобы можно было говорить о целостном территориально-производственном комплексе Прибалтики. Речь могла идти о таких общих чертах, как близость народнохозяйственной специализации, сходство роли в общесоюзном территориальном разделении труда, более высокий уровень жизни населения по сравнению со среднесоюзным. То есть были социально-экономические отличия региона от других частей страны, но не его внутреннее единство.

Республики Прибалтики отличались от других частей СССР в этнокультурном отношении, но одновременно и между собой у них довольно мало общего. Скажем, в отличие от большей части Советского Союза, где в основе алфавита лежит кириллица, на их территории автохтонным населением используется латиница, но употребляется она для трех разных языков. Или, например, верующие литовцы, латыши и эстонцы чаще всего не являются православными, как русские, но отличаются по вероисповеданию и между собой: литовцы – католики, а латыши и эстонцы относятся преимущественно к протестантам (лютеранам).

После выхода из СССР Прибалтийские государства пытаются осуществлять меры экономической интеграции. Однако их народнохозяйственные структуры столь близки, что они являются скорее конкурентами в борьбе за внешние рынки, чем партнерами в экономическом сотрудничестве. В

⁴ Выход из состава СССР был провозглашен Литвой 29 июля 1991 г., Эстонией 20 августа 1991 г., Латвией 21 августа 1991 г. СССР признал выход Прибалтийских республик из состава Союза 6 сентября 1991 г.

частности, для экономики трех стран огромное значение имеет обслуживание внешнеэкономических связей России через балтийские порты (рис. 6).

Российский рынок имеет крайне важное значение для сбыта продовольственных товаров, продукции легкой промышленности и других товаров народного потребления, производство которых развито в Прибалтике. В то же время товарооборот между Литвой, Латвией и Эстонией незначителен (рис.7).

Доля двух других Прибалтийских стран в товарообороте Литвы и Эстонии составляла в 1995 г. 7%, Латвии – 10%. Помимо сходства выпускаемой продукции, его развитию мешают ограниченные размеры рынков Прибалтийских государств, небольших по территории, численности населения и экономическому потенциалу (табл. 6).

Таблица 6

Общие сведения о Прибалтийских государствах

Показатель	Литва	Латвия	Эстония
Территория, тыс. км ²	65,3	64,6	45,2
Население (июль 1997 г.), тыс. чел.	3 617	2 421	1 437
Валовой национальный продукт (1995 г.), млн. долларов (по официальному курсу валют)	5 957	4 477	3 621

Источники: The Baltic States: Comparative Statistics, 1996. Riga, 1997;
<http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/lg.html>

Наибольшую территорию, население и ВВП среди трех стран имеет Литва, на втором месте – Латвия, на третьем – Эстония. Однако по уровню экономического развития, как это следует из сопоставления ВВП и численности населения, опережает другие Прибалтийские страны Эстония. Сравнительные данные с учетом паритета покупательной способности валют приведены в таблице 7.

Таблица 7

**Валовой внутренний продукт в государствах Прибалтики,
с учетом покупательной способности валют, 1996 г.**

Показатель	Литва	Латвия	Эстония
ВВП, млрд. долларов	14,1	9,4	8,1
ВВП на душу населения, долларов	3 870	3 800	5 560

Источник: <http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/lg.html>



Рис. 6. Обслуживание портами государств Прибалтики российской внешней торговли

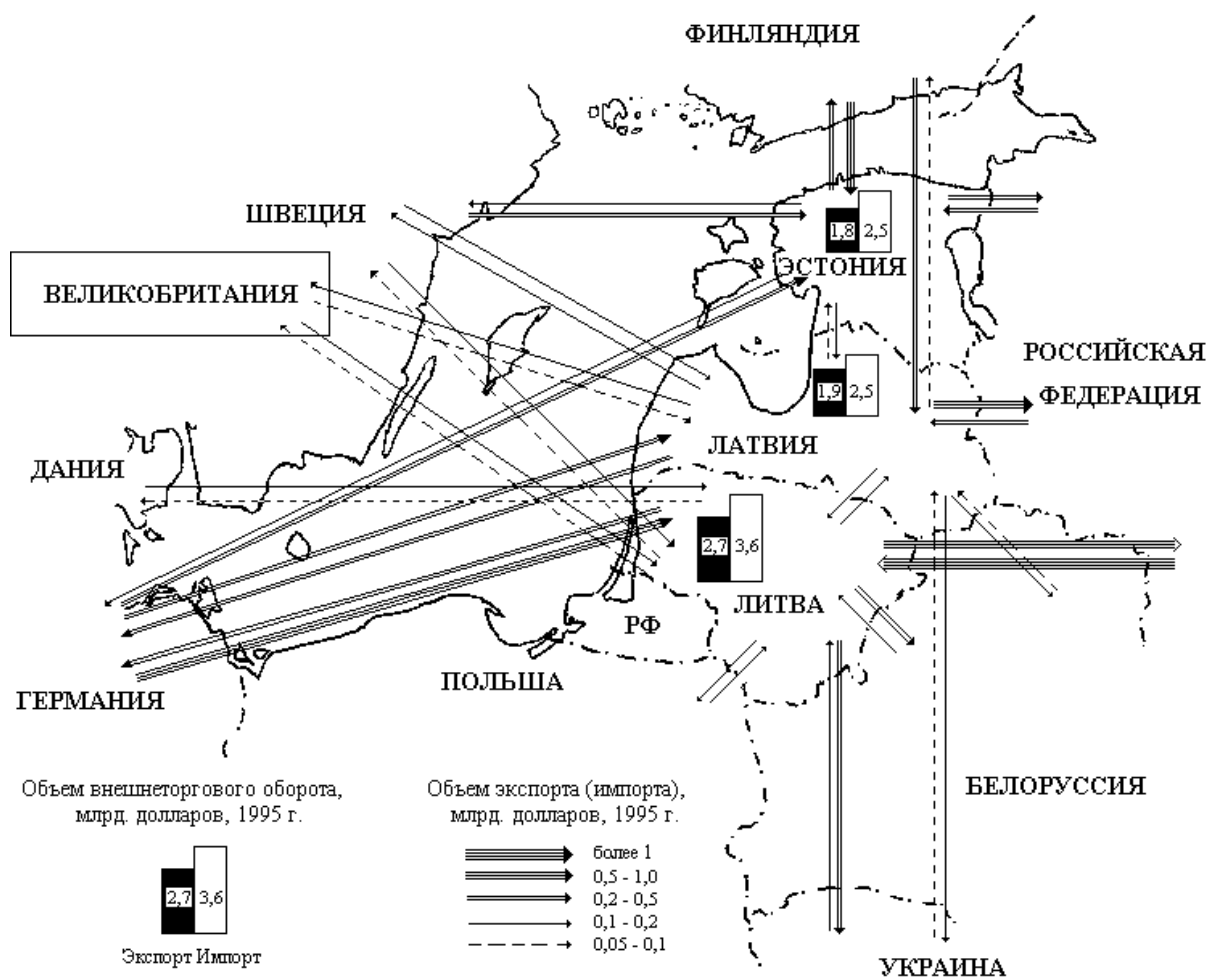


Рис. 7. Главные торговые партнеры государств Прибалтики

Природные условия Прибалтийских государств, при общем сходстве, имеют и некоторые различия. С учетом всего комплекса факторов, наиболее благоприятны они в расположенной южнее Литве, наименее благоприятны – в самой северной республике – Эстонии.

Рельеф Прибалтики – равнинный, преимущественно низменный. Средняя высота поверхности над уровнем моря – в Эстонии 50 метров, в Латвии – 90, в Литве – 100. Лишь отдельные холмы в Латвии и Эстонии чуть превышают высоту 300 м, а в Литве не достигают и ее. Поверхность сложена ледниковыми отложениями, образующими многочисленные месторождения строительных полезных ископаемых – глин, песков, песчано-гравийных смесей и др.

Климат Прибалтики – умеренно-теплый, умеренно-влажный, относится к атлантико-континентальной области умеренного пояса, переходный от морского климата Западной Европы к умеренно-континентальному климату Восточной Европы. Он во многом определяется западным переносом воздушных масс с Атлантического океана, так что в зимний период изотермы принимают меридиональное направление, и средняя температура января для большей части территории Прибалтики составляет -5° (от -3 в западной приморской части до -7 в удаленных от моря районах). Среднеиюльские температуры колеблются от $16-17^{\circ}$ на севере Эстонии до $17-18^{\circ}$ на юго-востоке региона. Годовое количество осадков составляет 500-800 мм. Продолжительность вегетационного периода увеличивается с севера на юг и составляет 110-120 дней на севере Эстонии и 140-150 дней на юге Литвы.

Почвы преобладают дерново-подзолистые, а в Эстонии – дерново-карбонатные и болотно-подзолистые. Они имеют недостаточно гумуса и требуют внесения большого количества удобрений, а вследствие частого переувлажнения – осушительных работ. Для кислых почв необходимо известкование.

Растительность относится к зоне смешанных лесов с преобладанием сосны, ели, березы. Наибольшую лесистость (45%) имеют Латвия и Эстония, наименьшую (30%) – Литва, наиболее освоенная в сельскохозяйственном отношении. Территория Эстонии сильно заболочена: болота занимают 20% ее поверхности.

По степени хозяйственной освоенности территории первое место занимает Литва, последнее – Эстония (табл. 8).

Степень хозяйственной освоенности Прибалтийских государств

Показатели	Литва	Латвия	Эстония
Плотность населения, чел. на км ² (июль 1997 г.)	55,5	37,8	31,8
Доля пашни в общей площади территории, %:			
1985 г.	36,0	25,6	20,6
1995 г.	36,1	14,4	18,8

По сравнению с расположенными южнее европейскими странами уровень освоенности территории Прибалтийских государств менее высокий. Так, Литва, имеющая наивысшую среди республик Прибалтики плотность населения – 55 чел. на кв. километр, вдвое уступает по этому показателю Польше и вчетверо – Германии. В то же время это намного больше, чем в Российской Федерации (8 чел. на кв. километр).

Из данных таблицы 8 мы можем также сделать вывод о происходящем сокращении посевных площадей в Эстонии, и особенно Латвии. Это – одно из следствий тех изменений в экономике, которые происходят в Прибалтике после распада СССР и начала трансформационных процессов перехода от директивной к рыночной экономике. Не все эти изменения носят позитивный характер. Так, к 1997 году ни в одной из Прибалтийских республик не был достигнут уровень производства валового национального продукта 1990 года. Приблизились к нему Литва и Эстония, больше других отстает Латвия. Но, в отличие от остальных бывших республик СССР, в государствах Прибалтики с 1994 года начался рост валового национального продукта. Повышается и уровень жизни населения.

Однако рост достигается в основном благодаря развитию сферы услуг. Несмотря на начавшийся в Литве и Эстонии в 1995 г., в Латвии в 1996 г. рост промышленного производства, его уровень намного уступает уровню 1990 г. (табл. 9). Происходит деиндустриализация прежде развитых в промышленном отношении республик. В Эстонии и Литве в два раза, а в Латвии еще более снизился и объем сельскохозяйственного производства. Значительных размеров достигла прежде отсутствовавшая безработица. Нарастает социальное расслоение населения. В Эстонии и Латвии не решены межнациональные проблемы, значительных размеров достиг вынужденный отток русского населения.

**Динамика промышленного производства
в странах Прибалтики, 1989-1997 гг.**

Страна	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1997 г. в % к 1990 г.
Литва	102	95	48	57	94	105	104	104	27
Латвия	...	99	65	69	90	94	103	106	41
Эстония	92	86	65	81	97	102	106	119	57

Расчеты авторов на основе данных: Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеевец В.С. Российский эксклав на Балтике. Калининград, 1997. С.108; Lithuania country profile (August 1998). Vilnius: Lithuanian Ministry of Economy. 44 p.; <http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/lh.html>.

Несмотря на некоторое экономическое оживление, объем производства и уровень жизни населения в каждой из трех республик намного уступает уровню 1990 года. Так, производство ВВП на душу населения в 1996 году в Эстонии составляло 78% от этого уровня, в Литве – 58%, в Латвии – 49%⁵.

Дальнейшие перспективы экономического развития Прибалтийских государств во многом зависят от их деятельности на внешнем рынке. Сходные с нынешними структурные изменения уже происходили в Прибалтике в 1918-1940 годах, в период существования независимых буржуазных республик. Вследствие утери обширного восточного рынка, довольно развитая промышленность этих стран пришла в упадок; резко снизилась активность их портов, обслуживавшая транзитные перевозки. Прибалтийские государства превратились в поставщика аграрной продукции на Запад. Значительная часть населения эмигрировала в поисках работы.

Но сейчас конкуренция на продовольственном рынке Европы столь высока, что возможная агропродовольственная специализация Прибалтики не слишком перспективна. Развитие новых перерабатывающих отраслей промышленности требует больших инвестиций. Поэтому многое в экономическом развитии региона зависит от того, удастся ли сохранить емкий российский рынок, потребляющий традиционно производимые в Прибалтийских государствах товары, смогут ли порты Прибалтики и далее в больших объемах перерабатывать российские грузы, приедут ли туристы из России

⁵ В 1990 году ВВП на душу населения с учетом паритета покупательной способности валют составлял в Латвии 7720 долларов, Эстонии 7160 долларов, в Литве 6660 долларов. – См.: The Baltic Region on resources, environment and economy. Stockholm: Statistic Sweden, 1993.

отдыхать на курорты Литвы, Латвии и Эстонии. Нельзя не учитывать также, что сырье и топливо для предприятий Прибалтийские государства получают в основном из Российской Федерации. Так или иначе, при всей важности “западного” направления внешнеэкономической политики, стремящиеся к вступлению в ЕС страны региона вынуждены учитывать то важное значение, которое имеет и будет иметь для них и сотрудничество с Россией.

4.2. Литва

Республика Литва – единственная из Прибалтийских стран, имеющая давнюю историю национальной государственности. Первые литовские княжества на базе племенных образований возникли в X-XI веках. Под угрозой завоевания со стороны немецких феодалов – Ливонского ордена с севера и Тевтонского с запада – в первой половине XIII века образовалось Великое княжество Литовское. В 1240 году аукштайтский князь Миндаугас, подчинивший более слабых феодалов, объявил себя великим князем литовским. Объединение позволило литовскому народу совместно с польским государством и русскими княжествами отстоять независимость Литвы в борьбе против немецкой экспансии.

После Люблинской унии 1569 года Литва заняла подчиненное положение в объединенном польско-литовском государстве – Речи Посполитой. После третьего раздела Польши в 1795 году основная часть населенных литовцами земель вошла в состав России.

Литовское государство было создано вновь после революции 1917 года: в 1918 году была провозглашена независимость Литвы, закрепленная мирным договором РСФСР с Литвой 1920 г. В 1940 году, после непродолжительного периода независимого развития, Литва вошла в состав СССР на правах союзной республики.

11 марта 1990 г. Верховный Совет Литовской ССР принял Акт о восстановлении независимости Литовского государства; Литовская ССР была переименована в Литовскую Республику. В мае того же года принимается Декларация о государственном суверенитете Литвы, а 29 июля 1991 года – решение о выходе из состава СССР. В сентябре 1991 г. СССР признал независимость Республики Литва, которая после этого сразу же была принята в ООН.

Литва среди государств Прибалтики наиболее однородна в национальном отношении: более 81% жителей – литовцы. Доля русских превышает 8% (свыше 300 тыс. человек). Они проживают в основном в городах на востоке страны и на морском побережье, в Клайпеде. Высокий удельный вес (7%) составляют также поляки, проживающие на юго-востоке, входившем вместе с Вильнюсом в период между мировыми войнами в состав

Польши. На белорусов приходится 1,5%, на украинцев – 1%. Доля населения всех остальных национальностей (евреев, латышей, немцев, цыган, татар, азербайджанцев, армян и др.) не достигает в совокупности 1%.

Литовская народность сложилась в XIII-XV веках, после образования Великого княжества Литовского, из различных балтийских племен – аукштайтов, жемайтов, ятвягов, земгалов, селов, куршей. К середине XIX века сформировалась литовская нация. Литературный литовский язык основывается на аукштайтском диалекте. В Литве проживает более 3 миллионов литовцев. Вне литовской территории насчитывается сейчас около 300 тыс. литовцев, в том числе около 70 тыс. – в Российской Федерации, 30 тыс. – в Латвии; значительное количество литовцев проживает в США, Канаде, Польше, Германии, Бразилии, Аргентине, Уругвае, Австралии. Литовское происхождение имеют многие жители США и Канады, куда в середине XIX века эмигрировало около 0,7 млн. литовцев; в эти же страны, а также в Англию и Южную Африку переселилось около 0,5 млн. человек в начале XX века.

В настоящее время из Литвы также наблюдается отток населения. За 1991-1997 годы отрицательное сальдо миграции превысило 100 тыс. человек, с пиком в 1992 году (22 тыс. человек). Отток связан с выездом части нелитовского населения после провозглашения независимости. Действительно, за 1989-1995 годы национальная однородность Литовской Республики усилилась: доля литовцев в общей численности населения страны возросла на 1,8 процентных пункта, а русских, белорусов и украинцев – сократилась на 1,5 пункта. К 1994-1995 годам отток населения ослаб, и отрицательное сальдо миграции стало не столь большим. Однако отток населения продолжается.

Значительные негативные изменения произошли в естественном движении населения, показатели которого в Литве еще в начале 1990-х годов были сравнительно благополучны. За 1990-1997 годы рождаемость в расчете на 1000 жителей снизилась с 15 до 11, а смертность возросла с 11 до 13 промилле. С 1994 года наблюдается естественная убыль населения. С учетом миграционного оттока, население Литвы с 1992 года уменьшается.

С 1992 года прекратился рост численности и доли городского населения, то есть урбанизированности территории, а численность сельского населения стала, хоть и незначительно, но возрастать. На начало 1992 г. доля городского населения достигла 68,5%, и прежде относительно менее урбанизированная Литва вплотную приблизилась по этому показателю к наиболее урбанизированным странам⁶. К 1995 году эта доля снизилась до

⁶ Правда, следует иметь в виду, что в Литве и других республиках Прибалтики не установлен ценз численности населения для присвоения статуса городского поселения, и к таковым относятся многие небольшие поселения, которые в РФ не имели бы соответствующего статуса.

67,8%. Такая тенденция носит, конечно, временный характер и связана с нынешним процессом деиндустриализации, характерным для постсоциалистических стран на начальном этапе реструктуризации их экономики. В Литве она усилена эмиграцией населения, которая происходит преимущественно из городов, где проживала основная часть нелитовского населения страны. Сокращается численность населения всех наиболее крупных городов с числом жителей более 50 тыс., за исключением Паневежиса.

В Литве столица не преобладает столь явно по числу жителей над остальными городами, как в двух других Прибалтийских республиках. В Вильнюсе проживает 570 тыс. человек, в Каунасе, который был литовской столицей в период между мировыми войнами и является важным культурно-историческим и индустриальным центром, – свыше 400 тыс. жителей. “Морские ворота” Литвы, Клайпеда, насчитывает около 200 тыс. жителей. Свыше 100 тыс. проживает в Шяуляе и Паневежисе, 50-100 тыс. – в Алитусе и Марьямполе.

Население размещается по территории Литвы довольно равномерно, хотя северо-восточные районы отличаются пониженной плотностью. Густая сеть городских поселений (92 города и 22 поселка городского типа) создает благоприятные условия для обслуживания села. В советское время в Литовской ССР реализовывалась концепция единой системы расселения, предусматривавшая создание иерархической сети населенных пунктов с различным набором обслуживающих функций для поселений каждого уровня. Осуществлению этой идеи способствовала и сравнительно развитая транспортная система республики.

Важный ресурс экономического развития – географическое положение Литвы. Издавна она выступает посредником в отношениях между Россией и Западом, обслуживая российские внешнеэкономические связи. А в настоящее время через ее территорию осуществляется также транзит грузов и пассажиров между основной территорией Российской Федерации и Калининградской областью. Это способствует развитию не только транспорта, но и отраслей, кооперирующихся с российскими предприятиями и осуществляющих поставки продукции на обширный российский рынок.

Положительную роль для народного хозяйства играет и 100-километровое морское побережье, позволяющее развивать морской транспорт и рыбную промышленность, а также курортно-рекреационную деятельность. Здесь созданы курорты мирового уровня – Паланга и Неринга на Куршской косе.

Литва не обладает значительными сырьевыми ресурсами для развития промышленности. Полезные ископаемые представлены в основном мест-

ными строительными материалами – глинами, песками, гравийными материалами, известняком, гипсом, мелом. Имеются небольшие запасы нефти, пока не используемые месторождения каменной соли. Добываются торф (всего 0,2 млн. т, 1995 г.), янтарь, минеральные воды и лечебные грязи.

Лесные ресурсы невелики, и необходимая для целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности древесина поступает в основном из Российской Федерации.

Благоприятны для сельского хозяйства агроклиматические ресурсы. Длительный, но прохладный и влажный вегетационный период позволяет эффективно выращивать кормовые культуры, определяя специализацию аграрного сектора на мясо-молочном скотоводстве и свиноводстве.

Литва обладает квалифицированными кадрами, подготовка которых ведется разветвленной сетью образовательных учреждений. Для эффективного ведения сельского хозяйства большое значение имеют многовековые традиции земледелия и животноводства, присущие населению республики. Кадровый потенциал – один из важных факторов развития экономики страны.

Итак, развитие трудоемких нематериалоемких и неэнергоемких отраслей материального производства и сферы услуг, использование выгод экономико-географического положения – вот принципы, определяющие эффективное развитие народного хозяйства Литвы. Их использование в советское время позволило создать здесь высокоразвитую по сравнению со многими регионами СССР экономику индустриально-аграрного типа, с довольно развитой инфраструктурой и сферой услуг.

После выхода из состава СССР и с началом трансформационных процессов Литва столкнулась со значительными трудностями в своем экономическом развитии. Разрыв многих традиционных связей с российским рынком (емкость которого к тому же резко снизилась в связи с экономическим кризисом, падением производства и снижением потребительского спроса в России), трудности конкуренции с товарами промышленно развитых и новых индустриальных стран как на внешнем, так и на внутреннем рынке привели к резкому спаду промышленного производства. Его уровень в 1994 году составил только 24% от уровня 1990 года. В сельском хозяйстве спад начался даже раньше, чем в промышленности, но снижение производства оказалось не столь катастрофическим, хотя и очень сильным. В 1994 году был произведен 51% сельскохозяйственной продукции от уровня 1989 года. И только в 1995 году и в промышленности, и в сельском хозяйстве наметился подъем.

В результате столь резкого спада производства товаров доля промышленности и сельского хозяйства в структуре производства валового национального продукта резко снизилась. В 1995 году на промышленность при-

шло 26% производства ВВП, на сельское хозяйство – 9%, а всего на производство товаров – 45%, тогда как услуги обеспечили 55% ВВП. В принципе похожая структура ВВП, и даже с большей долей услуг, характерна для индустриально развитых стран Запада. Однако она обеспечивается не снижением производства товаров, как в постсоветских странах, а более быстрым ростом сферы услуг по сравнению со сферой производства. Так что вряд ли возможно положительно оценивать происшедшие изменения в структуре ВВП. Тем более что эти изменения произошли при сохранении высокой занятости в аграрном секторе, где сейчас концентрируется 24% всех занятых в народном хозяйстве – больше, чем в промышленности (21%). Это свидетельствует о снижении товарности и значительной натурализации сельского хозяйства, испытывающего трудности со сбытом продукции.

Для экономики Литвы, помимо решения общих для всех бывших республик СССР задач формирования рыночной среды и приспособления хозяйства к новым условиям, требуется определить, в какой мере и какие внешние рынки являются приоритетными: западные или восточные. От этого зависят направления необходимой реструктуризации отраслей народного хозяйства, инвестиционная и внешнеэкономическая политика государства.

Отраслями специализации промышленности, получившей быстрое развитие после второй мировой войны, в советский период, являются металлургическое точное машиностроение (станкостроение, приборостроение, электроника), химическая (производство химических волокон и удобрений), целлюлозно-бумажная и деревообрабатывающая, легкая (текстильная, трикотажная, обувная), пищевая (мясная, молочная, рыбная) промышленность. Большинство отраслей (практически все, кроме пищевой) базируется на привозном сырье и полуфабрикатах, выпуская малогабаритную транспортабельную продукцию, поступавшую прежде в основном на общесоюзный рынок.

Основу энергетики составляют Игналинская АЭС (проектной мощностью 6 ГВт) и тепловые электростанции (Электренайская ГРЭС мощностью 1,8 ГВт, Каунасская, Мажейкяйская и Вильнюсская ТЭЦ), работающие на мазуте и природном газе. Нефть и газ поступают по трубопроводам из России. В меньшей мере используется украинский каменный уголь. Равнинные реки не могут служить источником энергии. Так, крупнейшая Каунасская ГЭС, расположенная на Немане, имеет мощность всего 100 МВт. Для преодоления зависимости от поставок энергоресурсов извне была построена Игналинская атомная электростанция, которая дает сейчас 4/5 всего производства электроэнергии. Однако не исключено, что ее дальнейшая эксплуатация будет прекращена по экологическим соображениям.

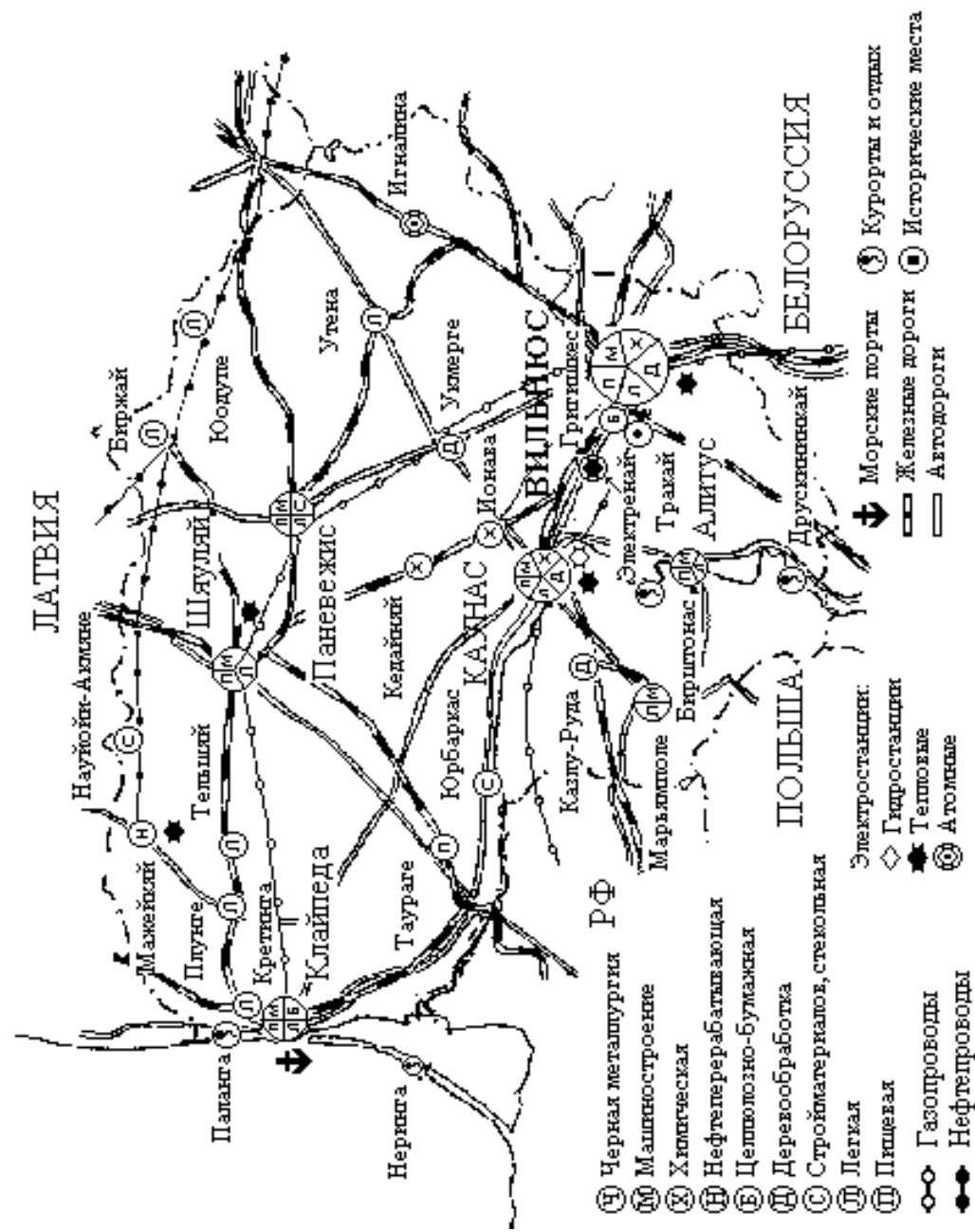


Рис. 8. Промышленность и транспорт Литвы

Машиностроение в 1980-е годы концентрировало 1/5 основных промышленно-производственных фондов. По производству металлообрабатывающих станков Литва занимала четвертое место в СССР (9% общесоюзного производства), выпуская на более чем 10 заводах свыше 50 моделей станков различного назначения. Имеется целый ряд предприятий приборостроения, радиотехнической промышленности, по производству вычислительной техники, телевизоров, электромоторов для бытовой техники, сельскохозяйственных машин и оборудования для производства витаминизированной травяной муки и др. Предприятия машиностроения размещены во всех крупных и средних городах Литвы. В Клайпеде развиты судостроение и судоремонт.

Большинство машиностроительных предприятий резко сократило производство продукции. Так, выпуск телевизоров на телевизионном заводе в Шяуляе в 1995 г. составил всего 55 тыс. штук (в 1993 г. – свыше 400 тыс., в 1987 г. – 650 тыс.). Лишь по отдельным видам продукции производство сократилось не столь значительно – например, выпуск холодильников составил в 1995 г. 280 тыс. штук (1987 г. – 335 тыс.) и имел тенденцию к росту.

В 1960-1970-е годы в Литве была создана мощная химическая промышленность, использующая сырье, преимущественно поступающее из Российской Федерации. На химическом комбинате в Кедайняе производится серная кислота и суперфосфат, в Ионаве (на основе российского газа) – азотные удобрения. Во второй половине 1980-х годов объем производства удобрений (в пересчете на 100% питательных веществ) превышал 800 тыс. т в год. В 1992-1994 годах производство упало до 270 тыс. т, но с 1995 г. вновь начался его рост, и выпуск удобрений составил 400 тыс. т. Важное значение имеет неорганическая химия – выпуск химических волокон (Каунас), пластмассовых изделий. Нефтеперерабатывающая промышленность (на базе поступающей по нефтепроводу из Западной Сибири нефти) размещается в Мажейкяе, где сейчас перерабатывается более трех миллионов тонн нефти в год. Микробиологическая – в Вильнюсе и Кедайняе. В Каунасе и Вильнюсе расположены фармацевтические предприятия.

На российском сырье базируется также целлюлозно-бумажная промышленность. Целлюлоза и качественные сорта бумаги производятся в Клайпеде, бумага и картон – в Каунасе и Григишкесе. Однако в настоящее время отрасль находится в глубоком кризисе. Если в конце 1980-х годов производилось 120 тыс. т бумаги в год, то в 1995 г. – 18 тыс. т.

Одна из традиционных отраслей промышленности Литвы – деревообработка. В Вильнюсе, Каунасе, Ионаве и других крупных городах изготавливается мебель, пользующаяся спросом и на российском рынке. В городе Казлу-Руда работает предприятие по комплексной переработке древесины.

К числу развитых и поставляющих продукцию на экспорт относится также промышленность стройматериалов, использующая преимущественно местное сырье. Однако и здесь наблюдается значительное падение производства. Например, производство цемента (Науйои-Акмяне) сократилось в 5 раз и в 1995 г. не превышало 0,7 млн. т, стеновых материалов – более чем в 4 раза, оконного стекла – почти вдвое.

Легкая промышленность относится к числу отраслей специализации промышленности Литвы. Некоторые ее отрасли работают на местном сельскохозяйственном сырье: производство обуви (Вильнюс, Каунас), льняных тканей (Биржай, Паневежис, Плунге) и швейных изделий из них. Используются для производства тканей также искусственные волокна и шелковые ткани Каунасского завода, а для изготовления обуви – производимую в Плунге искусственную кожу. Привозное сырье используют предприятия по производству хлопчатобумажных (Вильнюс, Каунас, Клайпеда, Алитус) и шерстяных (Каунас, Кретинга, Марьямполе, Юодупе) тканей. Предприятия меховой и ковровой промышленности размещаются в Вильнюсе и Каунасе. Центрами трикотажной промышленности являются Вильнюс, Каунас, Шяуляй, Тельшай, Утена. Швейные предприятия есть в большинстве крупных и средних городов.

Производство изделий легкой промышленности сократилось очень сильно: обуви – в 7 раз (до 1,6 млн. пар в 1995 году), тканей – в 2,5 раза (до 92 млн. м²), ковров – почти в 25 раз, трикотажных изделий – более чем в 4 раза (до 14 млн. штук), чулочно-носочных изделий – почти в 3 раза (до 37 млн. пар). Однако и сейчас Литва остается достаточно крупным их производителем.

Пищевая промышленность, перерабатывающая местное сырье, также является отраслью специализации литовской промышленности. В советский период при доле населения в 1,3% республика имела гораздо больший удельный вес в общесоюзном производстве мяса – 3,4%, животного масла – 4,6%, улове рыбы – 4,1%. К 1995 году производство большинства видов молочных изделий сократилось в 2,5 раза (кроме сыров, выпуск которых снизился в 1,5 раза), а мяса и мясопродуктов – более чем в 3 раза. Лов рыбы почти прекратился – в 1995 г. было добыто всего 13 тыс. т рыбы и морепродуктов, причем вся добыча концентрировалась в Балтийском море и внутренних водоемах. В настоящее время Литва не имеет своего океанического рыболовного флота: после раздела бывшего советского флота причитавшаяся ей часть, базировавшаяся в Клайпеде, была продана за рубеж.

Сельское хозяйство со специализацией на мясо-молочном скотоводстве и беконном свиноводстве – традиционно важный сектор народного хозяйства Литвы. По производству молока и мяса на душу населения Литва ус-

тупала к концу 1980-х годов в бассейне Балтийского моря только Дании, значительно превосходя остальные страны. Однако к середине 1990-х годов ее позиции в связи с двукратным падением производства резко ухудшились. Особенно снизилось за 1990-1995 годы производство мяса – более чем в 2,5 раза, до 200 тыс. т (в убойном весе). Валовой надой молока сократился в 1,7 раза (до 1,8 млн. т), производство яиц – в 1,6 раза, шерсти – в 1,8 раза. И если сейчас молока на душу населения производится в Литве все же значительно больше, чем в Польше или Германии, то мяса – уже существенно меньше.

Растениеводство в целом носит вспомогательный характер, обеспечивая кормами животноводство. Однако и здесь имеются важные товарные отрасли, прежде всего свекловодство и льноводство. Хотя под сахарной свеклой и льном занято всего соответственно 0,5 и 1% посевных площадей, эти важные технические культуры составляют значительную часть товарной продукции земледелия и обеспечивают местным сырьем сахарную и льняную промышленность. За 1990-1995 годы производство льноволокна уменьшилось незначительно (хотя в 1992-1994 годах посевы были резко сокращены, но затем восстановилось прежнее положение), а сахарной свеклы – снизилось на 1/4.

Производство картофеля и овощей, ориентированное в основном на внутреннее потребление, сохранилось в общем на прежнем уровне. Но посевные площади под зернобобовыми культурами (с преобладанием посевов ячменя) и соответственно производство зерна (преимущественно фуражного) заметно сократилось.

Отраслью специализации народного хозяйства Литвы является также морской транспорт, перерабатывающий значительную часть российских экспортно-импортных грузов. Грузооборот Клайпедского морского порта в 1997 году превысил 16 млн. т. Он зависит от того, насколько успешна конкуренция с другими балтийскими портами за российские грузы. Порт модернизирован и в целом достаточно успешно выдерживает конкуренцию, занимая по грузообороту пятое место в регионе, включая порты Финляндии и Польши.

Во внутренних перевозках, для обеспечения внешнеэкономических связей Литвы, а также транзита между Калининградской областью и основной территорией России ведущую роль играют автомобильный транспорт, на которые приходится 4/5 всех перевозимых грузов, и, при дальних перевозках массовых грузов, – железнодорожный (15% грузов).

Общая протяженность автодорог – 21 тыс. км, однако только 10 тыс. км из них имеют усовершенствованное покрытие. Автостреды европейского класса в республике отсутствуют. Поэтому важное значение имеет реализация согласованного на правительственном уровне международного про-

екта строительства автострады “Виа-Балтика” (Берлин – Варшава – Каунас – Рига – Таллин), которая соединит с системой европейских автобанов дорожную сеть Литвы и других Прибалтийских государств.

Протяженность железных дорог на территории Литвы – 2 тыс. км, в том числе 125 км электрифицированы (Вильнюс – Каунас, Вильнюс – Тракай). Железные дороги, как и в целом в Прибалтике, имеют такую же ширину колеи, как и в России и других бывших республиках СССР, что облегчает транспортные связи между Литвой и Российской Федерацией, а также другими странами СНГ. Однако сейчас дебатруется вопрос о переходе на европейскую колею для облегчения связей со странами ЕС.

Свыше 600 км составляет протяженность внутренних водных путей по рекам Неман, Вилия и Тракайским озерам. Они используются для перевозок массовых грузов, прежде всего стройматериалов. Имеется интересный, рассматривавшийся еще в советский период проект восстановления функционировавшего в свое время Днепровско-Неманского водного соединения. Его реализация на международной основе (совместно с Белоруссией, поскольку работы должны проводиться на ее территории) обеспечила бы связь с бассейном Днепра и далее с Черным морем.

В Литве – три международных аэропорта: в Вильнюсе, Каунасе и Паланге, а также аэропорты местного значения в –Шяуляе, Паневежисе, Друскининкае. Авиакомпания “Литовские авиалинии” имеет в своем распоряжении 28 самолетов. Воздушное сообщение организовано со многими городами Европы и с США. Крупнейший аэропорт Вильнюса обслуживает в год 350 тыс. пассажиров, через него перевозится 9 тыс. т грузов.

Литва в советский период была одним из популярных районов отдыха. Здесь размещалось 1360 санаториев и учреждений отдыха с 72 тыс. мест; в них ежегодно отдыхало 800 тыс. человек. Помимо крупных центров отдыха на побережье – Паланги и Неринги, известны курорты во внутренних лесистых районах – Друскининкай и Барштонас. Города, особенно Вильнюс и Каунас, обладают интересными архитектурными памятниками; для туристов привлекательны также фольклорные праздники, интенсивная концертная деятельность. Но число туристов из стран бывшего СССР сократилось, и литовские рекреационные центры используются сейчас менее интенсивно. Правда, усилился приток туристов из Польши, Германии и других западноевропейских стран. В последнее время растет количество и российских туристов. Общее число посетивших в 1995 году Литву иностранных туристов составило 44 тыс. человек.

Важнейшую роль для экономики Литвы играют внешние связи. В 1996 году внешнеторговый оборот в 1,3 раза превысил объем ВВП. Главные экспортные товары – продукция текстильной промышленности, химической (удобрения, пластмассы и др.), машины и оборудование, транспорт-

ные средства, продовольственные товары. Импортируется топливо, сырье и полуфабрикаты, машины и оборудование, транспортные средства, продукция химической промышленности, текстиль, продовольствие.

После выхода Литвы из состава СССР ее торговые связи с оставшимися в составе Союза республиками сократились и намного возросли связи со странами ЕС. Если в 1991 году на 12 союзных республик (без Латвии и Эстонии) приходилось 95% экспорта и 90% импорта Литвы, то в 1992 году на те же ставшие независимыми страны – 77% экспорта и 85% импорта (в том числе на Российскую Федерацию приходилось соответственно 38 и 62%). К 1995 году доля России в литовском экспорте снизилась до 20%, в импорте – до 31%, а стран СНГ в целом – до 42% и экспорта, и импорта. На страны ЕС пришлось 37% внешнеторгового оборота.

В последнее время литовские предприятия пытаются восстановить свои позиции на рынке стран СНГ. В 1997 году доля РФ в экспорте из Литвы возросла до 25%, а стран СНГ в целом – до 47%. В то же время импорт с Востока сократился: из РФ – до 27%, из СНГ в целом – до 32%.

РФ продолжает занимать первое место во внешней торговле Литвы, лидируя с особенно большим отрывом в литовском импорте, поскольку является главным поставщиком сырья и топлива для ее экономики. Следующими по значению торговыми партнерами Литвы являются: по экспорту из Литвы – Германия, Белоруссия, Украина, Латвия, Нидерланды, Польша; по импорту – Германия, Польша, Украина, Белоруссия, Дания, Финляндия, Латвия, Швеция.

Переориентация литовской внешней торговли на Запад сопровождается увеличением дефицита внешней торговли. Отрицательное сальдо торгового баланса из-за трудностей сбыта продукции литовских предприятий (из-за острой конкуренции с мощными западными производителями и сужения рынка стран СНГ вследствие экономического кризиса) достигло в 1995 году почти 1 млрд. долларов. В 1997 году дефицит составил уже 1,5 млрд. долларов.

4.3. Латвия

Латвия впервые обрела независимость после Октябрьской революции 1917 года в России. В состав российского государства большая часть ее территории (Видземе и Рига) вошла в 1721 году после поражения Швеции, которой тогда принадлежали эти земли, в Северной войне. В 1772 году, по первому разделу Польши, к России была присоединена Латгале. Западная часть Латвии, Курземе (Курляндия) вошла в состав России по третьему разделу Польши в 1795 году. До Швеции и Польши этими территориями владел (вплоть до его ликвидации в 1561 году в ходе Ливонской войны)

Ливонский орден, покоривший в начале XIII века племена проживавших здесь угро-финских племен ливов и балтийских племен латгалов, куршей, селов, земгалов, образовавших позднее латвийскую народность.

После периода независимости в 1918-1940 годах, Латвия входила в состав СССР до 1991 года. Верховным Советом Латвийской ССР 4 мая 1990 года была принята Декларация о независимости, 21 августа 1991 года – решение о выходе из состава СССР, а в сентябре 1991 года СССР признал независимость Республики Латвия, вступившей после этого в ООН.

Географическое положение Латвии на берегах Балтийского моря, включая устье Западной Двины (Даугавы), то есть на важных торговых путях, всегда имело и имеет сейчас большое значение для развития этой территории. Благодаря выгодам своего положения и роли в обслуживании российской внешней торговли, а также поставкам промышленных и продовольственных товаров на обширный рынок России, Рига стала крупнейшим городом Прибалтики. В зависимости от того, насколько полно эти выгоды будут использоваться в дальнейшем, с большим или меньшим успехом сможет развиваться латвийская экономика. Так как Латвия не обладает сколь либо существенными природными ресурсами для развития экономики, то тем более важно в полной мере использовать столь важное условие развития, как выгодное географическое положение.

Латвия – самая многонациональная из Прибалтийских республик. Доля латышей здесь составляет 55%. При этом в сельской местности проживают преимущественно латыши, а в городах, особенно крупных, они составляют менее половины населения: в Риге (1994 г.) – 38%, Даугавпилсе – 14%, Лиепае – 42%.

Русские составляют 33% населения Латвии, свыше 800 тыс. человек. Они проживают в основном в городах, занимая в Риге и Резекне первое место среди национальностей, а в Даугавпилсе – более половины всего населения. С XVII века в селах восточной Латвии проживают старообрядцы. После вхождения нынешней латвийской территории в состав Российской империи, особенно во второй половине XIX века, сюда мигрировало большое количество русских рабочих, торговцев, чиновников. Значительная часть русского населения осталась здесь после первого получения Латвией независимости: в 1935 году русские составляли 9% населения, почти 200 тыс. человек. После войны в ходе быстрого индустриального развития республики на создававшиеся в городах рабочие места прибыло много переселенцев из Российской Федерации, Белоруссии, Украины. Вплоть до конца 1980-х годов их доля в составе населения Латвии возрастала, поскольку промышленность здесь развивалась быстрыми темпами. Фактором притяжения населения были и более благоприятные условия жизни по сравнению с большинством регионов страны. Положительное сальдо миграции

населения в Латвии за послевоенный период составило почти 1 млн. человек. Сокращение доли латышей объяснялось и более низким их естественным приростом, сложившимся еще в довоенный период.

Правительство Латвии, обеспокоенное уменьшением доли латышей в составе населения республики, приняло в 1989 году постановление “о прекращении необоснованного механического прироста населения”. Приезд на постоянное жительство в Латвию людям других национальностей был крайне затруднен. И уже в 1989 году положительное сальдо миграции сократилось до 2 тыс. человек, а в 1990 г. сальдо стало отрицательным (- 0,5 тыс. человек).

В отличие от многих стран, где национальные меньшинства обладают большой автономией, а часто их язык признается государственным языком (например, шведский язык в Финляндии), в Латвии после провозглашения независимости многие русские испытывают трудности даже с получением гражданства. Большим влиянием пользуются националистические латышские организации. Это обусловило значительный отток русского населения (а также белорусов и украинцев) после провозглашения Латвией независимости. За 1991 - 1997 годы отрицательное сальдо миграции составило 170 тыс. человек, или более 7% населения страны. Основной отток населения направлен в Россию. В результате доля русских, украинцев и белорусов в составе населения сократилась за 1991-1995 гг. с 42 до 39%, а латышей – увеличилась с 52 до 55%.

Доля других национальностей – поляков, литовцев, евреев, эстонцев и др. – осталась на уровне 6%, хотя численность всех их сократилась. Численность населения Латвии сокращается как из-за эмиграции, так и вследствие естественной убыли населения, составившей в 1991-1997 годах 87 тыс. человек. Общая численность населения, составлявшая в начале 1991 г. 2668 тыс. человек, уменьшилась к середине 1997 г. до 2421 тыс. человек. По прогнозам, к 2005 году оно сократится до 2,1 млн. человек.

Латышей, проживающих на территории Российской Федерации, насчитывается около 70 тыс. человек. Численность переселившихся в разные годы значительно больше, однако большая их часть с течением времени ассимилировалась, особенно если речь идет о переселениях 200-400-летней давности. Такими были насильственные перемещения жителей во время Ливонской и Северной войн. Значительным было сельскохозяйственное переселение латышей во второй половине XIX века на земли соседних российских губерний и в Сибирь. Осели в России большое число беженцев, покинувших Латвию во время первой мировой войны, а также участники гражданской войны, воевавшие на стороне “красных”. В 1940-1941 гг. и 1945-1953 гг. осуществлялись массовые депортации населения в отдаленные районы СССР. Впоследствии им было разрешено вернуться в Латвию,

но некоторая часть осталась проживать в Российской Федерации. Наконец, некоторые оставались в РФ после получения образования в столичных вузах и в результате обычных для советского периода внутригосударственных миграций населения.

Латвия относится к достаточно высоко урбанизированным странам. Доля городского населения составляет 69%. При этом почти половина горожан сосредоточена в столице, население которой превышает 800 тыс. человек. Другие города невелики по размерам. Из 93 городских поселений (включая 56 городов), кроме Риги, только население Даугавпилса превышает 100 тыс. человек. До 1996 г. в эту категорию городов входила и Лиепая, но происходящее сейчас снижение численности населения всех относительно крупных латвийских городов привело к снижению людности Лиепай до 98 тыс. жителей. Свыше 50 тыс. жителей насчитывают Елгава и Юрмала. Средняя людность остальных 88 городских поселений составляет всего 6 тыс. жителей. Мелкоселенным является и сельское расселение. Большое количество хуторов смогут развиваться в результате начавшегося после приватизации колхозов и совхозов развития крестьянских хозяйств.

Более заселенная часть Латвии – южное побережье Рижского залива и долина Даугавы. При средней плотности населения страны в 39 человек на кв. километр здесь она превышает 50 человек на кв. километр. Менее заселены северо-восточные районы республики и север Курземе, где плотность населения снижается до 10 человек на кв. километр.

Главным фактором экономического развития Латвии является ее географическое положение. Рига из всех портов Прибалтийских государств ближе всего расположена к важнейшим промышленным районам Центра России. Это предопределило формирование здесь с конца XIX века одного из наиболее развитых в хозяйственном отношении районов России. Промышленность использовала привозное сырье и поставляла продукцию на обширный российский рынок. Развивалось товарное скотоводство в сельском хозяйстве, опирающемся на сравнительно благоприятные агроклиматические условия.

Потеряв российский рынок в период между первой и второй мировыми войнами, экономика Латвии приняла аграрный характер. В чем-то сходная ситуация может сложиться и сейчас, если по каким-либо причинам транзитная роль в обеспечении российских внешнеэкономических связей резко уменьшится, и Латвия потеряет российский рынок сбыта промышленных и сельскохозяйственных товаров. Но если до второй мировой войны Латвии удалось обеспечить сбыт своей аграрной продукции в Европе, то сейчас конкуренция на мировом продовольственном рынке и рынке ЕС слишком велика, производство продовольствия квотируется и выйти на этот рынок крайне сложно. Аналогична ситуация и с рынками других товаров, на которых специализируется латвийское народное хозяйство. Так что развитие экономических связей с Россией – актуальная задача для Латвии.

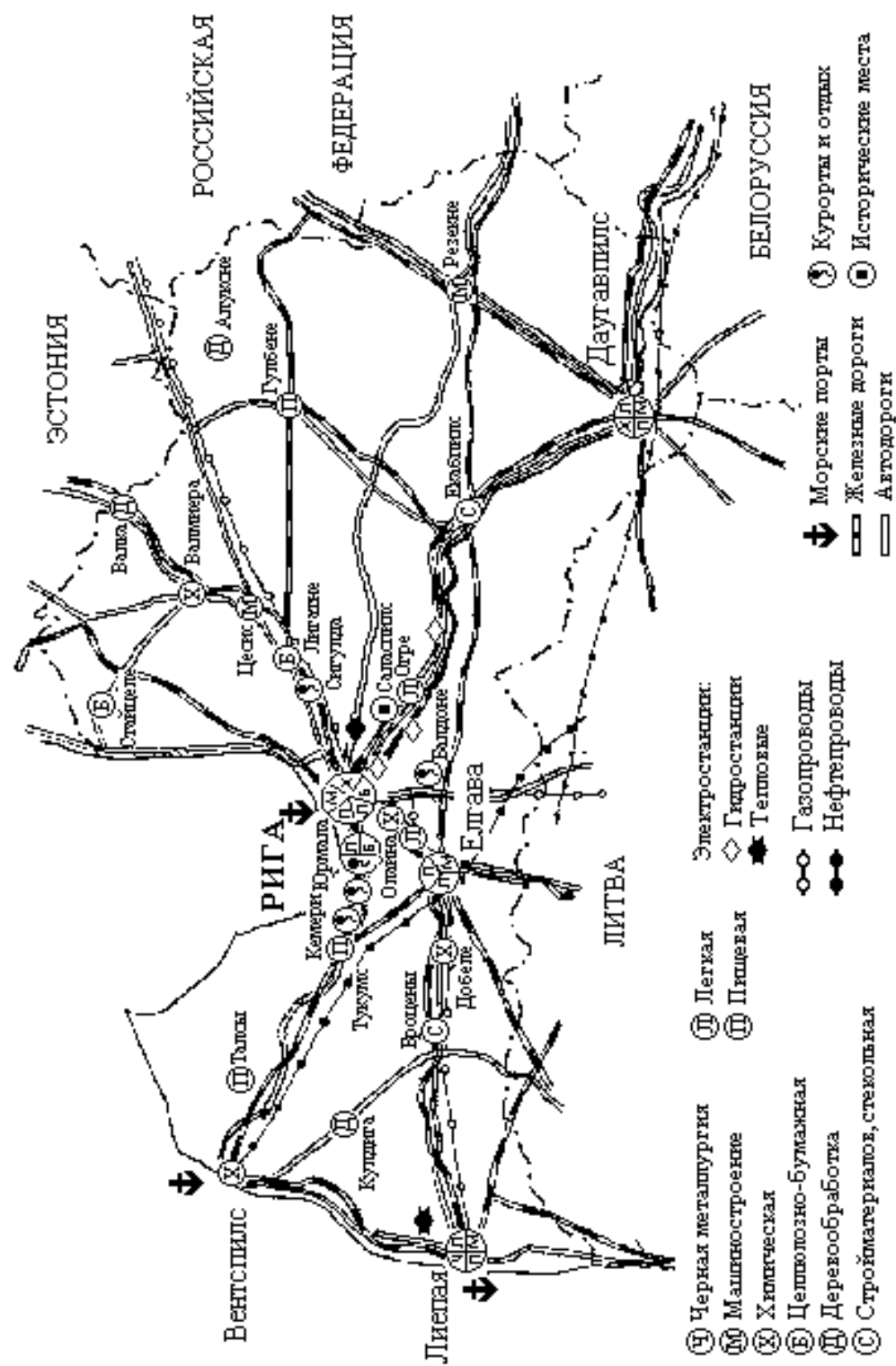


Рис. 9. Промышленность и транспорт Латвии

500-километровое морское побережье, незамерзающее на западе, создает возможности не только для морской торговли, но и рыболовства, а также развития курортно-рекреационного хозяйства (Юрмала). Однако Рижский залив, из-за поступления загрязненных речных вод в этот мелководный и относительно изолированный от открытого моря водоем, усиленно загрязняется. На отдельных участках побережья даже запрещается купаться. Предпринимаемые меры по совершенствованию технологии производства на предприятиях химической и целлюлозно-бумажной промышленности, прекращению сброса неочищенных сточных вод и очистке залива направлены на улучшение экологической обстановки в бассейне Балтийского моря.

Собственные энергоресурсы в Латвии крайне незначительны. Их основу составляет гидроэнергия, однако строительство ГЭС на равнинных реках приводит к затоплению речных долин с пойменными лугами, эффективными для развития сельского хозяйства. Это и произошло при строительстве каскада ГЭС на Даугаве. Рижская, Кегумская и Плявиньская ГЭС дают около 3/4 производимой в республике электроэнергии. Некоторую роль играют запасы торфа, но добыча его невелика – 0,4 тыс. т, в том числе топливного – 0,3 тыс. т. Торф используется в качестве топлива на Рижской ТЭЦ-1, работающей также на природном газе. Остальные три теплоэлектростанции работают на мазуте – Рижская ТЭЦ-2 (400 МВт), Рижская ГРЭС и Лиепайская ТЭЦ. Производство электроэнергии не удовлетворяет потребности народного хозяйства, и 40% от общего потребления импортируется. Более половины импорта поступает из Эстонии, треть – из Литвы и остальная часть – из России.

Недра Латвии бедны полезными ископаемыми. Помимо торфа, используются различные виды строительных полезных ископаемых – песок, гравий, глины, доломиты, известняк, гипс. Для развития курортного хозяйства используются сапропелевые и торфяные лечебные грязи, сероводородные минеральные воды. Бальнеологические курорты, использующие для лечения грязи и минеральные воды, – Кемери, Яункемери, Балдоне.

Хотя леса и занимают значительную часть территории, скудные почвы и частая переувлажненность не способствуют высокому приросту древесины, составляющему всего 8 млн. кубометров в год. Ее общие запасы составляют 0,4 млрд. кубометров (43% всех запасов в Прибалтике). При этом около половины лесов в силу их важной регулирующей и защитной роли используется с ограничениями. Вывозка древесины составляет 5 млн. кубометров в год (первое место в Прибалтике).

Почвы в Латвии – дерново-подзолистые, подзолистые, болотные – бедны гумусом, переувлажнены, часто имеют повышенную кислотность. Однако благодаря мягкому климату с длительным вегетационным периодом,

при внесении достаточного количества удобрений, проведении мелиоративных работ, известковании кислых почв, имеются хорошие возможности для выращивания кормовых культур, производства фуражного зерна, картофеля и овощей. Эти возможности используются для развития интенсивного скотоводства молочного и мясного направления, свиноводства.

Латвия в составе СССР отличалась квалифицированными кадрами, способствующими высокой производительности труда в промышленности, на транспорте и в других отраслях хозяйства. Однако сейчас возникают непростые проблемы в связи с оттоком значительной части русского населения, а также изменениями в системе подготовки кадров (переход на латышский язык преподавания), практическим отказом от использования возможностей российских вузов для подготовки специалистов с высшим образованием. Осуществляются попытки расширить получение высшего образования на Западе. Для небольшой республики трудно создать эквивалентную замену прежней разветвленной системе подготовки кадров.

В советский период Латвия среди республик СССР уступала только Эстонии по уровню экономического развития и уровню жизни населения. По общесоюзным меркам, здесь был достигнут высокий уровень развития промышленности, сельского хозяйства, транспорта, курортно-рекреационной деятельности. Сейчас спад производства здесь по сравнению с другими Прибалтийскими государствами наиболее высок, и Латвия испытывает значительные трудности как в экономическом, так и в социальном развитии.

Вследствие спада производства, вызванного трудностями трансформационного периода, потерей традиционных рынков и оттоком за пределы страны значительной части квалифицированных рабочих и специалистов, резко сократилась численность занятых в промышленности. Наблюдается деиндустриализация страны: если прежде промышленность концентрировала 30% всех занятых в народном хозяйстве, то теперь – менее 20%. На нее пришлось основная часть сокращения численности занятых, число которых снизилось более чем на 200 тыс. человек, или на 16%. В производстве валового национального продукта на промышленность теперь приходится всего 17%.

Намного снизились объемы производства и товарность в сельском хозяйстве, поскольку в результате единовременной приватизации большинство крупных предприятий превратились в мельчайшие крестьянские хозяйства, не имеющие достаточно земли и техники для организации рентабельного производства на рынок. Сейчас в аграрном секторе занято 18% работников, а дает он только 9% ВВП.

Большие трудности испытывают также отрасли производственной и социальной инфраструктуры. Только морской транспорт, обслуживающий

более половины российских грузов, обрабатываемых портами Прибалтики, в основном сохраняет прежний потенциал. Поэтому доля транспорта в производстве ВВП превышает удельный вес и сельского хозяйства, и даже промышленности, составляя 18%. Положительные изменения происходят также в отраслях сферы рыночных услуг.

Промышленность Латвии специализируется главным образом на материалоёмких обрабатывающих отраслях, использующих в основном привозное сырьё, – приборостроении, радиотехнике, электротехнике, транспортном машиностроении, бумажной, химико-фармацевтической, трикотажной отраслях. Местное сырьё используют преимущественно деревообрабатывающая и пищевая промышленность, а также ориентированная на внутренние нужды промышленность стройматериалов. Около половины промышленной продукции поставляется на экспорт.

Машиностроение отчасти основывается на собственной металлургической базе. Единственный в Прибалтике Лиепайский металлургический завод производит из металлолома 0,3 млн. стали и почти столько же проката в год. В машиностроении занято 30% всех работающих в промышленности и производится 15% объёма промышленного производства. В Риге сконцентрировано 70% производства. Крупными предприятиями являются рижские заводы “ВЭФ” и “Радиотехника”, выпускающие средства связи и радиоприёмники. В Риге производятся также электроприборы и электролампы, электрооборудование для автомобилей, стиральные машины, мопеды. Развиты и некоторые металлоёмкие отрасли – производство железнодорожных вагонов, сельскохозяйственных машин. Имеется судоремонт. Расположенный в Елгаве завод “РАФ” выпускал более 10 тыс. микроавтобусов в год. Сельскохозяйственная техника, кроме Риги, производится в Лиепае, Елгаве, Резекне. Строительная техника – в Даугавпилсе и Резекне.

Дальнейшее развитие химической промышленности, созданной после войны в Латвии, – производство химических реактивов, пластмасс, синтетических волокон, красителей, химико-фармацевтических препаратов – латышскими специалистами ставится под сомнение из-за вредного воздействия многих производств на окружающую среду и зависимости от импорта сырья (в частности, из России). Крупнейшие предприятия отрасли – завод химического волокна в Даугавпилсе, Валмиерский завод стекловолокна, химико-фармацевтический завод и завод по переработке пластмасс в Олайне.

Четыре целлюлозно-бумажных предприятия Латвии выпускают целлюлозу, высококачественную бумагу и картон. Их производство, использовавшее в значительной мере привозную древесину и целлюлозу и экспортировавшее бумагу, писчебумажные изделия и картон, сократилось к 1995 году в 10 раз.

Более тысячи деревообрабатывающих предприятий выпускают пиломатериалы, фанеру, мебель, тару, древесностружечные и древесноволокнистые плиты, стройдетали, спички. До 90% производимой в республике фанеры, 70% мебели, спички и другая продукция реализуется на западном рынке.

На местном сырье базируется производство стройматериалов и стекольная промышленность, работающие на внутренний рынок, и фарфоровая промышленность. Фабрика “Рижский фарфор” выпускает тонкостенную посуду, поставляемую на экспорт.

Развитая в республике легкая промышленность использует в основном импортное сырье: хлопок – из Средней Азии, шерсть – с Украины и Северного Кавказа, искусственный шелк – из Литвы и Белоруссии, лен – с Северо-Запада России, кожевенное сырье – из Средней Азии и Казахстана. Собственные ресурсы – это лен (60% потребности), искусственный шелк с фабрик в Риге и Резекне, искусственная кожа (Озолниеки). По производству тканей, особенно шерстяных и льняных, трикотажа, чулочно-носочных изделий Латвия занимала в СССР видное место. После получения независимости многие предприятия (особенно в швейной промышленности) стали выполнять заказы западных фирм из их материалов. Это характерный пример использования западными фирмами дешевой, но достаточно квалифицированной рабочей силы республик бывшего СССР в трудоемких отраслях. Географическое положение Латвии по сравнению с другими постсоветскими регионами в этом отношении достаточно выгодно.

Пищевая промышленность Латвии уступает по численности занятых только машиностроению. Отраслями специализации являются молочная, мясная и рыбная промышленность, использующая местное сырье, и сахарная, где больший удельный вес имеет кубинский сахар-сырец, а также, помимо местной, перерабатывается сахарная свекла из Литвы и Белоруссии. Молочная и мясная промышленность сократили производство в несколько раз в связи с утерей значительной части внешнего рынка и кризисом сельского хозяйства в республике. Более чем в три раза сократилась добыча рыбы, две трети которой добывается в Атлантике и треть – в Балтийском море. Однако уровень добычи остается достаточно большим – около 150 тыс. т в год. Также втрое снизилось и производство сахара.

Главные отрасли специализации сельского хозяйства – молочное и мясное скотоводство и беконное свиноводство. Развито разведение племенного скота и птицеводство. Земледелие обеспечивает животноводство кормами. Зерновые, в первую очередь ячмень, выращиваются на корм скоту. В пригородных районах развито картофеле- и овощеводство. Выращиваются также технические культуры – лен и сахарная свекла.

До 1991 года сельскохозяйственное производство в Латвии велось крупными предприятиями. Около 600 колхозов и совхозов насчитывали 240 тыс. работников. Посевные площади занимали 1550 тыс. га. поголовье крупного рогатого скота составляло около 1,2 млн. голов (в том числе 0,4 млн. коров), свиней – 1,5 млн. голов. Кроме того, 0,3 млн. голов крупного рогатого скота (из них 0,2 млн. коров) и 0,2 млн. свиней насчитывалось в личных подсобных хозяйствах. Производство молока во всех категориях хозяйств составляло около 2 млн. т, мяса – более 0,3 млн. т.

В июне 1991 года был принят закон “О приватизации сельскохозяйственных предприятий и рыболовецких колхозов”. Колхозы и совхозы были реорганизованы в уставные общества, большинство из которых впоследствии ликвидировалось. Основу сельского хозяйства стали составлять мелкие хозяйства. В 1994 г. насчитывалось около 60 тыс. крестьянских хозяйств, более 110 тыс. приусадебных хозяйств и 115 тыс. личных хозяйств. Они сосредоточили 2/3 площади сельхозугодий и пахотных земель. Кроме того, функционировали около 100 государственных хозяйств и 800 предпринимательских обществ.

Средняя земельная площадь одного крестьянского хозяйства составляет 19 га, тогда как для эффективной организации производства их оптимальный размер должен составлять 175-200 га. Один трактор приходится в среднем на 31 га сельхозугодий, то есть даже не каждое хозяйство его имеет. В итоге сельскохозяйственное производство натурализовалось, резко снизилась степень его товарности. Многие земли перестали использоваться под пашню: в 1995 году посевные площади снизились до 930 тыс. га. поголовье крупного рогатого скота уменьшилось до 0,5 млн. голов (в том числе коров до 0,3 млн.), свиней – до 0,6 млн. голов. Как следствие, производство молока снизилось к 1995 году до 950 тыс. т, мяса – до 123 тыс. т. В расчете на душу населения мяса было произведено всего 49 кг, молока – 377 кг. Перед животноводством, особенно производством мяса, уже стоит задача не столько развития экспорта, сколько удовлетворения потребностей в продовольствии собственно латвийского населения. Требуется, используя опыт западных стран, решить проблему создания современного сельского хозяйства, основанного на частной собственности.

Транспорт в производстве валового национального продукта Латвии имеет самую высокую долю по сравнению с другими Прибалтийскими государствами. И в первую очередь благодаря той важной роли, которую играют латвийские порты в обслуживании российской внешней торговли, в первую очередь экспорта. Крупнейший по грузообороту во всем Балтийском регионе порт Вентспилса, к которому проложен нефтепровод из Западной Сибири, обрабатывает свыше 30 млн. т грузов, что составляет 20% использования портовых мощностей восточного побережья Балтики. Из

них 15-20 млн. т – это российская нефть и нефтепродукты. Большую роль играют такие химические грузы, как жидкий метанол, аммиак, калийная соль. Рижский порт обрабатывает в год 7-8 млн. т сухогрузов. Здесь действует контейнерный терминал, позволяющий на две трети сократить длительность перевозки грузов между Западной Европой и Японией. После ликвидации в Лиепае советской военно-морской базы появились возможности и более быстрого развития этого порта. Здесь работают паромные линии на Росток (Германия) и Карлскруну (Швеция) – Копенгаген (Дания).

Речной транспорт играет в Латвии несколько большую роль по сравнению с другими странами Прибалтики благодаря хозяйственному значению Даугавы, по которой перевозятся в основном строительные грузы.

Протяженность железных дорог – 2400 километров – также самая большая в Прибалтике. По ним перевозятся массовые грузы, значительную часть которых составляет российский транзит в латвийские порты. Однако они играют важную роль и во внутренних перевозках, превосходя по общему объему перевозимых грузов автотранспорт. 1/10 часть железных дорог электрифицирована – это участки, отходящие в различные стороны от Риги.

Длина автодорог в республике – 20 тыс. км, из них с усовершенствованным покрытием – менее 8 тыс. км. Автотранспорт занимает второе место по перевозкам грузов, но первое – по перевозкам пассажиров.

Более 5 млн. т грузов и 200 тыс. пассажиров в год перевозится воздушным транспортом, подавляющее большинство которых проходит через Рижский аэропорт. Общий парк воздушных судов составляет 74 самолета. На международных маршрутах, помимо зарубежных авиакомпаний, действует латвийская государственная компания “Латвийские авиалинии”, в распоряжении которой около 30 самолетов.

В советский период Латвия в сравнении с численностью населения имела наиболее развитую в СССР индустрию отдыха. Из 600 тыс. ежегодно отдохнувших в более чем 1100 санаториях и учреждениях отдыха республики, половина приходилась на крупнейший комплекс в Юрмале. Здесь на 33-километровом побережье Рижского залива размещалось 50 санаториев, десятки учреждений отдыха и туризма. Юрмала расположена рядом с интереснейшим туристским центром – Ригой, где имеются уникальные исторические и культурные достопримечательности – 7 театров, более 20 музеев, 160 памятников зодчества. Климатическим курортом на открытом морском побережье является Лиепая. Во внутренних районах страны также имеется ряд известных курортов. К настоящему времени число отдыхающих резко сократилось. Однако стал, хотя и медленно, развиваться зарубежный туризм, приносящий валютные поступления. Из 33 тыс. посетивших Латвию в 1995 г. иностранных туристов более половины составили

граждане Финляндии и Германии, заметное число туристов прибыло из Швеции, меньше – из Дании, Эстонии и Литвы. Из стран СНГ в Латвии побывало всего 0,5 тыс. человек.

Экспортная ориентация экономики предопределяет большую роль внешних связей для развития хозяйства Латвии. Ее внешнеторговый оборот по объему лишь немного уступает размерам ВВП. Основные латвийские экспортные товары – лесоматериалы и продукция деревообработки, текстиль и текстильные изделия, продовольственные товары. На них приходится более половины экспорта. Немаловажное значение имеют также изделия металлообработки и машиностроения, химические продукты. В импорте преобладают топливо и минеральное сырье, текстильное сырье, металлы, химикаты, машины и оборудование.

Переориентация внешнеэкономических связей с Востока на Запад в Латвии произошла очень быстро и потому – со значительным ущербом для народного хозяйства. Уже за 1991-1992 годы доля Российской Федерации в латвийском экспорте снизилась с 54 до 26%, в импорте – с 45 до 28%. Даже не оценивая степень эффективности такой переориентации, легко понять, что для замены одних торговых партнеров другими требуется какое-то время. В данном же случае экономические интересы были явно принесены в жертву политическим. Выше показано, насколько негативно повлияла потеря обширного российского рынка на целые отрасли хозяйства.

В настоящее время Россия все еще продолжает оставаться первым по объему товарооборота торговым партнером Латвии, хотя ее значение как торгового партнера неуклонно сокращается. В 1997 году на РФ приходилось несколько более 20% латвийского экспорта и около 15% импорта. На страны СНГ – Белоруссию, Украину, Узбекистан, Казахстан и др. – приходилось 10% экспорта и 5% импорта. В совокупности они уже намного уступают странам ЕС в латвийском товарообороте, особенно в импорте. Следующие после РФ по объему экспорта из Латвии страны – Германия, Великобритания, Швеция, а по импорту – Германия, Финляндия, Швеция, Эстония.

Снижение объемов товарооборота с РФ и другими странами СНГ, с которыми Латвия имеет в целом положительный торговый баланс, ведет к увеличению дефицита внешней торговли страны, поскольку импорт из стран Запада намного превосходит латвийский экспорт в эти страны. Сальдо торгового баланса Латвии – отрицательное и имеет тенденцию к увеличению. В 1995 году дефицит составил 0,6 млрд. долларов, в 1996 году – около 0,9 млрд. долларов, а в 1997 году импорт превысил экспорт в 1,6 раза и составил 1 млрд. долларов. Это увеличивает внешнюю задолженность страны и усложняет условия экономического развития Латвии.

4.4. Эстония

Эстония, как и Латвия, впервые стала независимым государством в XX веке. Предки современных эстонцев – финно-угорские племена – пришли на берега Балтики в III тысячелетии до нашей эры. В конце X – XI веков восточная часть расселения эстов (чуди древнерусских летописей, от которых пошло название Чудского озера) входила в состав древнерусского государства. В 1030 году Ярославом Мудрым был заложен город Юрьев – современный Тарту. В начале XIII века территория Эстонии была захвачена немецкими феодалами и Данией. В последующем за обладание этими землями вели борьбу Ливонский Орден, Дания, Швеция и Польша. В ходе Ливонской войны (1558-1583 гг.) первоначально большая их часть была занята русскими войсками. Однако война закончилась для русского государства неудачно, и эта территория была им утеряна. Но после поражения Швеции в Северной войне по Ништадтскому миру 1721 г. она вошла в состав Российской империи.

В феврале 1918 г. образованное в Эстонии буржуазное правительство провозгласило независимость страны. РСФСР признала независимость Эстонии по Тартускому мирному договору 2 февраля 1920 года. В августе 1940 г. Эстония вошла в СССР в качестве союзной республики. 30 марта 1990 г. Верховный Совет Эстонской ССР принял Постановление о государственной независимости Эстонии, а 20 августа 1991 г. было принято решение о выходе из состава СССР. 6 сентября того же года независимость была признана СССР.

Эстония – самая “морская” из республик Прибалтики. Ее береговая линия, включая побережье полутора тысяч входящих в состав ее территории островов Балтийского моря, составляет 3,8 тыс. км, в том числе материковой части – более тысячи километров. Это способствует развитию морского транспорта и рыболовства. Но Эстония занимает периферийное положение по отношению к основным транспортным маршрутам, что делает ее географическое положение не столь выгодным, как у Латвии или Литвы.

Менее благоприятные природные условия определяют не такую высокую плотность сельского населения Эстонии по сравнению с более южными республиками Прибалтики. Она составляет менее 10 человек на кв. километр против 12 в Латвии и 18 в Литве. По тем же причинам Эстония имеет самую низкую долю сельского и соответственно самую высокую долю городского населения – 70%. Это наивысший показатель среди всех бывших республик СССР, кроме Российской Федерации, где урбанизированность достигает 73%.

В Таллине сконцентрировано 2/5 городского населения (свыше 400 тыс. жителей). Более 100 тыс. проживает в университетском центре Тарту.

От 50 до 100 тыс. жителей насчитывают промышленные центры на северо-востоке страны – Нарва и Кохтла-Ярве и расположенный на Рижском заливе порт и курорт Пярну. Остальные 57 городских поселений (включая 25 поселков городского типа) насчитывают в среднем всего по 5 тыс. жителей. Сельские населенные пункты также в основном небольшие, частично сохранилось хуторское расселение. Менее заселены острова и запад Эстонии, более высока плотность на севере и юго-востоке. Вследствие миграционного оттока русского населения, проживающего преимущественно в городах, городское население Эстонии сокращается намного быстрее, чем сельское. Поэтому его доля, составлявшая на начало 1971 года более 71%, сократилась.

Численность населения Эстонии до конца 1980-х годов возрастала, причем преимущественно за счет миграционного прироста, вызванного потребностью развивающейся промышленности в трудовых ресурсах. Однако с 1990 г. начался отток русского населения, и сальдо миграции стало отрицательным, что обусловило сокращение численности населения. Сокращение рождаемости и рост смертности повлекли за собой естественную убыль населения, которая в 1991 г. сменила прежний небольшой естественный прирост. Это также повлияло на уменьшение числа жителей в республике с 1583 тыс. человек в начале 1990 года до 1437 тыс. на середину 1997 г., то есть почти на 10%. Но свыше 3/4 сокращения вызвано миграционным оттоком, превысившим за этот период 110 тыс. человек.

Политика по вытеснению русского населения из Эстонии, проводимая руководством страны, действительно привела к некоторому усилению национальной однородности населения республики. За 1991-1995 годы численность русских в Эстонии сократилась на 60 тыс. человек, или на 12%. Тем не менее их число все еще превышает 400 тыс. человек. В Эстонии также проживает около 60 тыс. украинцев и белорусов, 13 тыс. финнов, 30 тыс. человек других национальностей (латыши, литовцы, евреи и др.). Неэстонское население составляет 1/3 всего населения страны. Правительство Эстонии должно проводить более взвешенную национальную политику, учитывающую права всех народов, проживающих на территории государства. Однако к настоящему моменту лица, получившие эстонское гражданство, составляют только 68,5% (при доле эстонцев в общей численности населения – 65%). Еще 8,5% населения имеет российское гражданство, а статус 23% – не определен (по данным Центра информации и правам человека в Эстонии).

Современная демографическая ситуация в Эстонии крайне неблагоприятна. Для нее характерны низкая рождаемость, высокая смертность и естественная убыль населения в размере 0,5% в год, а также стимулируемая государством эмиграция русского населения. И в качестве дополнительного

штриха отметим, что в 1995 году уровень разводов парадоксальным образом оказался выше уровня заключенных браков. Этот едва ли не единственный в мире пример дополнительно и достаточно ярко характеризует сложившуюся в Эстонии ситуацию – как демографическую, так и социальную и в конечном счете внутривнутриполитическую.

Отток русского населения (а это квалифицированные рабочие и специалисты) ухудшает качественный состав трудовых ресурсов Эстонии. Разрыв ее образовательной системы с российской делает проблематичной подготовку столь же квалифицированных кадров, как ранее. Ориентация на Запад не может обеспечить скорое решение проблемы. Поэтому фактор наличия квалифицированной рабочей силы, способствовавшей ранее высокому уровню производительности труда в народном хозяйстве Эстонии, в настоящее время перестал действовать в прежней мере.

Природные ресурсы развития промышленности в Эстонии более значительны, чем в других странах Прибалтики. Она располагает такими полезными ископаемыми, как сланцы, торф, фосфориты. Имеется сырье для промышленности стройматериалов – пески, гравий, глины, известняки, доломиты. Есть месторождения минеральных вод и лечебных грязей.

Горючие сланцы – очень ценное полезное ископаемое, которое используют в качестве топлива, для получения сланцевого газа, как сырье в химической промышленности. Сланцевую золу применяют для производства стройматериалов и известкования кислых почв в сельском хозяйстве.

Запасы сланцев на северо-востоке республики составляют 15 млрд. т. Они залегают недалеко от поверхности и добываются как шахтным, так и карьерным способом. Годовой объем добычи во второй половине 1980-х годов составлял 25 млн. т, а к 1997 г. снизился до 14 млн. т.

Разведанные запасы торфа достигают 1,6 млрд. т. Он используется в виде торфобрикетов в качестве энергетического и бытового топлива, а также в сельском хозяйстве.

На севере Эстонии (Маарду) залегают фосфориты. Их запасы – 350 млн. т. Из них производятся фосфорные удобрения.

Лесные ресурсы используются в развитой деревообрабатывающей промышленности Эстонии.

Почвы в Эстонии дерново-карбонатные, дерново-подзолистые, болотные. Они бедны гумусом, засорены валунами; значительная их часть требует известкования. Болота составляют 1/5 территории, а более половины остальных земель занимают болотистые и заболоченные почвы, требующие осушения. Климат здесь также не столь мягок по сравнению с более южными республиками Прибалтики, поэтому условия ведения сельского хозяйства менее благоприятны. Однако при проведении мелиоративных

работ и внесении удобрений они позволяют успешно развивать кормопроизводство и на его основе – интенсивное животноводство.

Благодаря использованию выгод географического положения, вовлечению в хозяйственный оборот местных природных ресурсов, значительным капиталовложениям в народное хозяйство, в Эстонии в советский период был достигнут сравнительно высокий уровень экономического развития. По оценкам профессора Б.С.Хорева, Эстония занимала среди республик СССР первое место по уровню социально-экономического развития. По производству ВВП на душу населения она уступала только РСФСР и Латвии.

И в настоящее время Эстония лучше других бывших республик Советского Союза справляется с трудностями перехода от директивной к рыночной экономике. По производству ВВП она вплотную приблизилась к дореформенному периоду. Выше, чем в остальных постсоветских республиках, уровень жизни населения: в 1996 году среднемесячная зарплата в народном хозяйстве составила, в пересчете по официальному курсу, 240 долларов, а по паритету покупательной способности валют – 450-460 долларов. Однако это значительно меньше, чем в развитых странах Запада.

Лучшая ситуация в Эстонии объясняется следующими причинами. Во-первых, успехами в привлечении иностранных инвестиций. Во-вторых, доходами от большого числа туристов, преимущественно финских, оставляющих в Эстонии значительные средства. В-третьих, поступлениями от обслуживания российской транзитной торговли. В-четвертых, прибылью от реэкспорта российских товаров. В-пятых, относительно лучшей отраслевой структурой народного хозяйства и менее устаревшими фондами, достаточно мощной энергетической базой. Наконец, целенаправленной была и деятельность правительства по регулированию инвестиций и направлению их в производство.

На конец 1995 года Эстония получила 682 млн. долларов прямых иностранных инвестиций. По их объему в расчете на душу населения среди всех постсоциалистических стран она уступает только Венгрии и Чехии, значительно превосходя все бывшие республики СССР, в том числе Латвию – в 2,3 раза, Литву – в 4,8 раза, Российскую Федерацию – более чем в 10 раз. Из Финляндии поступило 38% средств, 24% – из Швеции. Третье место занимает Россия – 6%. Почти половина инвестиций была направлена в промышленность, 1/5 – в торговлю и бытовое обслуживание, 14% – в развитие транспорта и связи.

Однако иностранные инвестиции составили только 8% общего объема капиталовложений в развитие народного хозяйства Эстонии. Небольшую часть (4%) обеспечил эстонский частный капитал, 9% – государство и муниципалитеты. Основную часть составили собственные средства предпри-

ятий и банковские кредиты (последние – благодаря сравнительно низким процентным ставкам, поддерживавшимся в условиях невысоких темпов инфляции и стабильного курса национальной валюты – круны). Налоговая политика государства, стимулирующая капиталовложения, способствовала созданию благоприятного инвестиционного климата.

Иностранные инвестиции и деятельность в Эстонии 5,5 тыс. иностранных и совместных предприятий (наибольшее в Прибалтике количество) способствовали притоку новых технологий, новой техники. Они играют также важную роль в освоении эстонскими предприятиями зарубежных рынков.

Однако в Эстонии решены еще далеко не все проблемы переходного периода. Одна из них – изменение отраслевой структуры производства в соответствии с новыми условиями, реструктуризация экономики. Промышленность не приспособилась в достаточной мере к переориентации с российского рынка на западный, на что нацелена внешнеэкономическая политика государства. А ведь прежде 1/3 промышленной продукции поступала из Эстонии в другие республики Советского Союза. В итоге возникают проблемы сбыта, в чем заключается один из факторов, затрудняющих восстановление прежнего уровня промышленного и сельскохозяйственного производства. В результате спада в этих отраслях в структуре производства ВВП произошли принципиальные изменения. Доля промышленности к 1995 году снизилась до 20% и сейчас ниже, чем в других Прибалтийских республиках. Самую низкую в Прибалтике долю в производстве ВВП имеет и сельское хозяйство – 7%. Зато самый высокий удельный вес у сферы услуг – 56%.

Народное хозяйство Эстонии имеет мощную энергетическую базу. Ее основу составляют электростанции, работающие на сланцах. Их общая мощность составляет 3,3 ГВт, причем основная часть приходится на Балтийскую и Эстонскую ГРЭС, расположенные неподалеку от Нарвы. Во второй половине 1980-х годов в Эстонии производилось около 18 млрд. киловатт-часов электроэнергии в год. Это составляло 11,5 тыс. киловатт-часов в год на каждого жителя и было в 1,6 раза больше, чем в Германии, и примерно столько же, сколько в Финляндии или США. К 1995 году производство сократилось до 8,7 млрд. киловатт-часов, то есть более чем вдвое.

Снижение производства электроэнергии связано не только с общим экономическим спадом в самой Эстонии. Прежде электроэнергия поступала в Единую энергосистему Европейской части СССР и потреблялась в значительной мере за пределами Эстонии. Теперь экспорт резко снизился. В Эстонии надежды связываются с сооружением международной энергосистемы – Балтийского энергетического кольца, по которому производящаяся здесь электроэнергия сможет поступать в страны ЕС.

Ведущую роль в промышленном комплексе республики в советское время играло неметаллоемкое точное машиностроение – электротехника и радиотехника, приборостроение. Важное значение имело производство оборудования для добывающей и легкой промышленности, электромоторов, кабеля, экскаваторов. Так, Эстония обеспечивала 3% общесоюзного производства электромоторов и более 5% экскаваторов. Сейчас отрасль находится в кризисном состоянии из-за утери рынка сбыта продукции.

Отраслью специализации являлась также химическая промышленность, использующая местное сырье – сланцы и фосфориты, а также привозные апатиты из Мурманской области РФ. Серная кислота и фосфорные удобрения и сейчас составляют значительную часть производимой в республике промышленной продукции. Однако объемы производства резко упали. Так, в 1997 г. было произведено чуть больше 40 тыс. т удобрений, в шесть раз меньше, чем прежде. Крупнейшие предприятия сланцевой химии расположены в Кохтла-Ярве и Кивиыли. В конце 1940-х годов в Кохтла-Ярве построен комбинат для получения газа из сланцев. По газопроводам газ поступал в Таллин и Санкт-Петербург. Через 20 лет сланцевый газ стали смешивать с поступающим из Коми природным газом; такой смешанный газ стал поступать в эстонские населенные пункты для отопления и бытовых нужд.

Целлюлозно-бумажная промышленность (предприятия в Таллине, Кехре, Кохиле) также работала на общесоюзный рынок. Древесина для производства целлюлозы поступала с Севера Европейской части России. В настоящее время производство в отрасли почти прекращено. В 1994 г. бумага вообще не производилась, а в 1995 г. ее выпуск составил всего 6 тыс. т против более 90 тыс. т в советский период.

На местном сырье работают предприятия фанерной и мебельной промышленности. Производятся музыкальные инструменты (рояли и пианино), лыжи. В довоенный период существования независимой Эстонии чрезмерное использование лесных ресурсов для производства поступающих на экспорт целлюлозы, фанеры и пиломатериалов привело к сокращению площади лесов на 15%. После войны посажены новые леса на значительных площадях.

Промышленность стройматериалов также базируется на местном сырье. Широко используется сланцевая зола – для производства цемента, строительных блоков. В настоящее время в связи с общим неудовлетворительным состоянием экономики и спадом объемов строительных работ производство стройматериалов резко сократилось. Если раньше цемента производилось более 1 млн. т в год, то теперь – только 400 тыс. тонн. В восемь раз снизилось производство кирпича и стеновых материалов. Относи-

тельно меньше упали и имеют тенденцию к росту объемы производства стекла (1,5 млн. м² в 1995 г.).

Во второй половине XIX века, в период капиталистической индустриализации России, в Эстонии появилась легкая промышленность, ставшая одной из ее важнейших отраслей специализации. Крупнейшие предприятия – текстильные комбинаты в Нарве (“Кренгольмская мануфактура”) и Таллине (“Балтийская мануфактура”) в конце 1980-х годов производили более 220 млн. м² хлопчатобумажных тканей в год. Кроме того, несколько небольших фабрик выпускали шерстяные и льняные ткани. И сейчас текстильная промышленность обеспечивает около 20% производства всей промышленной продукции республики. Но производится тканей намного меньше – 130 млн. м² (1997 г.), хотя это значительно превышает уровень, характерный для первых лет после выхода Эстонии из состава СССР.

Помимо текстильной, в Эстонии развиты и другие отрасли легкой промышленности – трикотажная, швейная, обувная, ковровая. Главные центры размещения – Таллин, Пярну, Тарту, Нарва, Ахтме. Спад производства в них более значителен. Выпуск трикотажных изделий и ковров сократился в 3-4 раза, обуви – в 10 раз.

Около 1/3 продукции производит пищевая промышленность. Переработка молока, мяса и рыбы основана на эстонском сырье. Крупнейшие центры мясопереработки – Таллин и Тарту, рыбопереработки – Таллин и Пярну. По душевому производству мяса и мясопродуктов, цельномолочной продукции, животного масла, сыра, рыбопродукции Эстония занимала первое место среди республик СССР и одно из первых мест в мире. К настоящему времени производство намного снизилось: молочных и мясных продуктов – более чем в два раза, улов рыбы – в три раза.

Снижение производства в мясной и молочной промышленности во многом связано с кризисом в сельском хозяйстве Эстонии. Его причины те же, что и в других республиках Прибалтики: трудности перехода от коллективной к частной собственности, от директивного хозяйства к рыночному, высокая конкуренция на внутреннем и внешнем рынке. Производство продукции в сельском хозяйстве Эстонии за первую половину 1990-х годов снизилось почти в два раза. В 1995 г. производство мяса составило 37% от уровня 1990 года, молока – 58,5%. Спад в производстве молока оказался несколько меньшим, чем в Литве, и особенно в Латвии. Специалисты связывают это с достигнутой ранее несколько лучшей технической оснащенностью и эффективностью хозяйства, более высокой продуктивностью коров, а потому повышенной конкурентоспособностью молочного животноводства.

Сельское хозяйство Эстонии специализируется на скотоводстве молочного и молочно-мясного направления и беконном свиноводстве. Развито птицеводство, пушное звероводство, коневодство и пчеловодство.

Растениеводство подчинено нуждам животноводства. Кормовые культуры составляют более половины посевных площадей, зерновые (преимущественно ячмень на фураж) – более 1/3. В силу худших агроклиматических условий в Эстонии в меньшей мере, чем в других Прибалтийских республиках, выращиваются картофель и овощи, и в крайне незначительных размерах – лен и сахарная свекла.

Как и в других республиках Прибалтики, морской транспорт Эстонии является отраслью ее специализации. Он обслуживает российские экспортно-импортные перевозки. Портовый комплекс Таллин-Мууга занимает на Балтике второе место после Вентспилса в обработке российских грузов (свыше 10 млн. т). Небольшой грузооборот имеет порт Пярну. Собственный торговый флот Эстонии – самый большой по числу судов среди стран Прибалтики. Он насчитывает свыше 100 судов (грузоподъемностью свыше 100 т). Для Эстонии характерен большой объем морских пассажирских перевозок. Морские маршруты соединяют Таллин с Хельсинки и Стокгольмом. Объем перевозок пассажиров составляет 3 млн. человек в год.

Хотя протяженность железных дорог в Эстонии сравнительно невелика, около тысячи километров (из них 132 км на севере электрифицировано), они играют главную роль в перевозках грузов. Значительную их часть составляют российские транзитные грузы в эстонские порты.

Автомобильный транспорт играет важную роль в перевозках грузов внутри страны и занимает первое место по перевозкам пассажиров. Протяженность автодорог – 15 тыс. км. Их сеть в расчете на 1000 км² в Эстонии самая густая среди стран Прибалтики.

Внутренние водные пути составляют 500 км. Это Чудское и Псковское озера, река Нарва, нижнее течение реки Эмайыги. Они используются для перевозок массовых, в основном строительных, грузов.

Эстония располагает 34 самолетами. Международный аэропорт Таллина связан пассажирскими авиалиниями со многими европейскими городами. Имеется внутреннее сообщение, в том числе с островами.

Одной из важных отраслей народного хозяйства Эстонии стал в 1990-е годы международный туризм. В советское время здесь функционировало более 400 санаториев и учреждений отдыха. В них ежегодно отдыхало 450 тыс. человек. Известным туристическим центром был Таллин. Эстония славилась развитой сетью туристических гостиниц, пансионатов и кемпингов в различных частях страны – на берегу Пярнусского залива, на островах Моонзундского архипелага, по берегам озер. Однако большинство из них используется теперь в гораздо меньшей степени, поскольку изменилась концепция туризма. Туризм с целью лечения и отдыха сменился развлекательным туризмом, внутренний – международным. Языковая и географическая (80 км) близость Финляндии обуславливает преобладание

финских туристов, прибывающих с краткосрочными визитами, прежде всего в Таллин. Известную роль при этом играет относительная дешевизна (по сравнению с Финляндией) спиртных напитков и услуг, при определенной развитости сервиса. В 1995 году Эстонию посетило 1,3 млн. туристов, из них 96% – из Финляндии.

Эстония занимает первое место среди стран Прибалтики по объемам внешней торговли не только в расчете на душу населения, но превосходит Латвию и почти догнала Литву по валовому объему товарооборота, достигшему в 1997 г. 7 млрд. долларов. Главные эстонские экспортные товары – ткани, швейные, трикотажные и ковровые изделия, мебель и другие изделия деревообработки, мясо-молочные и рыбные продукты, удобрения, продукция машиностроения, электроэнергия. Значительную часть экспорта составляет реэкспорт российских товаров – минерального сырья, металлов, древесины. Импортируются машины и оборудование, минеральное и текстильное сырье, химические продукты, металлы, древесина, продовольствие.

В 1991-1992 гг. произошло резкое изменение географии внешнеторговых связей Эстонии, наиболее сильное среди всех Прибалтийских республик. Доля в эстонском экспорте бывших республик СССР (без Литвы и Латвии) снизилась с 83 до 30%, в импорте – с 74 до 38%, в том числе РФ – с 56 до 18% в экспорте и с 46 до 32% в импорте. В 1992 году на страны ЕС приходилось 59% товарооборота Эстонии.

Переориентация на западный рынок происходила в Эстонии успешнее, чем в других странах Прибалтики. Этому способствовала более благоприятная для вхождения в мировой рынок структура народного хозяйства с ориентацией на производство относительно конкурентоспособных изделий – текстильных, химических, лесных, сельскохозяйственных. По сравнению со всеми другими республиками Эстония была более знакома с Западом благодаря принимавшимся здесь программам финского телевидения, понятного эстонцам в связи с близостью языков. Эстония оказалась более подготовленной к самостоятельному развитию – именно здесь впервые начали разрабатываться идеи регионального хозрасчета и экономической самостоятельности республик. Поэтому Эстония первой вышла из рублевого пространства и ввела свою валюту, крону, в июне 1992 года. Эстонские националисты, отложив межпартийные разногласия, ускоряли процесс интеграции с Западом, иногда даже в ущерб интересам народного хозяйства, стремясь ослабить позиции значительного по размерам русского меньшинства.

К 1995 году на Россию приходилось уже только 18 % экспорта и 16 % импорта Эстонии, и она уступала в эстонском внешнеторговом обороте Финляндии (21% экспорта и 33% импорта). Следующие места в экспорте

из Эстонии занимали Швеция, Латвия, Германия, а в эстонском импорте – Германия, Швеция, Нидерланды.

Однако Эстонии, как и другим Прибалтийским государствам, не удалось избежать большого отрицательного сальдо внешней торговли, достигшего 1,5 млрд. долларов. Как результат, растет ее задолженность западным торговым партнерам, в первую очередь Финляндии, долг которой только за 1997 год превысил полмиллиарда долларов.

Эстония достаточно далеко продвинулась по пути переориентации внешнеэкономических связей на Запад. На страны ЕС в 1995 г. падает 54% эстонского экспорта и 66% импорта (на СНГ – соответственно 25 и 18%). В 1995 году Эстония стала ассоциированным членом ЕС и, вероятно, первой из бывших республик СССР войдет в состав Евросоюза.

Вопросы и задания

1. Воспользовавшись данными таблиц, рассчитайте, какую долю составляет каждая из стран Прибалтики в территории, населении и валовом национальном продукте стран зарубежной Европы (без СНГ). Площадь территории последних составляет 5 млн. км², население – 500 млн. человек, ВВП (по паритету покупательной способности валют) – 8 трлн. долларов.

2. Почему в последние годы уменьшился уровень урбанизированности Прибалтийских государств? Попытайтесь дать прогноз развития этого процесса.

3. Почему в Эстонии в 1995 г. уровень разводов оказался выше уровня заключения браков? Как вы считаете, где эти показатели менее благоприятны: в Латвии или Литве?

4. Почему сейчас в Литве стал менее активно обсуждаться вопрос о закрытии Игналинской АЭС?

5. В чем заключаются проблемы энергообеспечения экономики Латвии?

6. Почему при общем падении промышленного производства в странах Прибалтики наибольший спад наблюдается в машиностроении, а меньший – в пищевой и деревообрабатывающей промышленности?

7. Объем обработки российских грузов в портах стран Прибалтики составляет 56 млн. т в год. Рассчитайте, какой длины был бы железнодорожный состав с этими грузами, если грузоподъемность одного вагона составляет 60 т, а его длина – 20 м.

8. Почему Эстония намного превосходит другие Прибалтийские страны по числу иностранных туристов?

9. Почему сейчас Прибалтийские государства не могут рассчитывать на столь же активные поставки своей продовольственной продукции на рынки европейских стран, как в 1920-1930-е годы?

10. Чем объясняются небольшие размеры товарооборота между республиками Прибалтики? Каковы перспективы его роста?

11. Какие негативные последствия имеет для экономики стран Прибалтики их нежелание войти в СНГ? В чем заключаются препятствия к их немедленному вхождению в ЕС?

12. Выгодно ли для стран Прибалтики экономическое сотрудничество с Россией? Какие выгоды в этом имеет Российская Федерация?

5. ПОЛЬША

5.1. Исторический экскурс

Польша за свою историю была и великой державой, диктовавшей свою волю Восточной Европе, и испытала более чем вековой период, когда польская территория была разделена между Россией, Германией и Австрией, и Польша как государство перестала существовать. История балтийских воеводств Польши складывалась в соответствии с подъемами и падениями польского государства. Но стремление закрепиться на его побережье всегда было важным элементом внешней политики этого западнославянского государства.

На балтийском побережье между Одрой (Одером) и Вислой западнославянские племена поморян появились в середине I тысячелетия. Еще раньше к востоку от Вислы поселились родственные славянам балтийские племена, в том числе между Вислой и Неманом – пруссы и курши. В 980-1033 годах земли поморян – Поморье (ср.: Померания) входили в состав польского государства. С его ослаблением Поморье стало независимым княжеством, затем герцогством. Экспансия немецких феодалов на восток в 1181 году заставила Поморье признать вассальную зависимость от Священной Римской империи.

В первой половине XII века Польша распалась на удельные княжества. Это ослабило ее внешнеполитические позиции. Для борьбы с пруссами, совершавшими набеги на польские земли, мазовецкий князь Конрад пригласил в Польшу в начале XIII века Тевтонский (Немецкий) орден, создавший на земле пруссов сильное государство. Он установил контроль и над Восточным Поморьем (Малой Померанией).

Орденское государство стало представлять опасность для Польши, что способствовало консолидации польских княжеств и образованию в конце XIII века централизованного государства. В 1466 г. по Торуньскому миру, завершившему очередную войну с орденом, тот стал до 1618 г. вассалом Польши. В ее состав вошло Восточное Поморье с Гданьском, Хелминская земля с Торунью и часть Пруссии с Мальборком.

Польша не использовала возможность ликвидации ослабевшего Тевтонского ордена в первой половине XVI века. В 1525 г. орден реорганизо-

вался в герцогство Пруссия. В 1618 г. Пруссия объединилась с Бранденбургом, дав название объединенному государству со столицей в Берлине. В 1648 г. в его состав вошло Западное Поморье (Восточная Померания).

К середине XVII века польское государство ослабло. Произошло воссоединение Украины с Россией. Большой ущерб стране нанесли войны с Швецией на польской территории, в том числе Северная война. В 1772, 1793 и 1795 годах Пруссия, Австрия и Россия произвели три раздела польских земель. С 1793 года все балтийские земли между Одером и Неманом, включая Восточное Поморье, стали прусскими. Они оставались в составе Пруссии, а затем Германской империи до 1918 года.

По Версальскому мирному договору 1918 года Польша получила узкий выход к Балтийскому морю в устье Вислы. Гданьск с окрестностями стал вольным городом.

В 1945 году Потсдамской конференцией установлены нынешние границы Польши, которая получила Поморье к востоку от Одера, а также две трети территории Восточной Пруссии (Вармию и Мазуры).

5.2. Краткая экономико-географическая характеристика

Польша расположена в центре Европы. Ее площадь – 313 тыс. км² (0,2% площади земной суши). Население к концу 1996 г. насчитывало 38,6 млн. человек (0,6% населения мира). По площади территории она уступает в Балтийском регионе России, Швеции, Германии и Финляндии, по числу жителей – только России и Германии.

Территория Польши компактна – расстояние между северной и южной границами 650 км, между западной и восточной – 690 км. Это упрощает организацию внутренних транспортных связей. Протяженность границ составляет 3,6 тыс. км, в том числе морской границы более 500 км.

Преобладающая часть территории Польши расположена на низменности. Свыше 75% территории имеет высоты до 200 м над уровнем моря, в том числе 0,2% ниже уровня моря. Средняя высота над уровнем моря всей страны составляет 173 м. На юге Польшу окаймляют горные цепи Судет и Карпат. На уровне свыше 1000 м расположено 0,2% территории страны. Наивысшей точкой Польши является гора Рысы (2499 м) в Татрах – горном массиве, являющемся частью Карпат.

Для Польши характерно частое изменение административно-территориального устройства. Меняется число основных, наиболее крупных административно-территориальных единиц – воеводств, их внутреннее устройство. После войны в структуру административного деления Польши входило 17 воеводств, в 1975 г. было организовано 49 воеводств. С 1 января 1999 года воеводства вновь укрупнены, их число теперь состав-

ляет 16. Но желаемого единообразия достичь не удастся. Так, по доходам бюджета выделяются два лидера – (столичное Мазовецкое воеводство с Варшавой и Шленское с центром в Катовице, включающее индустриальную Силезию). Доходы выше среднего имеют еще пять воеводств: Поморское – Гданьск, Великопольское – Познань, Дольношленское – Вроцлав, Малопольское – Краков и Лодзинское – Лодзь. Экономика остальных носит более аграрный характер, а потому обеспечивает меньшее поступление доходов.

На климат Польши большое влияние оказывают перемещающиеся с запада массы океанического воздуха, массы холодного полярного воздуха со стороны Скандинавии и России, а также более теплые массы субтропического воздуха с юга. Зимой преобладают полярно-континентальные фронты, приносящие холодную и морозную погоду. Позднее лето и осень изобилуют теплыми днями благодаря континентально-субтропическим массам сухого воздуха. На западную часть балтийского региона Польши оказывает сильное влияние Атлантика, в то время как на востоке преобладают континентальные черты климата при относительно слабом влиянии Балтики.

Средняя температура января составляет от -1 до -4° , в горах до -6° . Июльские температуры составляют от 16 до 19° , понижаясь в горах до 10° . Больше всего солнца бывает летом на побережье Балтийского моря, а зимой – в Карпатах. В горах в каждое время года температурный режим зависит от высоты. Среднегодовая температура воздуха наиболее высокая (свыше 9°) на юго-западе и северо-западе. Наиболее низкая (за исключением горных районов) – на северо-востоке (менее 7°).

В Польше имеются сравнительно богатые запасы минерального сырья. Благодаря им она находится в ряду ведущих производителей и экспортеров каменного угля, серы, меди и серебра в мире. Польша располагает также значительными запасами цинка, свинца, соли и других минералов; имеются месторождения природного газа и небольшие запасы нефти.

Эксплуатация залежей каменного и бурого угля является основой снабжения страны энергией и важным источником валютных поступлений. Польша является самым крупным в Европе (не считая России) и седьмым в мире производителем и экспортером каменного угля, значительных размеров достигает добыча бурого угля. До 1990-х годов высококачественный силезский уголь поставлялся, в частности, в Калининградскую область (по железной дороге на Железнодорожный – Черняховск).

Разведанные запасы каменного угля, оцениваемые в 65 млрд. т, находятся в основном в Верхней Силезии, а также в районах Валбжиха и Люблина. Бурый же уголь, запасы которого составляют 14,4 млрд. т, добывается в карьерах в центральной и юго-западной части страны (Белхатув, Ко-

нин, Адамув, Турув). Однако добыча угля с конца 70-х годов уменьшается, так как в энергетике страны растет значение привозной нефти и газа.

Разведанные и осваиваемые запасы природного газа в Польше составляют 120 млрд. кубометров, что соответствует 33-летней его добыче на нынешнем уровне. Эксплуатация этих запасов покрывает только 1/3 потребления. Разведанные запасы и объем добычи нефти невелики, и почти вся переработка нефти базируется на импортном сырье.

Единственным экспортером газа и основным поставщиком нефти в Польшу был до недавнего времени Советский Союз. В последнее время географическая структура импорта нефти существенно диверсифицирована. Планируется подсоединение Польши к западноевропейской системе газопроводов и использование новых направлений импорта природного газа: с Северного моря и из Германии в рамках приграничного обмена.

Разведанных и освоенных запасов меди в Польше, при нынешнем уровне ее добычи, хватит примерно на столетие. Медь добывается в Нижней Силезии с глубины до 1200 м. Медная руда, добываемая в Польше, содержит большое количество серебра, что повышает рентабельность эксплуатации месторождений. Добыча меди в Польше началась с конца 60-х годов. Польша является седьмым – восьмым в мире и первым в Европе (без России) производителем меди и серебра. Большинство добываемой меди и серебра экспортируется прежде всего на рынки стран Европейского сообщества.

Залежи цинково-свинцовых руд находятся в Силезско-Краковском регионе. Нынешняя добыча позволяет удовлетворять собственные потребности и в небольших объемах экспортировать цинк.

Польша является крупнейшим в мире производителем серы, и в мировом экспорте этого сырья она занимает второе место. Освоенные запасы отечественной серы превышают 400 млн. т, что обеспечивает 125-летнюю ее добычу. Они размещены в юго-восточной части Польши, в окрестностях Тарнобжега, Гжибова и Любачева, а их разработка производится методом подземного вытапливания. Свыше 70% добываемой серы направляется на экспорт.

Население Польши понесло огромный урон в годы второй мировой войны. Страна потеряла погибшими 10 млн. жителей. Только в 1980 году число жителей превысило довоенный уровень. До начала 1990-х годов за счет сравнительно высокого естественного прироста население довольно быстро увеличивалось. Но к середине 1990-х годов оно стабилизировалось на нынешнем уровне: снизившийся естественный прирост примерно равен эмиграции поляков за пределы страны и составляет около 40-50 тыс. человек в год.

Национальный состав населения наиболее однороден во всем Балтийском регионе. Усилению его однородности способствовали послевоенные переселения жителей. После войны 2,5 млн. немцев репатриировались из Польши в Германию, а в Польшу, в свою очередь, вернулись 2 млн. поляков.

Поляки составляют 97,6% населения. Всего в мире насчитывается 43 млн. поляков. Из них вне пределов Польши больше всего проживают в США (3,8 млн.), на территории бывшего СССР – 1,2 млн., во Франции – 300 тыс., в Бразилии – 120 тыс. Из других этнических групп следует выделить немцев – 1,3%, украинцев – 0,6%, белорусов – 0,5%. По конфессиональному составу 95% населения – католики, большинство остальных – православные и мусульмане.

При средней плотности 123 человека на кв. километр, ее территориальная дифференциация довольно значительна. В целом плотность населения возрастает с севера на юг. Наиболее плотно заселены Верхняя Силезия, районы Варшавы и Кракова, где плотность населения превышает 500 человек на кв. километр. На северо-западе и северо-востоке в ряде районов она снижается до менее 25 человек на кв. километр.

Польша – одно из наименее урбанизированных государств Балтийского региона: в 1996 г. в городах проживало только 62% населения. Польша имеет густую сеть городов различных размеров. Всего их – 864, в том числе 20 – с численностью жителей свыше 200 тысяч. Пять городов с населением свыше 500 тысяч: Варшава – более 1,6 млн., Лодзь – более 800 тыс., Краков – 740 тыс., Вроцлав – 640 тыс., Познань – 580 тыс. жителей. Они возглавляют крупнейшие городские агломерации. Большая полицентрическая агломерация сформировалась в Верхней Силезии. Помимо ряда более мелких, она включает пять городов с населением 200-400 тыс. человек каждый: Катовице, Сосновец, Бытом, Гливице, Забже. “Трехградье” Гданьск – Гдыня – Сопот насчитывает около 750 тыс. жителей.

Исследования польских ученых С. Лещинского, К. Дзевоньского и др. позволили выделить на территории Польши полицентрическую линейно-узловую модель системы расселения. Агломерации, образовавшиеся в местах пересечения важнейших транспортных магистралей – узлах, играют ведущую роль в расселении. Около половины населения страны концентрируют 17 таких агломераций.

Хотя демографическая ситуация в Польше, как и других странах Балтийского региона, развивается в сторону снижения темпов воспроизводства населения, здесь пока еще наблюдается, хотя и очень небольшой, естественный прирост населения. Рождаемость в Польше составляет 11,1 промилле (в 1990 г. – 14,3 промилле, что было самым высоким показателем в Балтийском регионе). Смертность в Польше одна из самых низких в Евро-

пе. Она составляет 10,0 промилле (в 1990 г. – 10,2 промилле). С повышением уровня жизни значительно снизилась детская смертность: с 19,3 детей на 1000 родившихся до 12,2. Средняя продолжительность жизни в 1995 г. составила для мужчин 67,6 лет, а для женщин – 76,4 лет. Продолжительность жизни возрастает и составила в 1997 г. для мужчин 68,3 года, а для женщин – 76,9 года.

Численность населения Польши в трудоспособном возрасте (мужчины 18-64 года, женщины 18-59 лет) составила в 1996 г. 22,8 млн. человек или 59% общей численности населения страны. Мужчины составляли 52% трудоспособного населения, 48% – женщины. В соответствии со снижением естественного прироста, снижаются темпы воспроизводства трудовых ресурсов. Наибольшая доля трудоспособного населения приходится на возраст 30-39 лет (28%). Следующая за ними возрастная группа – 20-29 лет – составляет значительно меньший удельный вес (23%).

В Польше имеется большой рынок труда и сравнительно высококвалифицированная рабочая сила. В 1996 г. среди трудоспособного населения лица с высшим образованием составляли 9,4%, со средним – 50,5% и с начальным профессионально-техническим – 33,7%. В структуре народного хозяйства наибольшая численность занятых приходится на сельское и лесное хозяйство (28%) и промышленность (24%). Если прибавить к этим отраслям занятых в строительстве (6%), то можно подсчитать общее количество занятых в производстве товаров – 58%. Это значительно больше, чем в странах с развитой рыночной экономикой; особенно высока по сравнению с ними доля занятых в аграрном секторе. На сферу услуг, которая преобладает в постиндустриальных странах, приходится всего 42%. В том числе в торговле занято 12% работающих, на транспорте – 5%.

С 1990 г. на польском рынке труда стала нарастать безработица. Это явилось следствием перестройки экономической системы и последовавшего за этим экономического спада. В конце декабря 1993 г. в учреждениях по трудоустройству было зарегистрировано 2890 тыс. безработных – по сравнению с тем же периодом 1992 г. рост составил 380 тыс. человек, то есть 15%. Уровень безработицы составлял в декабре 1993 г. 16,4 % (в декабре 1992 г. – 13,6%). Показатель безработицы в разных частях страны сильно различается. Разница в его величине колебалась от 7,5% в Варшаве до 31,5% на севере (Кошалин). С 1994 года уровень безработицы стал постепенно снижаться и в 1997 г. составил 13,2%. Однако его территориальная дифференциация продолжает оставаться очень высокой.

С 1992 г. в Польше начался экономический подъем. Прирост ВВП составил 2,6%. В 1997 г. рост ВВП Польши (6,9%) был значительно более высоким, чем в среднем по странам мира (4,1%). Среди 48 государств, насчитывающих свыше 20 млн. жителей, более высокая, чем у Польши, ди-

намика роста ВВП в 1997 г. была только в 4 государствах (Вьетнам, Китай, Аргентина и Малайзия).

Среднедушевой объем ВВП в 1997 г. составил 3,5 тыс. долларов (по официальному курсу валют). Он вырос с 51% от среднемирового уровня в 1992 г. до 71% в 1997 г. С учетом паритета покупательной способности валют, соответствующие цифры составили 93% в 1992 г. и 114% в 1997 г., а по отношению к среднему показателю развитых стран польский уровень поднялся с 25 до 31%.

Промышленность, сократившая объемы производства к 1991 году по сравнению с 1985 г. на 25%, с 1992 года является одной из наиболее динамично развивающихся отраслей народного хозяйства. Ежегодный прирост промышленного производства в последние годы превышает 8% (в 1997 г. прирост составил 11%).

В структуре промышленности первое место занимает машиностроение и металлообработка. Однако если в начале 1980-х годов на нее приходилось более трети выпускаемой продукции, то сейчас – лишь более 1/5. Ведущие отрасли – транспортное машиностроение (судостроение, вагоно- и локомотивостроение, автомобилестроение), станкостроение, электротехника, производство приборов и оборудования, сельскохозяйственное машиностроение.

Второе место занимает пищевая промышленность, удельный вес которой намного возрос и составляет сейчас 1/5 объема промышленного производства. Также почти 1/5 приходится на топливно-энергетическую отрасль, прежде всего электроэнергетику, добычу угля и производство кокса. Развита химическая промышленность (1/10 производства), черная и цветная металлургия, легкая, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность.

В индустриальном отношении наиболее развитым является район Верхней Силезии, где находятся наиболее крупные предприятия горнодобывающей, топливно-энергетической, металлургической, машиностроительной и химической промышленности. В Варшаве сосредоточены предприятия машиностроения, химической и пищевой промышленности. Важнейшим центром легкой промышленности является Лодзь. В крупных городах (Краков, Познань, Вроцлав, Быдгощ, Люблин) размещаются предприятия машиностроения и пищевой промышленности. Судостроение, химическая и пищевая промышленность характерны для промышленных узлов Гданьск – Гдыня и Щецин – Свиноуйсьце.

Энергетика Польши тяготеет к районам добычи угля и наиболее крупным промышленным центрам. 98% электроэнергии производится на тепловых электростанциях, в основном работающих на каменном и буром угле, остальная часть – гидроэлектростанциями. Общие энергетические мощности составляют около 33 млн. кВт.

Польша – один из самых крупных производителей сельскохозяйственной продукции в Европе и мире. Она занимает 2 место в мире по производству ржи, 3 – по производству картофеля, 4 – по производству овса, 6 – по производству свинины, 7 – по выращиванию рапса, льна и по коровьему молоку, 8 – по выращиванию сахарной свеклы и яблок. Высокий показатель у Польши и в производстве сельскохозяйственной продукции на душу населения. Например, в 1996 году на душу населения было произведено 169 кг мяса и 615 кг молока.

Площадь сельскохозяйственных угодий в Польше равна 18,5 млн. га и составляет 60% площади страны. На частные хозяйства приходится 15,2 млн. га, т.е. 82% площади сельскохозяйственных угодий. Пахотные земли занимают 76,2% площади сельскохозяйственных угодий, сады – 1,4%, а луга и пастбища – 22,4%. На один гектар сельскохозяйственных земель приходится около 39 голов крупного рогатого скота и 100 голов свиней.

Для сельского хозяйства Польши в социалистический период развития было характерно сохранение частного сектора. На него в 1980 г. приходилось 3/4 всех сельхозугодий и 78% производства аграрной продукции.

С 1990 г. начался процесс приватизации государственных и коллективных хозяйств и все большая площадь угодий переходит во владение небольших частных хозяйств, в результате чего в Польше – значительная раздробленность земельных угодий. Средняя величина крестьянского хозяйства составляет 7 га, причем 35% хозяйств имеет от 2 до 5 га, 30% – от 5 до 10 га, 11% – от 10 до 15 га и только 7% хозяйств имеет больше 15 га. Значительное количество хозяйств имеет от 1 до 2 га земли. Единоличные земледельческие хозяйства площадью свыше 1 га занимают 72% всех земельных угодий. Мелкоземельность сельского хозяйства сдерживает рост продуктивности, хотя она по отдельным показателям и выше, чем в других восточноевропейских государствах Балтийского региона. Так, урожайность зерновых в 1996 г. составила 29 ц/га, картофеля – 203 ц/га, сахарной свеклы – 394 ц/га.

В Польше разработана и уже реализуется программа содействия по приспособлению сельского и продовольственного хозяйства к условиям в странах Европейского Союза. Особое значение в ней придается:

- реструктуризации и развитию частных хозяйств с целью улучшения их экономической эффективности;
- развитию каналов сбыта (заготовки) сельхозпродуктов, их хранению и распределению;
- развитию маркетинга сельхозпродуктов;
- развитию и модернизации перерабатывающих предприятий;
- приспособлению правил, касающихся качественных, санитарных, ветеринарных норм к действующим в странах Европейского Союза;
- обустройству села;

- развитию сельского строительства;
- модернизации и расширению инфраструктуры села, то есть транспорту, дорогам, водоснабжению, связи;
- многофункциональному развитию села (место отдыха, туризма, спорта, переработки земледельческого сырья).

Действия по приспособлению польского сельского и пищевого хозяйства к требованиям Европейского Союза являются неотъемлемой частью польской сельскохозяйственной политики. Однако ожидаемый после вступления Польши в ЕС приток дешевого польского продовольствия может дестабилизировать нынешнюю ситуацию на западноевропейском рынке продуктов питания. Поэтому этот вопрос является одним из ключевых и не до конца решенных при обсуждении вопросов вступления Польши в ЕС.

Благоприятное географическое положение Польши способствует развитию всех видов транспорта. Несмотря на свое расположение на перекрестке международных путей сообщения, Польша в последнее время оказывает значительно меньше транзитных услуг, чем раньше. Это зависит прежде всего от системных преобразований в странах, граничащих с Польшей, в том числе и от изменений в механизмах расчетов. Однако в более отдаленной перспективе политико-экономические изменения в соседних странах будут способствовать более активному использованию выгодного географического положения Польши. Планируемое строительство магистралей скоростного движения и железнодорожных линий в международном сообщении создаст возможности для привлечения иностранного капитала.

По состоянию на 31 декабря 1996 г. эксплуатировалось 23,4 тыс. км железных дорог, или 7,5 км на 100 км² территории. В пассажирских перевозках лидирует автотранспорт. В 1996 г. всеми видами транспорта перевезено более 1,5 млрд. пассажиров (в том числе железнодорожным транспортом – менее 1/3, а автотранспортом – более 2/3).

В перевозках товаров первое место также занимает автотранспорт, которым перевезено 1,1 млрд. т грузов. Немного уступает ему железнодорожный транспорт – 0,9 млрд. т.

Морской транспорт обслуживает в основном экспортно-импортные перевозки.

Протяженность внутренних водных путей – около 4 тыс. км. Бассейны главных рек – Вислы и Одры соединены системой каналов. Однако перевозки внутренним водным транспортом невелики – по объему перевозимых грузов они уступают, например, автомобильным, более чем в 100 раз.

Авиационный транспорт в Польше занимается в основном пассажирскими перевозками. Международное движение обслуживается аэропортами в Варшаве, Кракове-Балицах, Гданьске и Познани, а также, но в меньших масштабах, во Вроцлаве, Жешове, Катовицах, Быдгоще, Щецине.

Польша становится все более привлекательной страной и в туристическом отношении. Обилие интересных мест с неповторимой красотой пейзажей и большим количеством исторических достопримечательностей, развитая база отдыха и гостиничного хозяйства привлекают многих туристов. Если в 1990 г. Польшу посетило 18 млн. человек (количество лиц, пересекших границу), то к 1991 г. число иностранных гостей удвоилось, а в 1996 г. увеличилось почти в пять раз, составив 87 млн. человек. Из них 27% прибыло в целях туризма и отдыха, 39% – по служебным делам, 26% – по торговым. Из общего количества иностранных гостей больше всего прибыло из Германии (46,7 млн.), Чехии – 18,5 млн., Словакии – 5,4 млн. и из России – 2,2 млн. человек.

С начала 90-х годов Польша рассматривается иностранными инвесторами как выгодное место для размещения капитала, что отчасти обусловлено достаточно большим внутренним рынком, а также близостью к еще более емкому российскому рынку (объединенному в одно таможенное пространство с Белоруссией и Казахстаном). Кроме того, интерес инвесторов подогревают высокий экономический рост и хорошие макроэкономические показатели: экономический кризис был преодолен уже в 1992 г., а в 1996 г. на 9% был превышен реальный объем ВВП 1989 года. В результате общий объем иностранных инвестиций, вложенных в польскую экономику с 1989 г., к началу 1999 г. достигнет 30 млрд. долларов.

Быстрыми темпами развивается внешняя торговля Польши, объем которой вырос к 1996 году по сравнению с 1990 г. более чем в 2,5 раза (с 23,8 млрд. долларов до 61,6 млрд.). Однако структура внешней торговли является неблагоприятной для польской экономики: импорт вырос почти в четыре раза, в то время как экспорт менее чем в два раза. В результате после 1990 г. постоянно нарастает дефицит внешней торговли, составивший в 1996 г. свыше 14 млрд. долларов.

В 1990-е годы резко изменилась география внешней торговли Польши. В 1980-е годы треть польского товарооборота приходилось на Советский Союз. Из СССР поступало необходимое польским предприятиям сырье и топливо, химические продукты, многие виды машин и оборудования. В свою очередь, Польша экспортировала машины и оборудование (в том числе суда, вагоны и локомотивы, оборудование для химической, пищевой промышленности, производства стройматериалов, бытовую технику), продукцию легкой и пищевой промышленности, каменный уголь, серу, цинк. Сокращение экспорта в Россию и другие страны, образовавшиеся после распада СССР, обусловило спад производства в экспортно ориентированных отраслях польской промышленности, особенно в машиностроении, доля которого в структуре индустрии Польши намного сократилась.

Главным торговым партнером Польши стала теперь Германия. Второе место с большим отставанием занимает Италия и лишь третье – Россия. Основными торговыми партнерами в экспорте в 1996 г. являлись: Герма-

ния (34% экспорта), Россия (7%) и Италия (5%), а в импорте: Германия (25), Италия (10%), Россия (7%), Англия (6%) и США (5%).

Внешняя экономическая политика Польши направлена на построение тесных связей с западноевропейскими странами. В настоящее время на страны ЕС приходится 64% польской внешней торговли. Планируемое членство в Европейском Союзе и приспособление к действующим внутри него нормам являются одним из основных приоритетов развития Польши.

5.3. Прибалтийские воеводства

По новому административно-территориальному делению к числу прибалтийских относятся три воеводства (рис. 11) – с центрами в Щецине (Западно-Поморское), Гданьске (Поморское) и Ольштыне (Варминско-Мазурское). Два последних являются непосредственными соседями Калининградской области, хотя сухопутная граница с Поморским воеводством проходит только по Вислинской косе. Весь остальной участок южной границы области отделяет ее от Варминско-Мазурского воеводства, в состав которого вошли прежние Ольштынское, восток Эльблонгского (с Эльблонгом) и западная часть Сувалкского воеводства (но сами Сувалки отнесены к Белостокскому воеводству).

Новые воеводства в основном соответствуют трем прежним историческим территориям: Восточному Поморью (Восточной Померании), Малому Поморью (Малой Померании, “Помереллен”), Вармии и Мазурам (которые долгое время являлись южной частью бывшей Восточной Пруссии).

Площадь территории трех воеводств – около 60 тыс. км². Это почти 1/5 всей территории страны.

Для прилегающей к Балтийскому морю территории характерен низменный рельеф, с участками, расположенными ниже уровня моря. На небольшом удалении размещаются моренные возвышенности Балтийской гряды с высотами до 300-350 метров. Между холмами расположено множество озер. При средней лесистости Польши, составляющей 28%, здесь она достигает в среднем 31-32%. Кроме того, значительные площади занимают озера. Крупнейшие озера Мазурского поозерья – Снярдвы (114 км²), Мамры (104 км²), в Поморье – Лебское озеро (71 км²).

Средние температуры января в прибалтийских воеводствах изменяются от –1° на западе до –4° на востоке. В июле среднесуточные температуры в основном составляют от +17 до +18°, и только южнее Гданьска и в районе Щецина превышают +18°.

Северная часть Польши небогата сырьевыми ресурсами. В Щецинском и Кошалинском воеводствах ведется добыча нефти и газа. Нефти добывается почти 40 тыс. т, что составляет около 13% от общей добычи в Польше.

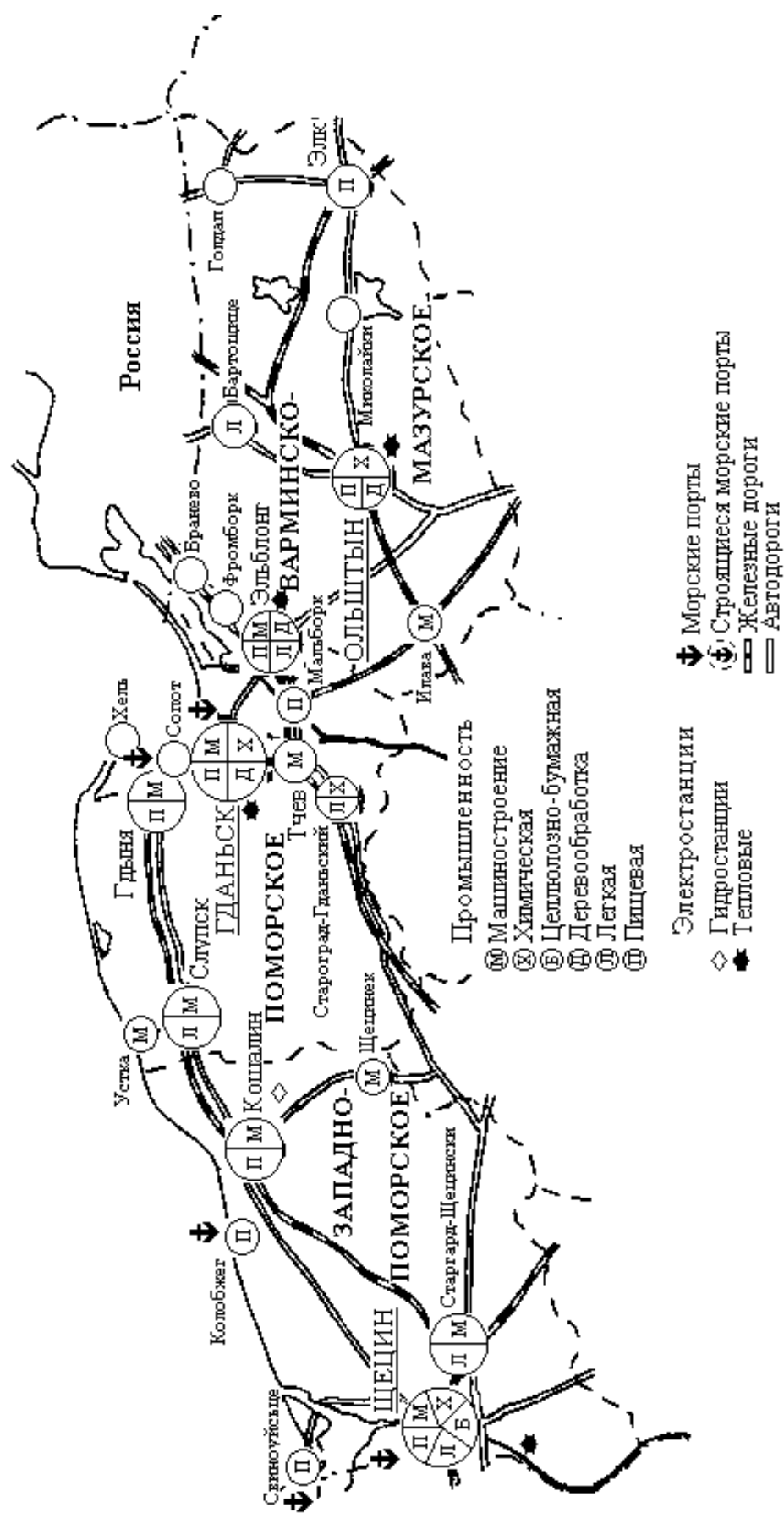


Рис. 11. Промышленность и транспорт прибалтийских воеводств Польши

В экономическом отношении более развито Поморское воеводство благодаря размещению здесь важной в экономическом отношении городской агломерации “трехградья”. Два других воеводства носят более аграрный характер. Плотность населения здесь значительно ниже. На этих территориях проживают в основном переселенцы, поскольку после второй мировой войны по решению Потсдамской конференции немецкое население было выселено, преимущественно на территорию Западной Германии.

В трех прибалтийских воеводствах проживает около 5 млн. человек, то есть 13% населения Польши. Это менее заселенная часть страны, со средней плотностью населения около 80 человек на квадратный километр. Более высокая плотность характерна для низовьев Вислы и Одры (“трехградье” и Щецинская агломерация). В более удаленных от моря озерно-лесных районах она снижается до 10-25 человек на квадратный километр.

В связи с во многом переселенческим характером населения (все еще положительно сказывающемся на возрастной структуре населения) здесь отмечается самая низкая в Польше смертность и высокая рождаемость.

В прибалтийских воеводствах (за исключением “трехградья” и Щецина) уровень безработицы очень высок, в среднем в два раза выше общепольского показателя. В Гданьске – Гдыне – Сопоте – около 10%, а в Щецине и окрестностях – 13%, что составляет средний уровень для Польши.

Доля прибалтийских воеводств в общем объеме промышленного производства страны составляет 11-12%, то есть меньше, чем доля в численности населения. Наиболее крупными и многоотраслевыми промышленными узлами в балтийских воеводствах Польши являются Гданьск – Гдыня и Щецин – Свиноуйсьце. Они концентрируют соответственно 40 и 25% объема индустриального производства прибалтийской части Польши.

В таких промышленных центрах, как Эльблонг, Ольштын, Слупск, Кошалин, также имеются крупные предприятия, имеющие значительную долю в общепольском производстве. Однако только в Поморском воеводстве общий уровень промышленного развития выше среднепольского. В Западно-Поморском воеводстве он соответствует среднему значению. Наиболее низкий уровень промышленного развития в Варминско-Мазурском воеводстве. Прирост промышленного производства в рассматриваемых воеводствах, за исключением Гданьска – Гдыни, значительно ниже, чем в среднем по Польше.

В “трехградье” на судостроительных заводах производится две трети тоннажа морских судов. Гданьск вырабатывает свыше 30% нефтепродуктов, имеет высокую долю в производстве растительных жиров, фосфорных удобрений, фармацевтических товаров, телевизионных приемников. В районе Слупска развито кожевенное производство, производство холо-

дильников и морозильников, сельскохозяйственных машин, а также пиломатериалов.

В Щецинской агломерации производится около 70% фосфорных удобрений и 20% азотных, половина серной кислоты, около трети тоннажа морских судов, около 20% азотных удобрений от общего объема производства этих товаров в Польше. Здесь развиты также нефтепереработка, производство целлюлозы и бумаги, пиломатериалов, одежды, сахара, муки. В Кошалине производятся свыше 15% металлообрабатывающих станков, нефтепродукты, пиломатериалы, мука.

В Ольштыне и прилегающих городах изготавливается более 30% изделий из резины и свыше 10% мебели, производятся машины и оборудование для сельского хозяйства и пищевой промышленности, пиломатериалы, мясопродукты, животное масло. В районе Эльблонга производится свыше 20% бумаги от общепольского производства, картон, продукция металлообработки и машиностроения, 15% пива.

Основу электроэнергетики составляют тепловые электростанции на угле. Наиболее крупная электростанция Дольна Одра мощностью более 1000 МВт расположена вблизи Щецина.

Прибалтийские воеводства существенно различаются в специализации сельского хозяйства и его продуктивности. Правобережье Вислы специализируется в производстве продукции растениеводства и имеет самую высокую долю сельхозугодий от общей площади земель и урожайность сельскохозяйственных культур. В 1996 г. урожайность зерновых здесь составила 33 ц/га, второй показатель был на правобережье Одры – 27 ц/га, а самая низкая урожайность в восточной части Варминско-Мазурского воеводства – менее 21 ц/га. В животноводстве прибалтийские воеводства производят меньше мяса на 100 га сельхозугодий, чем в среднем по Польше. Наиболее высокие показатели здесь имеют окрестности Ольштына и Щецина.

Принадлежащий Польше участок южного побережья Балтийского моря обслуживают в основном следующие порты:

- Гданьск; в дополнение к старому порту здесь сооружен современный океанский торговый порт – Северный порт; Гданьск специализируется на перегрузке мелких и массовых грузов, в 1996 г. объем переработки грузов составил 19 млн. т;

- Гдыня; здесь перегружаются массовые грузы и обслуживаются пассажирские суда, в 1996 г. объем переработки грузов составил 9 млн. т;

- Щецин (со Свиноуйсьце) занимается перегрузкой массовых товаров, насыпных (уголь, кокс, руда) и транзитных грузов, в 1996 г. объем перевозки составил 14 млн. т в Щецине и 9 млн. т в Свиноуйсьце.

Для судов меньшего тоннажа используется порт Колобжег, объем переработки грузов в котором составил 150 тыс. т.

В 1993 г. в морских торговых портах было перегружено в общей сложности 50,5 млн. т грузов, транзитные же грузы составили почти 6 млн. т. В 1996 г. перегружено 50 млн. т грузов, а транзитные грузы составили менее 2 млн. т. В морские торговые порты Польши зашло в 1996 г. 14,7 тыс. судов, в том числе из России 2 тыс. судов.

Балтийские воеводства имеют развитое рекреационно-туристическое хозяйство. Они концентрируют свыше 2/5 мест в учреждениях отдыха и гостиницах из их общего числа в Польше и принимают примерно такую же долю туристов. Здесь сочетаются районы отдыха на морском побережье и во внутренних озерно-лесных районах; имеется ряд центров городского туризма, особенно Гданьск, Мальборк, Фромборк, Щецин. Крупнейшим центром отдыха на морском побережье являются Сопот – курорт мирового уровня, входящий в состав “трехградья”. Крупный центр отдыха организован на польском участке Вислинской косы – Криница-Морска. Многочисленные места отдыха созданы на открытом морском побережье – в районах Свиноуйсьце, Колобжега, Хельской косы и др. Известные центры отдыха размещаются в районе Мазурского поозерья – Миколайки и др.

Вопросы и задания

1. Почему сокращается доля товарооборота Польши с Россией?
2. Какие товары поставляются из Калининградской области в Польшу? Из Польши – в Калининградскую область?
3. Почему плотность населения в прибалтийских воеводствах ниже среднепольского уровня?
4. В чем заключаются трудности адаптации экономики Польши к требованиям, связанным с предстоящим ее вступлением в ЕС?
5. Чем объясняется развитие в прибалтийских воеводствах следующих отраслей: нефтепереработки, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной, мясной и молочной промышленности, мукомольной промышленности? Какие отрасли машиностроения здесь развиты и почему?
6. Какие факторы предопределили быстрое развитие в Польше в последние годы международного туризма?
7. Какие российско-польские фирмы в Калининграде вы знаете?

6. ГЕРМАНИЯ

6.1. Общие сведения

Федеративная Республика Германия – крупнейшая по численности населения (82 млн. человек) и экономическому потенциалу страна зарубежной Европы. Ее валовой внутренний продукт (по курсу валют) составляет 2,4 трлн. долларов и вдвое превосходит ВВП всех остальных стран Балтийского региона вместе взятых. По его объему ФРГ уступает в мире только США и Японии. А по размерам экспорта она лишь незначительно отстает от США.

После второй мировой войны страна оказалась разделенной на два государства. 23 мая 1949 г. на месте американской, британской и французской зон оккупации была образована Федеративная Республика Германия (ФРГ). Из советской зоны оккупации 7 октября образовалась Германская Демократическая Республика (ГДР). ГДР была присоединена к ФРГ 3 октября 1990 г. Сейчас на всей территории объединенной Германии действуют законы ФРГ, а политические структуры бывшей ГДР ликвидированы. Столицей ФРГ стал Берлин. Девятого ноября 1990 г. подписан Договор о добрососедстве, партнерстве и сотрудничестве между СССР и ФРГ. Российская Федерация как правопреемник Советского Союза остается субъектом этого договора.

ФРГ входит в Европейский Союз с момента его образования в 1958 г. как Европейского экономического сообщества в составе шести стран (ФРГ, Франция, Италия, Бельгия, Нидерланды, Люксембург) на основании заключенного между ними Римского договора 1957 г. В 1973 г. в него вошли Великобритания, Дания, Ирландия, в 1981 г. – Греция. Позднее членами ЕС стали Испания и Португалия (1986), Швеция, Финляндия и Австрия.

С 1955 г. ФРГ входит в НАТО, военно-политический союз, созданный в 1949 г. Из стран Балтийского региона в него входит также Дания. На территории ФРГ размещены крупные базы и военные соединения НАТО, в том числе войска США. Из общей численности вооруженных сил стран НАТО (около 5 млн. человек) на ФРГ приходится 360 тыс. (1994 г.).

В административно-территориальном отношении в Германии выделяется 16 земель, из которых 3 – города Берлин, Гамбург и Бремен.

Две расположенные на побережье Балтийского моря земли – Шлезвиг-Гольштейн и Мекленбург-Передняя Померания сопоставимы по размерам территории и населению, но качественно различаются по уровню экономического развития. Шлезвиг-Гольштейн относится к развитым землям западной Германии, Мекленбург-Передняя Померания – к землям, относившимся ранее к территории ГДР. Их валовой региональный продукт на душу населения различался в 1991 году более чем втрое (почти 35 тыс. и менее 11 тыс. марок), а общий объем ВРП Шлезвиг-Гольштейна был больше в 4,5 раза. К 1997 году вследствие больших инвестиций в экономику восточных земель соотношение несколько выровнялось. Валовой региональный продукт Шлезвиг-Гольштейна составил 112,5 млрд. марок, Мекленбурга-Передней Померании – 49 млрд. марок. Соответствующие показатели в расчете на душу населения составили 41 тыс. и 27 тыс. марок и стали различаться в 1,5 раза.

6.2. Прибалтийские земли

Историческое развитие двух нынешних земель Германии долгое время происходило практически независимо друг от друга, в составе разных государств. Более того, у Мекленбурга и Померании тоже неодинаковая история. В состав единого государства – Германской империи – все эти территории вошли только в 1871 году. К тому же в 1945-1990 гг. они вновь оказались сначала в различных зонах оккупации, а с 1949 г. – в разных государствах. Поэтому хозяйственные связи этих двух соседних земель крайне слабы, если не отсутствуют вовсе. Даже транспортные пути, соединяющие их, долгое время не функционировали, и до сих пор не вполне современны. С их реконструкцией появится больше возможностей кооперации и развития связей между двумя землями.

Две балтийские земли Германии невелики по размерам и имеют небольшую численность населения (табл. 11). На них в совокупности приходится 11% территории и всего 5% населения Германии. Они менее плотно заселены и менее урбанизированы, чем большинство немецких земель, их экономика носит более аграрный характер. Здесь, на морском побережье, размещаются известные рекреационные районы. Столица Шлезвиг-Гольштейна – Киль, Мекленбурга-Передней Померании – Шверин.

Киль является военно-морской базой Германии на Балтике. Здесь, в Кильской бухте, начинается канал “Северное – Балтийское море”, построенный в конце XIX века для военных целей. Численность населения Киля – 246 тыс. жителей. Население Любека составляет 215 тыс. человек.

Крупнейший город Мекленбурга-Передней Померании – Росток (250 тыс. жителей). Ее столица Шверин насчитывает 130 тыс. жителей.

Как видно из данных табл. 11, Шлезвиг-Гольштейн вдвое более плотно заселен и намного лучше развит в экономическом отношении. Это объясняется спецификой природных условий и географического положения.

Таблица 11

**Общая характеристика Земель Шлезвиг-Гольштейн
и Мекленбург-Передняя Померания**

Показатели	Шлезвиг-Гольштейн	Мекленбург-Передняя Померания
Территория, км ²	15 770	23170
Население, тыс. чел., 1997 г.	2742	1817
Плотность населения, чел. на км ²	174	78
Валовой региональный продукт, млрд. марок:		
1991 г.	91	21
1997 г.	112	49
ВРП на душу населения, тыс. марок:		
1991 г.	35	11
1997 г.	41	27

Источники: Tatsachen über Deutschland. Frankfurt/Main: Societäts-Verlag, 1993. S-49-51, 72-73; Wirtschaftsgeographie der Europäischen Gemeinschaft / Ludwig Schätzl (Hrsg). Paderborn, 1993. S.206; Mecklenburg-Vorpommern. Hannover: Nord/LB, 1995. S.9; Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 1998. Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 1998.

Долгое время прилегающие к Балтийскому морю земли Германии развивались прежде всего как аграрные районы, и эта специфика сельскохозяйственных территорий сохранилась и до настоящего времени. Мягкий морской климат, длительный вегетационный период способствуют хорошему росту кормовых и зернофуражных культур, которые являются основой для развития животноводства. Более мягкий климат и более плодородные почвы – на юге Ютландии. В Мекленбурге-Передней Померании больше озерных ландшафтов, лесных массивов на бедных гумусом почвах, мельчайших контуров сельхозугодий. Здесь всегда была ниже плотность сельскохозяйственного населения, а потому и меньше источников рабочей силы для городов.

Климатические особенности земель имеют некоторые отличия. В Шлезвиг-Гольштейне выпадает больше осадков: 650-800 мм в год против 500-650 мм в Мекленбурге-Передней Померании. Январские температуры здесь выше на 1-1,5° и составляют около нуля. Июльские же практически одинаковы – 16-17°.

Более значительная заселенность Шлезвиг-Гольштейна объясняется выгодным географическим положением на перекрестке сухопутного пути из Скандинавии в Центральную Европу и морского пути из Северного в Балтийское море, которые связывает Кильский канал.

Положение земли Мекленбург-Передняя Померания более периферийно. Это обусловило ее меньшую освоенность. Но в период существования ГДР и отсутствия других выходов к морю эта территория индустриализировалась в связи с развитием прежде всего в Ростоке, а также Штральзунде, Висмаре, Заснице портового хозяйства, судостроения, переработкой импортных грузов, рыболовства. Для усиления энергетической базы была построена Грейфсвальдская АЭС, в настоящее время остановленная. Сейчас предприятия этих отраслей находятся в глубоком кризисе из-за утери традиционных рынков сбыта, уменьшения потока грузов в южные районы восточной Германии и из этих районов, поскольку производство на землях бывшей ГДР сократилось повсеместно, а грузопотоки все больше принимают широтный характер.

Освоенность территории отражают данные табл. 12. Меньшая освоенность территории Мекленбурга-Передней Померании связана с высокой долей лесов (22%).

Таблица 12

Освоенность территории, 1989 г.

	Доля в общей площади территории, %			
	Пашня	Луга	Леса	Прочие
Шлезвиг-Гольштейн	40	32	1	27
Мекленбург-Передняя Померания	52	15	22	11
Германия, всего	36	16	29	19

Источник: Seydlitz Weltatlas, 1992. S.16.

По сравнению с 1989 г. (табл. 12) к настоящему времени фактическое использование земель значительно изменилось. В сельскохозяйственном обороте на западе, и особенно на востоке, в настоящее время значительно

меньше земель, чем раньше. В 1997 году доля пашни в общей площади земель составляла в Мекленбурге-Передней Померании 46%, в Шлезвиг-Гольштейне – 37,5%, доля лугов – соответственно 12 и 29%. Тем не менее доля используемых в сельском хозяйстве земель и сейчас является очень высокой: 58% на востоке и 66,5% на западе.

Основу сельскохозяйственных предприятий на западе составляют характерные для “старых” земель ФРГ небольшие по площади угодий фермы. Свыше 100 га сельхозугодий имеют только 9% ферм. В Мекленбурге-Передней Померании за годы существования ГДР по примеру СССР были созданы крупные предприятия. Они стали акционерными обществами, но в основном сохранили сельхозугодья. Более 100 га угодий имеют 41% предприятий (самая высокая в ФРГ доля). Они производят основную часть товарной продукции отрасли.

Специализация сельского хозяйства – молочное животноводство и свиноводство. Земледелие представлено в первую очередь кормопроизводством. В Шлезвиг-Гольштейне это преимущественно выращивание кормовых культур, в том числе на маршах. Посевы зерновых преобладают в районах, прилегающих к Балтийскому морю. В Мекленбурге-Передней Померании, напротив, выращиваются в основном зерновые, а также корнеплоды и картофель.

Уровень урожайности сельскохозяйственных культур и продуктивности животноводства на западе намного выше, чем на востоке. Площадь сельхозугодий и численность занятых в аграрном секторе на востоке в 1,3 раза больше, чем на западе. А стоимость производимой продукции в 1,7 раза меньше.

Неблагоприятная социальная обстановка сказывается на естественном движении населения Мекленбурга-Передней Померании. Здесь смертность почти вдвое выше рождаемости, в то время как в Шлезвиг-Гольштейне наблюдается хоть и небольшое, но превышение рождаемости над смертностью.

Обе земли характеризуются отрицательным сальдо миграции. На западе отток в первой половине 1990-х годов составляет несколько менее 1% населения в год, на востоке несколько более. За 1989-1994 годы население Мекленбурга-Передней Померании из-за миграции и естественной убыли сократилось на 140 тыс. человек, или на 7%. Отрицательное сальдо имели все округа, хотя отток населения из западной части, включая столицу земли Шверин, был меньше. В Шлезвиг-Гольштейне при общем для земли отрицательном сальдо миграции на севере с Фленсбургом и на востоке с Любеком наблюдался приток населения, а в центральных районах, включая столицу земли Киль, – отток населения. Уезжает преимущественно молодежь. Баланс лиц пенсионных возрастов, наоборот, положительный для

обеих земель, отличающихся благоприятными для пенсионеров условиями природной среды, меньшей урбанизированностью территории.

Причины оттока молодежи заключаются в сокращении числа рабочих мест, вызванных как на востоке, так и на западе необходимостью реструктуризации экономики. В Мекленбурге-Передней Померании в 1989 г. насчитывалось 1168 тыс. занятых в народном хозяйстве, а в 1993 г. – только 733 тысячи. В Ростоке, Штральзунде, Висмаре и других индустриальных центрах на востоке свернуто промышленное производство из-за его неконкурентоспособности. Некоторое улучшение после массированных инвестиций из федеральных источников произошло во второй половине 1990-х годов. Численность занятых к 1997 г. возросла до 777 тыс. Тем не менее уровень безработицы все еще превышал 20%.

В Киле снижение занятости обусловлено конверсией военных предприятий и сокращением рабочих мест на военно-морской базе. Уровень безработицы в Шлезвиг-Гольштейне выше, чем в других западных землях (9%), и превышает 11%.

Структура занятости населения обеих земель носит третичный характер, то есть главную роль играет занятость в сфере услуг, где занято в разрезе округов 2/3 – 3/4 всех работающих. Только южная, прилегающая к Гамбургу часть Шлезвиг-Гольштейна характеризуется повышенной вторичной, то есть индустриальной, занятостью в промышленности и строительстве (до половины занятых), да на юге земли Мекленбург-Передняя Померания в первичном секторе (сельское и лесное хозяйство) занято 10-15% (против обычных менее 3%); здесь доля сферы услуг снижается до 1/2.

Южная часть Шлезвиг-Гольштейна развивается под определяющим влиянием Гамбурга, крупнейшего города северной Германии с населением 1,7 млн. человек, образующим отдельную землю ФРГ. Прилегающие к нему районы южного Шлезвиг-Гольштейна являются пригородной зоной этого крупнейшего индустриального центра, главного порта Германии. Плотность населения соседних округов составляет 250-500 человек на кв. километр, причем число жителей быстро возрастает. Несколько десятков тысяч жителей близлежащих городов и поселков работает в Гамбурге. В населенных пунктах, удаленных на расстояние до 20 км от центра города, трудовые маятниковые поездки совершает 40-70% всего экономически активного населения. В Гамбурге работает более 10 тыс. жителей Нордерштедта, по 5 тыс. человек из Хальстенбека, Веделя, Шенефельда. На удалении 20-40 км доля маятниковых мигрантов составляет 20-50%. Крупнейшие “спальни” Гамбурга – Аренсбург, Эльмсхорн, Гестхакт, 3-5 тыс. жителей которых ежедневно ездят на работу в центр агломерации. Между центрами Гамбурга и Любека менее 60 км по прямой, так что влияние пер-

вого из них сказывается и на втором. Международный аэропорт Гамбурга обслуживает весь Шлезвиг-Гольштейн; до Килья из аэропорта курсирует специальный автобус.

Города, расположенные на удалении до 100 км от Гамбурга, выше и ниже его по правому берегу Эльбы и в ее устье, на восточном побережье Гельголандской бухты, входят в единый с Гамбургом индустриальный узел. В Крюмеле, Брокдорфе и Брунсбюттеле построены атомные электростанции. Брунсбюттель – нефтяной порт в устье Эльбы, он расположен в начале Кильского канала. Здесь имеется небольшой нефтеперерабатывающий завод и электростанция на мазуте; более крупный НПЗ действует в расположенном немного севернее Хейде. Помимо импортной нефти здесь перерабатывается и нефть, добываемая в незначительных количествах в прилегающих районах, на востоке Шлезвиг-Гольштейна и в Кильской бухте.

В остальной части Шлезвиг-Гольштейна предприятия фирм, входящих в число 500 крупнейших немецких монополий, размещены в Киле и Любеке (машиностроение), Фленсбурге и Ноймюнстере (электротехника), Киле, Травемюнде и Рендсбурге (судостроение).

Объем производства электроэнергии в Шлезвиг-Гольштейне составляет 26 млрд. кВт·часов в год, в Мекленбурге-Передней Померании – 2 млрд. кВт·часов. Наряду с атомными и угольными электростанциями, производящими основной объем электроэнергии, используется энергия ветра. Ветроэнергетические установки располагаются и по Балтийскому побережью (в обеих землях), но наиболее мощные – на побережье Северного моря, обладающего наибольшими ресурсами энергии ветра. Всего в Шлезвиг-Гольштейне ветроустановками вырабатывается более 1 млрд. кВт·часов электроэнергии в год.

Что касается индустрии Мекленбурга-Передней Померании, то пока трудно говорить о ее перспективах. Бесспорно только развитие пищевой промышленности по переработке местного сельскохозяйственного сырья – молочной, мясной, а также по производству продуктов питания для местного населения. Многое зависит от того, насколько будут использованы возможности кооперации в Балтийском регионе, смогут ли быть восстановлены прежние развитые связи с Российской Федерацией, включая судоремонт и строительство судов по российским заказам. В принципе возможно формирование комплексов по переработке импортного сырья в портовых центрах.

Хорошие перспективы в обеих землях имеет дальнейшее развитие рекреационного хозяйства, туризма и отдыха, являющихся отраслями специализации народного хозяйства. На морском побережье и островах Северного и Балтийского морей созданы первоклассные туристические комплексы общегерманского значения. Ряд центров отдыха имеется и во внутренних районах – Мекленбургском озерном плато, Гольштинской Швейцарии.

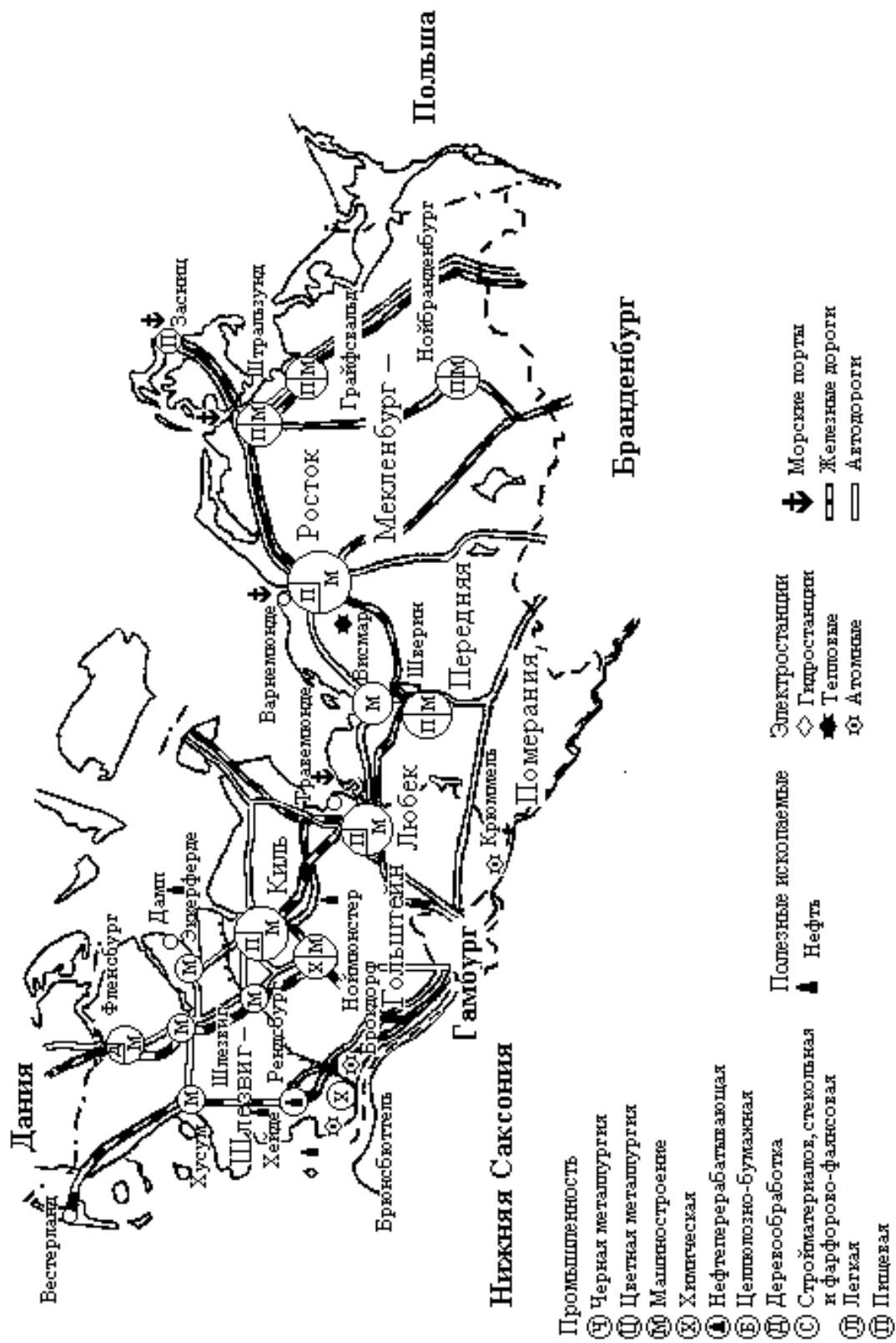


Рис. 12. Промышленность и транспорт прибалтийских земель Германии

Безусловный приоритет развития – транспорт. Киль, Любек-Травемюнде, Росток-Варнемюнде, Штральзунд-Засниц являются крупными портами, обеспечивающими паромное сообщение со странами Скандинавии, Санкт-Петербургом и портами Прибалтики. С развитием балтийской кооперации их значение будет возрастать, а вблизи портов могут формироваться комплексы по переработке поступающих грузов, а также различные экспортно ориентированные производства.

Для усиления связей между западными и восточными районами страны в Германии важнейшее значение придается авто- и железнодорожному строительству. Его объемы столь велики, что, например, славящиеся своей пунктуальностью немцы в последние годы иногда не могут обеспечить точное соблюдение графиков движения поездов. Упрочение дорожной сети между Шлезвиг-Гольштейном и Мекленбургом-Передней Померанией является важной составной частью реконструкции немецких дорог. Завершается реконструкция железнодорожной магистрали Берлин – Гамбург. Предусмотрено строительство нового автобана, начинающегося от нынешнего автобана Гамбург – Любек и ведущего на восток по северной части Мекленбурга-Передней Померании (через Висмар, к югу от Ростка) до автострады Берлин – Щецин. В международных проектах развития дорожной сети в Балтийском регионе этот автобан рассматривается как часть идущей вдоль всего южного и юго-восточного побережья Балтики дороги “Виа-Ганзеатика”.

Вопросы и задания

1. Рассмотрите варианты перевозок грузов между Россией и Германией (экспорт российской нефти, нефтепродуктов, обогащенной руды Курской магнитной аномалии, лесоматериалов из Северного экономического района; импорт из Германии машин и оборудования, товаров народного потребления).

2. Определите по карте расстояние от Калининграда до Берлина по железной дороге, по автодороге через Гданьск, по “берлинке”; от Калининградского порта до портов Засниц, Росток, Киль.

3. В чем сходство государственного устройства Российской Федерации и ФРГ?

4. Какую роль могут играть балтийские земли ФРГ в кооперации стран Балтийского региона?

5. Какие экономические контакты имеются сейчас и возможны в будущем между Калининградской областью и балтийскими землями ФРГ?

7. СЕВЕРНЫЕ СТРАНЫ

7.1. Общие сведения

К Северным странам принято относить Скандинавские страны – Данию, Швецию, Норвегию, Исландию, а также Финляндию. Три из них расположены на берегах Балтийского моря – Дания, Швеция и Финляндия. Они имеют много общего в историческом прошлом. Дания и Швеция долгое время были связаны унией, Финляндия была шведским владением. Датчане и шведы говорят на близких языках, относящихся к скандинавской подгруппе германской языковой группы. В Финляндии два государственных языка – финский и шведский. Северные страны осуществляют меры региональной экономической интеграции; для координации действий ими создан Северный совет. С недавнего времени Дания, Швеция и Финляндия входят в ЕС.

Между ними имеются и существенные различия. Некоторые из них обусловлены спецификой природных условий. Швеция и Финляндия аграрно освоены меньше вследствие более сурового климата, но они обладают значительными ресурсами леса, гидроэнергии, полезных ископаемых в отличие от Дании, которая такими ресурсами не располагает. Другие особенности вытекают из культурно-языковых отличий скандинавских стран от Финляндии. Третьи объясняются историей развития национальных государств на севере Европы. Если в Швеции и Дании государственность возникла в средневековье, то финские земли были сначала шведским, потом российским владением, и Финляндия получила независимость только в 1917 году. Все эти и многие другие условия влияли и влияют на особенности экономического развития каждой из стран.

И сейчас, при сходстве общих подходов к европейской экономической интеграции и кооперации стран в Балтийском регионе, каждая из трех стран занимает в чем-то специфическую позицию. В частности, Дания является членом НАТО, тогда как Швеция и Финляндия относятся к неприєднавшимся странам и не входят в военные блоки. Неодинаков и подход к темпам интеграции в ЕС. Хотя к Шенгенским соглашениям, предусматривающим, в частности, единый визовый режим для граждан третьих стран (“шенгенская виза” – виза, выданная одной страной, действует и на

территории всех остальных), не присоединились все три государства, но в создании в 1999 г. общей валюты “евро” приняла участие только Финляндия.

Таблица 13

Балтийские страны Северной Европы

Показатели	Швеция	Дания*	Финляндия
Территория, тыс. км ²	450	43,1	337
Население, тыс. чел., июль 1997 г.	8865	5305	5137
Плотность населения, чел. на км ²	20	123	15
Доля городского населения, %	83	85	80
ВВП, млрд. долларов, 1996 г. (по ППС)	184	118	97
ВВП на душу населения, тыс. долларов, 1996 г.	20,8	22,7	19,0

*Без Фарерских островов и Гренландии

Источник: <http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/rs.html>

Северные страны Балтийского региона активно поддерживают идею региональной интеграции. Они иницируют многие проекты балтийской кооперации и принимают в них участие.

Общие сведения о трех странах характеризуют данные табл. 13.

По численности населения и экономическому потенциалу превосходит две другие страны Швеция. Дания намного меньше других стран по площади территории, но более плотно заселена. Ей принадлежат также Фарерские острова (1,4 тыс. км², 50 тыс. жителей) и самоуправляющаяся слабо-заселенная Гренландия (2176 тыс. км², 50 тыс. жителей). Дания входит в ЕС без этих территорий. По уровню экономического развития долгое время отставала Финляндия, но теперь ее ВВП на душу населения вплотную приблизился к шведскому уровню.

7.2. Швеция

Швеция занимает третье место в зарубежной Европе по площади территории – 450 тыс. км², уступая ненамного Франции и Испании. Поскольку ее население немногочисленно, постольку природно-ресурсный потенциал в расчете на душу населения достаточно высок. Наибольшую роль играют

запасы железных руд (3% мировых), руд цветных металлов, являющихся основой металлургии, на базе которой развивается машиностроение. Лесные и водные ресурсы позволяют развиваться лесопереработке и гидроэнергетике. Агроклиматические ресурсы южной Швеции благоприятны для выращивания кормовых и фуражных культур, развития на этой основе животноводства.

Швеция расположена в восточной части Скандинавского полуострова, в основании которого находится Балтийский кристаллический щит, сложенный древними кристаллическими и метаморфическими породами. С ними связаны месторождения рудных полезных ископаемых.

В южной части страны преобладает равнинный рельеф с возвышенностью Смоланд в центре (до 377 м). К северу от нее находится Центральная озерная низменность, расчлененная холмами и понижениями, ряд которых занят озерами. На западе возвышаются невысокие (до 2123 м, гора Кебнекайсе) Скандинавские горы. Большую часть Средней и Северной Швеции к востоку от гор занимает Норландское плато с преобладающими высотами до 500 м, в западной, прилегающей к Скандинавским горам части, – до 800 м.

Протяженность Швеции с севера на юг значительна – 1575 км, поэтому ее климат достаточно разнообразен. В Южной и Средней Швеции климат умеренно морской, с мягкой зимой (среднеянварские температуры от 0 до -5°) и умеренно теплым летом (средняя температура июля от $+15$ до $+17^{\circ}$). Годовое количество осадков составляет 600-800 мм. Северная Швеция имеет умеренно континентальный климат с суровой продолжительной зимой (температура января от -6 до -14°) и коротким прохладным летом (июльские температуры от $+12$ до $+14^{\circ}$). Осадков здесь выпадает 400-600 мм. В связи со слабой испаряемостью поверхность сильно переувлажнена и заболочена.

Густая сеть рек и озер принадлежит к бассейну Балтийского моря, на юго-западе реки впадают в Датские проливы; несколько истоков маленьких рек в Скандинавских горах несут воды в Норвежское море. Реки Северной и отчасти Средней Швеции имеют большие перепады высот и обладают большими запасами гидроэнергии. Озерами занято 9% территории, крупнейшие из которых расположены в Средней Швеции. Среди них – озеро Венерн ($5,5$ тыс. км²) – наибольшее по площади в зарубежной Европе. Система внутренних водных путей, пересекая Среднюю Швецию, соединяет Балтийское море с Датскими проливами. Из Балтийского моря Гета-канал ведет в озеро Веттерн и далее в озеро Венерн, откуда берет начало река Гета-Эльв, впадающая в пролив Каттегат (в ее устье расположен Гетеборг).

Швеция имеет самые большие площади лесов в зарубежной Европе, а по лесистости уступает только Финляндии. При этом 86% лесных ресурсов составляют хвойные породы, что особенно ценно для развития целлюлозно-бумажной промышленности.

Население Швеции размещено неравномерно из-за особенностей природных условий. При средней плотности населения 20 чел. на кв. километр, в Северной Швеции она составляет только 3 чел. на кв. километр и снижается из-за оттока населения на юг. В горных районах Северной и Средней Швеции на границе с Норвегией плотность населения составляет менее 1 человека на кв. километр. В то же время в отдельных ленах (административно-территориальных единицах) вблизи Стокгольма и на полуострове Сконе она достигает 200 человек на кв. километр. Страна высоко урбанизирована: доля городского населения составляет 83%. В Средней и Южной Швеции расположены ее крупнейшие города: столица Стокгольм (700 тыс. жителей), Гетеборг (450 тыс.), Мальме (250 тыс.), Упсала (175 тыс.).

К автохтонному (коренному) населению Швеции относятся шведы и проживающие на севере страны саами (15 тыс. человек). С присоединением в XII-XIII веках Финляндии начались переселения шведов на ее территорию, где их проживает сейчас около 300 тыс. В XIX веке из Швеции происходила значительная эмиграция населения, преимущественно в США. Сейчас в США проживает около 800 тыс. шведов.

Трудовые ресурсы, занятые в народном хозяйстве, составляют 4,5 млн. человек. Наблюдается высокий уровень безработицы. Официально он составляет 8%, но еще 6% экономически активного населения занято в программах переподготовки кадров. Значительная их часть – иммигранты, общий удельный вес которых (в первом поколении) в численности населения Швеции достигает 12%. Преобладают финны, уроженцы бывшей Югославии, датчане, норвежцы, греки, турки. Приток иммигрантов сдерживается, но Швеция продолжает принимать категории лиц, которые у нас классифицируются как беженцы и вынужденные переселенцы. В 1997 году сальдо миграции составило 15 тыс. чел., что намного ниже, чем в 1970-е и 1980-е годы. Приток иммигрантов, как правило, с преобладанием молодых трудоспособных возрастов, повышает уровень рождаемости. Тем не менее он невысок – 11,4 родившихся на 1000 жителей (1997 г.). Число умерших на 1000 жителей составляет 10,8, и естественный прирост, таким образом, всего 0,6 промилле. Поэтому происходит процесс старения населения: лиц старше 65 лет в Швеции 17%, а детей – только 19%. Этому способствует и рост продолжительности жизни. За 1986-1997 годы продолжительность ожидаемой жизни при рождении возросла на два года и у мужчин, и у женщин и составляет соответственно 76 лет и 82 года.

Важную роль в наращивании экономического потенциала страны имеет миролюбивая внешняя политика Швеции. Со времени наполеоновских войн она не участвовала в вооруженных действиях. На ее территории не велось опустошительных войн. Последний раз иностранные войска появлялись здесь в 1809 году, когда во время русско-шведской войны 1808-1809 гг. здесь высадилось несколько русских отрядов.

Швеция относится к числу наиболее экономически развитых стран мира. Объем ее экспорта в 1997 г. составил 82 млрд. долларов – почти столько же, сколько у России (87 млрд. долларов). Кроме того, 17 млрд. долларов составил экспорт услуг. По экспорту и товаров, и услуг Швеция занимает 18 место в мире. На нее приходится 1,5% мирового экспорта товаров и 1,3% экспорта услуг при доле населения всего 0,13%.

Основа экономического могущества Швеции была заложена в конце XIX – начале XX века. Накопление капитала происходило благодаря росту мирового спроса на шведские экспортные товары – металл, лес. Позднее их заменили машины, целлюлоза. В этот период Швеция лидирует по многим направлениям создания новой техники. Эрикссон изобретает телефон, Лаваль – сепараторы, Нобель – динамит, Юнгнер – аккумуляторы, братья Лjungстремы – паровую турбину. Шведские изобретения – сульфатный и сульфитный методы получения целлюлозы, динамо-машина, саморегулирующиеся шарикоподшипники. Создаются всемирно известные промышленные гиганты – СКФ (производство шарикоподшипников), “Вольво” (автомобили), “Л.М.Эрикссон” (телефоны), “Газаккумулятор” (“АГА”), “АСЕА” (турбины) и др.

В тот же период усиливается рабочее и зарождается социал-демократическое движение, в 1889 г. основывается социал-демократическая партия Швеции. Отсюда начинаются истоки модели “шведского социализма”, который начал формироваться в 1920-е годы, когда социал-демократы впервые пришли к власти.

Государство в Швеции играет главную роль в развитии производственной и социальной инфраструктуры, обеспечивающей функционирование частных фирм. Оно контролирует центральный и кредитный банки, аэродромы, телеграфную и телефонную связь. Ему принадлежит 95% железнодорожной сети, половина акций авиакомпаний, предприятия индустрии, вырабатывающие половину электроэнергии и добывающие 70% железной руды. Но 90% промышленной продукции производят частные фирмы.

В конце 1960-х годов Швеция уступала по валовому национальному продукту на душу населения только США и занимала второе место в мире. Однако постепенно она уступает по душевым показателям все большему количеству стран, более динамично развивавшихся в последние десятилетия. Ее доля в мировом производстве ВВП снизилась с более чем 1 до 0,8%

(по курсу валют). По душевому производству ВВП она опустилась на 14 место в мире, хотя отстает от США только на 10%. Сильная социальная политика, высокие прогрессивные налоги для обеспечения социальных гарантий указываются специалистами в качестве фактора, замедлившего экономический рост. В результате отечественный капитал покидает Швецию, а иностранный поступает в малом количестве. Другим фактором, способствовавшим более быстрому развитию ряда европейских стран, обогнавших Швецию по душевым показателям (Германия, Франция, страны Бенилюкса), является их длительное участие в европейском интеграционном процессе, в ЕС. Вступление Швеции в Евросоюз в 1995 году преследует цель также использовать преимущества такой интеграции.

Однако вступление в ЕС требует и серьезных структурных изменений в экономике Швеции. В частности, больше возможностей должно предоставляться частной инициативе. Например, прежде все закупки вина за рубежом осуществляло государство, которое осуществляет жесткий контроль и за его продажей в стране. Установлены очень высокие внутренние цены, сдерживающие его потребление. Однако, согласно требованиям ЕС, государство передает торговые функции частным компаниям.

Экономика Швеции носит типично “третичный” характер: в сфере услуг занято 69% работающих, в промышленности и строительстве – 28%, в сельском, лесном и рыбном хозяйстве – 3%; в производстве ВВП на услуги приходится 71%, на два остальных сектора – соответственно 27 и 2%.

Энергетика базируется на ресурсах гидроэнергии, атомных электростанциях и привозном топливе. Общая мощность электростанций составляет 35,5 млн. кВт, годовое производство – 148 млрд. кВт·часов. По душевому производству электроэнергии, составляющему почти 17 тыс. кВт·часов в год, Швеция уступает в мире только Норвегии. При этом более 2/5 приходится на гидроэлектроэнергию, половина – на атомные электростанции. Наиболее мощные каскады ГЭС размещены на реках Северной Швеции. Атомные электростанции – в приморских городах на побережье Южной и Средней Швеции, вблизи потребителей энергии. В последние 15 лет внедряются энергосберегающие технологии, и производство электроэнергии увеличивается незначительно.

По добыче железной руды (свыше 20 млн. т в год) Швеция занимает в зарубежной Европе первое место. Главные запасы сосредоточены на севере (Кируна), где обеспечивается 4/5 ее добычи. Ведется добыча также в районе озер Средней Швеции. Основная ее часть экспортируется через норвежский порт Нарвик. Собственное производство стали также значительно и составляет около 5 млн. т в год. Шведская сталь традиционно имеет очень высокое качество. Половина ее выплавляется электроспособом, который в Швеции применяется с начала века. Другая половина – кислородно-конверторным способом. Крупнейший район черной металлур-

гии – Бергслаген в Средней Швеции. Большая часть металла экспортируется в Германию.

В Средней Швеции добываются полиметаллические руды, титан, кобальт, на севере – медные руды. Из местного сырья и привозных алюминиевых руд в Северной и Средней Швеции производится выплавка металла.

Главная экспортная отрасль, обеспечивающая половину шведского экспорта, – машиностроение (пятое место в зарубежной Европе). Оно дает 40% всей промышленной продукции страны. Шведские концерны “АББ”, “Вольво”, “Электролюкс”, “СТОРА”, “Эрикссон” входят в число 200 крупнейших монополий мира.

Большое развитие получило транспортное машиностроение. Швеция производила в 1970-е годы до 1/10 мирового тоннажа судов (в основном танкеров и рудовозов), уступая только Японии. Крупнейшие верфи расположены на побережье Зундских проливов, в Гетеборге, Хельсингборге, Мальме. Однако в настоящее время они не выдерживают конкуренции японского и южнокорейского судостроения, дающего сейчас 70% (по тоннажу) производства судов в мире. Производство находится в застое.

Швеция входит в десятку стран – крупнейших производителей и экспортеров автомобилей. Концерн “Вольво” основан в 1927 году и выпускает легковые и грузовые автомашины, автобусы, отличающиеся высоким качеством. Самолетостроительный концерн “СААБ” в рамках диверсификации производства сейчас также выпускает автомобили. На предприятиях “Вольво” и “СААБ” сконцентрировано более 100 тыс. работающих. Главные центры автомобилестроения – Гетеборг, Норчепинг, самолето- и автомобилестроения – Линчепинг, Трольхеттан.

Еще одна ведущая отрасль – тяжелое машиностроение: производство турбин, реакторов. Шведско-швейцарский концерн “АББ” (“Asea Brown Boveri”) является крупнейшим в Швеции и занимает 35 место среди монополистических групп мира. На его предприятиях в Гетеборге, Карлстаде, Кристинехамне, Трольхеттане, Финспонге и других городах занято свыше 200 тыс. работников. Швеция – один из крупнейших в мире производителей шарикоподшипников. Концерн “СКФ” (“Шведские шарикоподшипниковые заводы”) базируется в Гетеборге. Второе место по числу занятых занимает в Швеции электротехнический концерн “Электролюкс”. Предприятия в Стокгольме, Вестеросе и других городах Средней Швеции концентрируют 150 тыс. работающих. Крупным производителем средств связи является “Эрикссон” (70 тыс. занятых), осветительного оборудования – “АГА”, оборудования для целлюлозно-бумажной промышленности – “Юнссон”. Ряд предприятий выпускает военную технику. Основные машиностроительные предприятия концентрируются в Средней Швеции между важнейшими промышленными узлами – Стокгольмом и Гетеборгом.

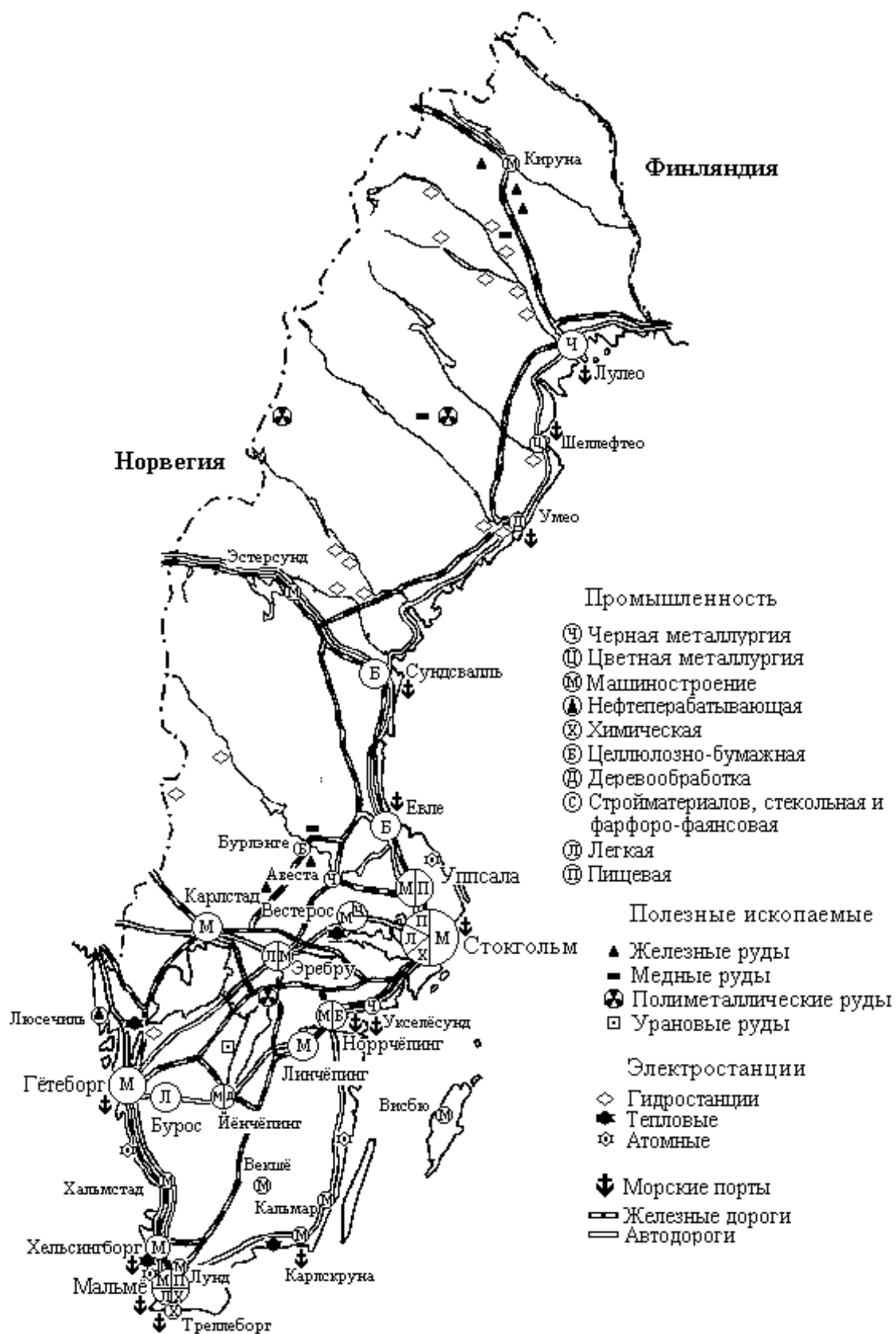


Рис. 13. Промышленность и транспорт Швеции

Швеция – самая богатая лесами страна зарубежной Европы. Ее лесистость составляет 68%. Швеция концентрирует 0,7% лесов и запасов древесины мира, занимая по этим показателям первое место в зарубежной Европе. Общая площадь лесов составляет 28 млн. га, а запасы древесины – 2,3 млрд. кубометров. Леса используются весьма интенсивно. Ежегодный прирост запасов древесины составляет 63 млн. кубометров, а заготовка – около 50 млн. кубометров, 1,5% мирового объема. Однако по сравнению с 1970 годом (60 млн. кубометров) заготовки сократились из-за конкуренции на рынке лесоматериалов продукции из США, Канады, России и развивающихся государств (Бразилия, Индонезия).

Для лесопромышленного комплекса характерна высокая степень монополизации. Концерн “Шведская целлюлоза” находится в третьей сотне крупнейших монополий мира. Это позволяет продукции отрасли – пиломатериалу, целлюлозе, бумаге, картону – успешно конкурировать на мировом рынке. Лесозаготовки ведутся в основном в Северной и Средней Швеции, а деревообработка и целлюлозно-бумажная промышленность сконцентрирована в портовых городах на побережье Ботнического залива, а также в Средней Швеции.

Традиционная отрасль шведской химической промышленности – лесохимия, с которой тесно связано производство взрывчатых веществ (“Буфорс”). На основе переработки фосфористых железных руд производятся фосфорные удобрения. В послевоенный период построены работающие на привозном сырье предприятия нефтепереработки (Гетеборг и др.), химии органического синтеза (производство пластмасс), по производству комплексных удобрений и химикатов для целлюлозно-бумажной промышленности (хлор и др.).

В основном на внутренний рынок ориентируются предприятия легкой и пищевой промышленности, как и химическая промышленность. Центры текстильной промышленности – Бурос, Мальме, Норчепинг, швейной – Стокгольм, Бурос, Эребру. Пищевая промышленность размещается в больших городах и в сельскохозяйственных районах Южной Швеции. Крупным концерном международного значения по производству упаковок является “Тетрапак”.

Десятки тысяч человек работают на расположенных за границей предприятиях ведущих шведских концернов, особенно машиностроительных. Они есть во всех западноевропейских странах, в частности в ФРГ (30 тыс. занятых), Италии, Франции, Великобритании. По 4-5 тыс. человек работают на дочерних предприятиях шведских фирм в Финляндии и Дании. Значительные шведские инвестиции имеются в США. После войны шведский капитал активно инвестируется в развивающиеся страны, где образовано большое число смешанных фирм с иностранным участием, особенно в Ин-

дии, Бразилии, Либерии, Мексике. В 1990-е годы прямые инвестиции путем создания совместных предприятий все чаще направляются в Польшу, страны Прибалтики (особенно в Эстонию), в меньшей мере – в Россию.

До середины XIX века основной отраслью шведского сельского хозяйства было растениеводство. “Серые” хлеба (овес) вывозились за границу, в частности в Англию, для лошадей, использовавшихся в качестве конной тяги на городских железных дорогах (“конках”). С появлением в 80-е годы трамваев с электрической тягой потребность в овсе снизилась. К тому же усилилась конкуренция на зерновом рынке с притоком дешевого зерна из Северной Америки и России. Внутри страны с ростом уровня жизни, в результате промышленной революции и индустриализации Швеции, в конце века усилился спрос на мясо и молоко. Стала развиваться животноводческая специализация сельского хозяйства.

В настоящее время сельское хозяйство специализируется на скотоводстве молочного и молочно-мясного направления и свиноводстве. Основные районы его размещения – на полуострове Сконе и приморских низменностях Южной Швеции, а также на равнинах вокруг озер в Средней Швеции. Здесь расположена его главная кормовая база – посеvy кормовых и зернофуражных культур – пшеницы, ячменя (на юге), ржи и овса (в Средней Швеции). Важную роль играет картофелеводство, особенно на возвышенности Смоланд. На полуострове Сконе выращивается сахарная свекла, рапс, развито птицеводство. В Северной Швеции в приморских районах и долинах рек развито молочно-мясное скотоводство, в горных частях – оленеводство и пушное звероводство. Благодаря механизации, мелиорации и химизации сельского хозяйства, достигнут высокий уровень урожайности сельскохозяйственных культур (зерновых – около 40 ц/га, картофеля – 400 ц/га и т.д.) и продуктивности животноводства, хотя это требует более высоких затрат по сравнению с расположенными южнее странами. Швеция полностью удовлетворяет внутренние потребности в мясе, молоке, картофеле, хлебе, сахаре, растительных жирах.

Развитие сельского хозяйства поддерживается государством. Значительные ассигнования направлялись на мелиорацию, механизацию сельского хозяйства, улучшение транспортной сети. Государство осуществляло меры по регулированию уровня цен и защите внутреннего рынка сельхозпродуктов. В связи с вступлением в ЕС сельскохозяйственная политика пересматривается и мелкие производители оказываются в сложной ситуации. Усиление конкуренции смогут выдержать лишь более крупные предприятия площадью более 50 га, наиболее механизированные и ведущие хозяйство с применением наемного труда. Фактором, способствующим развитию сельского хозяйства страны, является высокий уровень его коопера-

ции, наличие у кооперативов собственных перерабатывающих предприятий и системы реализации продукции.

Швеция имеет развитую транспортную сеть. Из 12,6 тыс. км железных дорог более половины электрифицированы и свыше 1 тыс. км имеют двойную колею. Свыше 100 тыс. км составляет сеть автодорог с твердым покрытием, в том числе 1,2 тыс. км – автострады. К началу 1970-х годов Швеция заняла первое место в Европе по насыщенности автомобилями: один автомобиль приходился на трех человек. В структуре перевозок повысилась роль автотранспорта и снизилась – автодорог и внутренних водных путей, протяженность которых превышает 2 тыс. км. Значительно улучшил транспортное сообщение с “материковой” Европой мост через пролив Эресунн, строительство которого заканчивается.

Во внешних перевозках главную роль играет морской транспорт. Торговый флот Швеции насчитывает 180 судов общей грузоподъемностью свыше 2 млн. т. Значительная его часть занята перевозками между иностранными портами. Крупнейшие порты – Гетеборг и Хельсингборг (грузооборот более 20 млн. т), Стокгольм, Ландскруна, Мальме, Треллеборг, Умео, Сундсвалль и др. Все большее значение имеют паромные линии, связывающие Швецию с Данией, Германией, Швецией, а с 1990-х годов – со всеми странами Балтийского региона.

В пассажирских перевозках важное значение имеет авиатранспорт. У Швеции наибольшая доля в совместной с другими скандинавскими странами авиакомпании “САС” (“Скандинавские авиалинии”). Она имеет 170 самолетов (четвертое место среди европейских компаний после Люфтганзы, Бритиш Аэруэйс и Аэр Франс). В год она продает авиабилетов более чем на 5 млрд. долларов.

Внешнеторговые связи осуществляются Швецией прежде всего со странами ЕС, на которые приходится 59% ее экспорта и 63% импорта. Это означает, что торговля ведется в первую очередь продукцией обрабатывающей промышленности. Первое место среди стран, внешнеторговых партнеров Швеции, занимает Германия – 13% экспорта и 18% импорта. Затем идут Великобритания, США, Норвегия, Дания, Финляндия, Франция. На постсоциалистические страны Балтийского региона в 1993 году приходилось всего 2% внешнеторгового оборота Швеции против 5% в 1970 г.

7.3. Дания

Дания являет собой пример страны, высокий уровень развития которой достигнут в большой мере благодаря использованию выгод географического положения и активному участию в международном разделении труда. Она не обладает уникальными природными ресурсами. Правда, агроклиматические условия довольно благоприятны для развития сельского хо-

зяйства, однако они требуют мелиорации земель и внесения большого количества удобрений. Протяженная береговая линия благоприятствует развитию рыболовства. Но главным фактором ее развития является ключевое положение страны на морских путях из Балтийского моря в Северное. Посредническая торговля, “датские пошлины” за проход судов через проливы, их портовое обслуживание стали предпосылкой успешного экономического развития страны в прошлом. Удобство географического положения, способствующего осуществлению внешнеэкономических связей как основы развития народного хозяйства, является важным фактором, определяющим динамизм датской экономики в настоящем.

С 1973 г. Дания (без Гренландии и Фарерских островов) является членом ЕС, участвуя в его рамках в процессе европейской интеграции (до этого она входила в ЕАСТ – Европейскую ассоциацию свободной торговли, созданную в 1960 г. в противовес ЕС; в настоящее время все ее члены, кроме Швейцарии, вошли в ЕС). Однако процесс интеграции осуществляется Данией с учетом интересов страны. Так, она пока не вошла в число стран, введших в 1999 г. в безналичное обращение общую валюту стран ЕС – евро.

С 1949 г. Дания входит в НАТО. На ее территории, в том числе в Гренландии, размещаются базы НАТО.

Сейчас Дания имеет один из самых высоких в мире уровень жизни населения. Душевое производство ВНП по официальному курсу валют составило в 1996 году более 32 тыс. долларов (пятое место в мире после Люксембурга, Швейцарии, Японии и Норвегии). По паритету покупательной способности валют это составило более 22 тыс. долларов (9 место).

Удельный вес аграрного сектора в структуре экономики несколько выше, чем в наиболее развитых странах Европы. Его доля в структуре занятых составляет 5%, в ВВП – 4%. На промышленность и строительство приходится 25% занятых и 27% ВВП, причем значительную часть индустриального сектора связано с переработкой сельскохозяйственной и рыбной продукции. Как и в других развитых странах с экономикой постиндустриального типа, основная часть занятых (70%) сконцентрирована в сфере услуг. На нее падает и 69% ВВП.

Дания расположена на полуострове Ютландия и островах Датского архипелага, на которые приходится 40% территории страны. Крупнейший остров – Зеландия имеет площадь 7 тыс. км². На нем и близлежащем небольшом острове Амагер расположена столица Дании – Копенгаген.

Природный потенциал представлен почти исключительно агроклиматическими ресурсами. Климат в Дании морской, с теплой зимой (среднеянварская температура около 0°) и прохладным летом (средняя температура июля +16, +17°). Годовое количество осадков составляет 500-800 мм. Про-

должительный вегетационный период и достаточное количество осадков позволяют выращивать кормовые и зерновые культуры, овощи и корнеплоды. Но в условиях плоской низменности (максимальные высоты не превышают 200 м) и при недостаточно высокой испаряемости выпадающие осадки вызывают переувлажнение и заболачиваемость территории. Поэтому для получения высоких урожаев требуются ирригационные работы. Сеть осушительных систем покрывает 1/10 часть всей территории страны. Значительную часть осушенных земель составляют марши – прибрежные низменности, затопляемые в период высоких приливов и нагонов воды.

Низменная равнинная поверхность в сочетании с мягким морским климатом благоприятствуют развитию сельского хозяйства. Сельскохозяйственными угодьями, в основном пашней, занято 2/3 земель. Продуктивность естественных кормовых угодий очень высокая, особенно в восточной части Ютландии и на островах, где она достигает 10-15 т сухого вещества на гектар. Это один из самых высоких показателей в Европе. На западе Ютландии, где почвы хуже, этот показатель ниже – всего 4-6 т/га (что примерно соответствует средним показателям для Польши).

Дания – одна из наименее лесистых стран Европы. Лесная площадь составляет только 10% территории. Большинство лесов имеют искусственное происхождение: распространенные в древности лиственные леса были вырублены, и в XVIII-XIX веках были посажены преимущественно еловые леса, занимающие сейчас половину лесной площади. Имеются также грабовые и буковые рощи. Лесозаготовки незначительны, и леса имеют преимущественно природоохранное значение.

Водные ресурсы представлены многочисленными мелкими реками, содержащими довольно большие запасы пресной воды. Обеспеченность ресурсами полного стока на одного жителя составляет 2,2 тыс. кубометров – в полтора раза больше, чем в Германии и Польше, но в 10 раз меньше, чем в Швеции. Благодаря развитию водосберегающих технологий, потребление воды составляет только 8% ее запасов, тогда как в Германии – более половины.

Полезные ископаемые имеют местное значение. Ведется добыча минеральных вод, диатомита, мела и известняка, каолиновых глин. Добывается поваренная соль, для нужд сельского хозяйства – торф. В Северном море, на датском участке шельфа, с начала 1970-х годов ведется добыча нефти и газа. Запасы нефти составляют около 300 млн. т, природного газа – 200 млрд. кубометров. Нефть добывается также на Балтике – у острова Борнхольм. В 1992 г. добыто 7,5 млн. т нефти и 4 млрд. кубометров газа. Это удовлетворяет не более трети потребности страны в топливе; остальная часть покрывается за счет импорта.

Дания обладает квалифицированными кадрами, обеспечивающими высокий уровень производительности труда. Общее число занятых в народном хозяйстве составляет 2,9 млн. человек. Их подготовка и повышение квалификации ведется широкой сетью образовательных учреждений. По числу студентов в расчете на 10 тыс. жителей Дания занимает одно из первых мест в мире. Она активно участвует в образовательных программах стран Балтийского региона, в том числе в постсоциалистических странах. На острове Борнхольм создан крупный центр переподготовки кадров.

Население Дании до начала 1980-х годов было весьма однородно в национальном отношении: 99% жителей основной части страны составляли датчане. Проживало также около 30 тыс. немцев, 10 тыс. шведов, норвежцы и несколько тысяч фризцев (коренных жителей Северо-Фризских островов у западного побережья страны). Коренными жителями Фарерских островов являются фарерцы (40 тыс. человек), Гренландии – эскимосы (45 тыс. человек). Дания не была в числе стран, привлекавших в больших количествах иностранных рабочих в 1950-е и 1960-е годы. Однако в 1980 – 1990-е годы Дания приняла более 150 тыс. иммигрантов, преимущественно из стран “третьего мира”, из районов военных действий и из стран, где осуществлялись политические репрессии. До 50 тыс. человек возросло число проживающих в стране немцев. Однако и сейчас более 95% населения страны (не считая Фарерских островов и Гренландии) составляют датчане.

Согласно статистическим данным, 85% населения Дании проживают в городах, так что она по уровню урбанизации уступает в Балтийском регионе только ФРГ. Однако к городам в Дании относятся все населенные пункты с числом жителей более 200 человек, которые ни в одной другой стране городами не считаются. Так что статистическая урбанизированность страны несколько отличается от фактической, которая оценивается специалистами в 70%. Больших городов в Дании, кроме ее столицы Копенгагена, нет. Зато Копенгаген уступает в Балтийском регионе по числу жителей только Санкт-Петербургу. В нем проживает 1,4 млн. жителей – свыше четверти населения страны. Остальные города намного уступают ему по численности населения: Орхус – около 300 тыс. жителей, Оденсе – до 200 тыс., Ольборг – 160 тыс. жителей. Прочие городские центры не достигают людности 100 тыс. человек.

Наиболее плотно заселены острова и восточная часть полуострова Ютландия, где проживает 50-100 человек в расчете на квадратный километр, а на острове Зеландия, где расположен Копенгаген – более 200 человек. В восточной части страны плотность населения составляет 20-50 чел. на кв. километр, а в некоторых сельских районах – и менее.

Аграрная до второй мировой войны, Дания в послевоенные годы прошла путь индустриализации и перехода к постиндустриальному обществу.

Хотя агропродовольственный сектор продолжает оставаться очень важным в экономике и внешнеэкономических связях страны, на первый план выдвигается машиностроение в промышленности, телекоммуникации, здравоохранение и экология, образование – в сфере услуг.

В экономике страны видное место принадлежит иностранному капиталу. В промышленности около трети предприятий являются иностранными. Преобладают американский, британский, германский и шведский капиталы.

Не обладающая достаточными собственными топливными ресурсами, Дания создала мощную электроэнергетику преимущественно на привозном топливе. Производство электроэнергии достигло 35 млрд. кВт·часов; в расчете на душу населения Дания на 1/10 превысила уровень ФРГ. Это обеспечило высокую энерговооруженность народного хозяйства и его перевод на передовую технологическую основу, а также широкое применение электроэнергии в жилищно-коммунальном хозяйстве и в бытовых целях.

Наиболее динамичная отрасль промышленности – машиностроение. Относительно давно получило развитие судостроение. Крупные верфи расположены в портовых городах на островах и восточном побережье Ютландии – Копенгагене, Хельсингере, Оденсе, Ольборге, Фредериксхавне. На нужды агропродовольственного сектора ориентировано производство сельскохозяйственных машин и оборудования для пищевой промышленности. Центрами новых отраслей – электротехники и электроники являются Копенгаген, Оденсе, Хавнбьерг, точной механики – Копенгаген, Орхус, Сеннерборг.

Металл используется большей частью привозной. Собственное производство стали и проката размещается в Фредериксверке недалеко от Копенгагена и Ольборге.

К числу новых отраслей относится химическая промышленность, использующая привозное сырье. Производятся синтетические смолы и волокна, пластмассы, каучук, лакокрасочные материалы. Развита химико-фармацевтическая промышленность. Производятся азотные и фосфорные удобрения.

В городах Фредерисия, Калунборг, Скульскер размещаются нефтеперерабатывающие предприятия. Во Фредерисию ведет нефтепровод с месторождений на шельфе Северного моря.

На импортной целлюлозе работают бумажные фабрики в Оденсе, Нестведе, Рандерсе. Центром мебельной промышленности является Копенгаген. Местное сырье используют цементные заводы в Ольборге, Нестведе, Копенгагене, предприятия стекольной, керамической и фарфоро-фаянсовой промышленности (Копенгаген, Ренне, Корсер). Экспортное значение имеют изоляторы для линий высокого напряжения, и особенно высококачественный датский фарфор.



Рис. 14. Промышленность и транспорт Дании

Во многих городах размещаются предприятия легкой промышленности, особенно текстильной и швейной.

Пищевая промышленность, перерабатывающая местное сырье, не только удовлетворяет потребности населения страны, но и имеет важное экспортное значение. По всей территории страны размещены молоко- и мясоперерабатывающие предприятия. На юге островов – сахарные заводы. Имеется большое число пивоваренных заводов, использующих в качестве сырья местный ячмень.

Рыбопереработка расположена в рыболовных портах на полуострове Ютландия (крупнейшие – Эсбьерг на западе, Хирстхальс, Скаген и Фридериксхавн на севере, Орхус на востоке). Рыболовный флот, ведущий промысел в Северном море, на Балтике и в Атлантическом океане (вблизи датских Гренландии и Фарерских островов), насчитывает 2,2 тыс. судов, на которых ведут лов рыбы 8 тыс. рыбаков. Экспортируется 90% улова рыбы.

Производство важнейших видов продукции агоропродовольственного сектора в 1993 г. в Дании составило: мяса (в убойном весе) – 1,9 млн. т, молока – 4,7 млн. т, яиц – 1,6 млрд. штук, сахара – почти 0,5 млн. т, улов рыбы – 2 млн. т. По душевым показателям производства продовольствия она занимает ведущие места в мире.

Традиционная земледельческая специализация сельского хозяйства в конце XIX века сменилась животноводческой после того, как датское зерно было вытеснено с европейского рынка более дешевой и качественной американской и российской пшеницей. Теперь сельское хозяйство имеет молочно-беконную специализацию, обеспечивающую до 90% производства товарной продукции аграрного сектора. Развито птицеводство и звероводство (разведение норок – Дания дает 40% мирового производства норковых шкурок). Земледелие имеет в основном вспомогательное значение, обеспечивая животноводство кормами. Выращиваются кормовые и зернофуражные культуры, особенно ячмень. В восточных районах распространены посевы пшеницы, в западных – овса и ржи. Из технических культур выращивается сахарная свекла, главным образом в южной части островов. Развито картофелеводство, овощеводство и плодоводство.

Благодаря естественным предпосылкам, высокой культуре земледелия, мелиорации и химизации сельского хозяйства, обеспечивается очень высокая урожайность. Количество вносимых на гектар удобрений составляет 190-200 кг и находится на пределе допустимого по экологическим соображениям уровня. Урожайность пшеницы составляет 60-70 ц/га, картофеля около 350 ц/га, сахарной свеклы – 550 ц/га. Скот находится на стойловом содержании, и достигнута высокая плотность в расчете на 100 га сельхозугодий: 80 голов крупного рогатого скота, 400 свиней. Благодаря рациональному кормлению и развитому племенному хозяйству, продуктивность

скота также очень высокая. Например, годовые надои от одной коровы составляют в среднем свыше 6000 кг. Разводятся датская красная и ютландская черно-пестрая породы крупного рогатого скота, ландрасская беконная порода свиней.

По показателям внутреннего потребления животноводческой продукции Дания занимает ведущие места в мире. В начале 1990-х годов годовое потребление мяса на душу населения составляло 98 кг, молока и молочных продуктов в пересчете на молоко – 380 кг, яиц – 274 штуки, рыбы и рыбопродуктов – 31 кг. Эти показатели – самые высокие в Европе.

Благодаря общей сельскохозяйственной политике внутри ЕС и определенным мерам по защите общего рынка стран Евросоюза, датская продукция относительно защищена от импорта дешевой животноводческой продукции из других регионов мира. А внутри ЕС ее животноводческая продукция, благодаря как благоприятным естественным предпосылкам, так и достигнутому уровню развития агропродовольственного сектора, оказывается вне конкуренции. Поэтому датский экспорт продовольственных товаров – мясопродуктов, сыров, животного масла и рыбопродукции, главным образом в страны ЕС, – достигает больших размеров.

В связи с особенностями географического положения Дании половина внутренних и 4/5 внешних грузоперевозок осуществляется морским транспортом. Торговый флот насчитывает более 300 судов общей грузоподъемностью свыше 5 млн. т. Он обслуживает внутренние и внешние перевозки не только Дании, но и других стран. Грузооборот морских портов Дании превышает 50 млн. т. Из них около трети приходится на Копенгаген. Другие крупные порты – Орхус, Ольборг, Фредерисия, Калунборг.

Важную роль играет железнодорожный транспорт. Из 2850 км железных дорог свыше 300 км электрифицированы, 760 км имеют двойную колею. Острова связаны с материковой частью железнодорожными паромными; во многих случаях между островами насыпаны дамбы, по которым проложены железные и автомобильные дороги. Сначала с полуостровом Ютландия был таким образом соединен второй по величине остров Фюн, а с островом Зеландия – расположенные к югу от него острова Фальстер и Лолланн. В 1997 году пассажирские поезда пошли по самому протяженному 18-километровому комбинированному мосту и тоннелю через пролив Большой Бельт между островами Фюн и Зеландия; позднее началось движение автомобилей. Тем самым все основные острова оказались соединенными между собой и с материком мостами и тоннелями. В 2000 году должно завершиться сооружение моста длиной 3,3 км через пролив Эресунн (Зунд), который соединит Данию с Швецией. Паромное сообщение организовано с Германией, Швецией и Норвегией.

Автодороги с твердым покрытием имеют протяженность более 71 тыс. км. Ведется строительство скоростных автодорог – их длина уже достигла

760 км. После сооружения моста через Зундский пролив и завершения постройки ведущих через территорию Дании скоростных дорог возрастет их значение в транзитных перевозках между Германией и Швецией.

Велико значение и авиационного транспорта. В Дании насчитывается более 100 аэродромов, обслуживающих внутреннее сообщение. Международный аэропорт в Каструпе близ Копенгагена относится к числу крупнейших в Европе. Ежедневное количество взлетов и посадок здесь – 740, в том числе международных – 565.

Внешнеэкономические связи играют исключительно важную роль для Дании, не имеющей своего промышленного сырья и нуждающейся в рынках сбыта продукции. По душевым показателям экспорта и импорта она занимает одно из первых мест в мире. Объем экспорта в 1996 г. составил 48 млрд. долларов, импорта – 42 млрд. долларов. Положительное сальдо торгового баланса показывает эффективность ее народнохозяйственной специализации, сложившейся в последние годы. В 1970-е годы для нее был характерен отрицательный торговый баланс. Одновременно это отражает успехи в проведении Данией внешнеторговой политики, в частности, вхождение в ЕС.

Четверть датского экспорта падает на продукцию машиностроения – оборудование для пищевой промышленности, суда, электронику, бытовые приборы. Несколько более четверти приходится на продовольственные товары. Видное место в экспорте занимает продукция химической и легкой промышленности. Машины и оборудование составляют 30% импорта. Другая важная статья импорта – топливо. Нефть и нефтепродукты составляют 25% ввозимой продукции. Значительный удельный вес – у древесины, сырья для химической промышленности. Ввозятся химические продукты, потребительские товары, продовольствие.

Основные торговые партнеры Дании – страны ЕС. Первое место занимает Германия – 22%, второе – Швеция (11%). Затем идут Великобритания, Нидерланды, Франция. Из стран, не являющихся членами ЕС, первое место занимает Норвегия (5%). Значима торговля с США, Японией. Страны Балтийского региона, помимо ФРГ и Швеции, занимают во внешнеторговых связях Дании небольшое место. На Финляндию приходится 2% экспорта и 3% импорта, примерно 1,5% оборота – на Польшу, 1% – на Российскую Федерацию, менее 0,5% – на Прибалтийские страны.

7.4. Финляндия

История независимой Финляндии насчитывает чуть более 80 лет. За этот период создано развитое государство, входящее в число 20 стран с наиболее высокими показателями производства ВВП на душу населения. Особенно большой прогресс достигнут в послевоенный период, когда

Финляндия превратилась из аграрной в индустриально развитую страну, интенсивно использующую свои богатые природные ресурсы. Ей удалось с выгодой для себя развить на клиринговой основе двусторонние экономические отношения с СССР, получив обширный рынок сбыта для продукции обрабатывающей промышленности и сельского хозяйства, ввозя взамен необходимое топливо и сырье. На основе специального соглашения Финляндия сотрудничала с 1973 г. с Советом Экономической Взаимопомощи (СЭВ) – межправительственной экономической организацией социалистических стран. Одновременно она активно развивала отношения с западноевропейскими странами. С 1961 года Финляндия участвовала как ассоциированный член в работе ЕАСТ (Европейской ассоциацией свободной торговли), а в 1986 году стала ее полноправным членом. В 1973 году был заключен договор о свободной торговле с ЕЭС. Используя преимущества свободной торговли со всеми странами Балтийского региона, Финляндия успешно наращивала свой экономический потенциал.

На СССР приходилась 1/5 всей финской внешней торговли. Осуществлялись крупные совместные проекты. С участием Финляндии в СССР были построены четыре ГЭС и Светогорский ЦБЗ на Северо-Западе Российской Федерации, Костомукшский горно-обогатительный комбинат в Карелии (часть его продукции поступает в Финляндию), Норильский горно-обогатительный комбинат. В Финляндии на базе советского оборудования была построена АЭС в городе Ловиса. При помощи СССР налажена добыча урановой руды.

В 1990-е годы после распада СССР и прекращения деятельности СЭВ Финляндия усилила западную ориентацию экономики. В 1995 году она вступила в Европейский Союз. С 1999 г. вместе с десятью другими странами ЕС участвует в создании европейской валюты “евро”. После спада, произошедшего в начале 1990-х годов, вновь расширяются и внешнеэкономические связи с Россией.

Индустриализация и последующее быстрое развитие сферы услуг в послевоенные годы сильно изменила прежний аграрно-сырьевой облик хозяйства Финляндии. Промышленность наращивала производство быстрее, чем в большинстве развитых стран. Так, в 1970-е годы объем промышленного производства вырос в Финляндии почти в 1,6 раза, тогда как в Швеции – в 1,1 раза, в Дании и ФРГ – в 1,2 раза, а в среднем в развитых странах – менее чем в 1,4 раза. Особенно быстро развивалось машиностроение, упорчивалась энергетическая база народного хозяйства.

Среднегодовые темпы роста ВВП на душу населения в Финляндии до сих пор остаются довольно высокими, хотя и снизились по сравнению с предшествующим периодом. Они составили в 1960-е годы 4,7%, в 1970-е и 1980-е годы – 3,2%, в 1990-1996-е гг. – 1,7%. Эти темпы были выше, чем в

большинстве развитых стран, в том числе всех стран Балтийского региона. Поэтому Финляндия, ранее существенно уступавшая по уровню развития ФРГ, Швеции и Дании, в 1980-е годы приблизилась к ним. Однако в 1990-е годы ее экономика испытывает трудности, в том числе связанные с изменениями внешнеэкономических связей и кризисом отраслей, ориентированных ранее на выполнение заказов СССР (например, в судостроении). Поэтому высокого уровня достигла безработица, возросшая с 2% в 1970 г. и 5% в 1980-е годы до 16,6% в 1996 г.

Структура экономики Финляндии пока не носит столь ярко выраженный постиндустриальный характер. Это скорее развитая экономика индустриально-аграрного типа. Относительно высок удельный вес занятых в сельском и лесном хозяйстве – 9%, в производстве ВВП доля этого сектора составляет 7%. В промышленности и строительстве занято 28% работающих и производится 37% ВВП. На сферу услуг падает 63% занятых и 56% ВВП.

Природно-ресурсный потенциал – в обширных лесных и водных ресурсах, значительных запасах минерального сырья – руд черных и цветных металлов, нерудных материалов. Недостатком является отсутствие топливных полезных ископаемых, за исключением торфа. Однако имеются значительные гидроэнергетические ресурсы, а также месторождения урановых руд, используемых в атомной энергетике.

Практически вся территория Финляндии расположена к северу от 60° северной широты (широта Санкт-Петербурга), что предопределяет недостаток тепла и малую продолжительность вегетационного периода. Лишь юго-западная Финляндия, испытывающая воздействие западного переноса теплых атлантических воздушных масс, имеет более мягкий климат. Температура самого холодного месяца (февраля) здесь –3°, тогда как на севере – до –14°. Среднеиюльская температура на юге 17°, на севере 14°. Хотя осадков выпадает не очень много, от 400 до 700 мм в год, невысокая испаряемость из-за низких температур предопределяет избыточное увлажнение территории. Болота занимают 30% территории Финляндии. Выходы кристаллического щита способствуют образованию озер (около 60 тыс.), занимающих 8% территории страны.

Рельеф Финляндии у побережья низменный, на удалении от него – возвышенный; на севере и северо-востоке расположены плоскогорья. Неровности рельефа определяются строением Балтийского кристаллического щита, на котором расположена территория страны. Кристаллические водупорные породы, по которым протекают русла рек, способствуют освоению их гидроэнергетического потенциала. Более полному использованию гидроресурсов способствует зарегулированность режима речного стока

озерами. Крупнейшие из них – Сайма (1,8 тыс. км²) и Инари (более 1 тыс. км²).

Балтийский щит – выходящий на поверхность фундамент Европейской платформы, древнейшей тектонической структуры Европы, имеет многочисленные разломы. К ним приурочены внедрения интрузивных тел, содержащих различные полезные ископаемые. На территории Финляндии разведаны запасы железных руд и ведется их добыча. Однако наибольшее значение имеют запасы руд цветных металлов. Одно из крупнейших в мире месторождений хромитов разрабатывается у северного побережья Ботнического залива (Кеми). В восточной и северной частях Озерного плато залегают титаномагнетитовые и медноколчедановые руды. Они содержат также цинк, никель, кобальт, золото, серебро. Крупнейшее месторождение – Оутокумпу содержит почти 1 млн. т меди. Свинцово-цинковые руды залегают около города Васа и южнее Оулу. Общие запасы свинца составляют 80 тыс. т, цинка – 2 млн. т. В Восточной Финляндии расположены месторождения урана. При добыче меди из пиритов попутно извлекается сера. Из нерудных ископаемых также добывается асбест (на востоке), тальк, графит, слюда, каолин. Важное значение имеют строительные ископаемые – гранит и мрамор. Для нужд сельского хозяйства ведется добыча торфа.

Главным природным ресурсом Финляндии является лес. Лесистость страны достигает 76% – самый высокий показатель в Европе. По площади лесов Финляндия уступает в Европе только России и Швеции. На нее приходится 0,6% лесов и 0,4% запасов древесины мира. В расчете на душу населения приходится 4,5 га лесов – самый высокий показатель в Европе.

Доля пригодных для сельского хозяйства земельных угодий невелика (8%). Но, с учетом больших размеров территории Финляндии, их общая площадь составляет 2,4 млн. га, то есть 0,5 га в расчете на одного жителя. Это в 1,5 раза выше среднеевропейского показателя. Однако качество земель низкое. Обязательным условием их использования является мелиорация и внесение большого количества удобрений. Тем не менее, несмотря на проводимые мероприятия, урожайность культур в Финляндии ниже, чем в Швеции и Дании, обладающими лучшим по качеству земельным фондом.

Население Финляндии довольно однородно в национальном отношении: 93% жителей составляют финны. Наиболее крупное национальное меньшинство – шведы (6% населения), населяющие преимущественно юго-восток страны и Аландские острова. На севере проживает более 5 тыс. саами. Финляндия, как и другие Северные страны, принимает беженцев. Однако их число невелико. Но в 1990-е годы начался приток мигрантов из Эстонии, которых сейчас насчитывается в Финляндии несколько десятков тысяч человек. Шведы имеют в Финляндии культурную автономию. Госу-

дарственными являются два языка – финский и шведский. В городе Турку, шведском культурном центре на юго-западе страны, наряду с финским, имеется шведский университет (“Або-академия”; Або – шведское название Турку).

Финляндия, наряду с Польшей, наименее урбанизированная страна Балтийского региона с долей городского населения 64%. Сравнительно низкий уровень урбанизации объясняется большим количеством мелких населенных пунктов, хуторов, население которых занято не только сельским, но и лесным хозяйством или работает на соседних промышленных предприятиях.

Крупнейшим городом является Хельсинки, ставший столицей Финляндии в 1812 году. Русские власти стремились приблизить столицу к России – прежде главным городом страны был Турку. Численность жителей Хельсинки – свыше полумиллиона человек. В 1970-е годы отдельными городами стали Эспо (180 тыс. жителей) и Ванта (160 тыс. жителей), входившие ранее в состав Хельсинки. Фактически эти два города и столица – одна городская агломерация. Тампере насчитывает 175 тыс. человек, 160 тыс. – Турку. Более 100 тыс. человек проживает в Оулу. Остальные города не достигают 100 тыс. жителей.

Наиболее заселена юго-западная и южная часть страны, где плотность населения составляет 20-50 человек на кв. километр. На севере, за полярным кругом, и на северо-востоке в расчете на 1 кв. километр приходится менее одного жителя.

В народном хозяйстве Финляндии в 1950 г. на сельское и лесное хозяйство (первичный сектор) приходилось 46% занятых, на промышленность – 21%. За три десятилетия индустриализации к 1980 г. доля первичного сектора снизилась до 16%, промышленности – возросла до 30%. В дальнейшем начинается постиндустриальное развитие страны – удельный вес работающих в первичном секторе к 1996 г. сократился до 9%. Стала снижаться и доля занятых в промышленности. В 1996 г. во вторичном секторе (промышленности и строительстве) было занято только 28% работников. Доля третичного сектора (сферы услуг) повысилась до 63%.

Серьезные изменения в ходе индустриализации произошли и в структуре промышленного производства. Прежде экспортную ориентацию имела только лесоперерабатывающая отрасль. Сейчас большое значение имеет также машиностроение.

Создана мощная энергетическая база развития народного хозяйства. Мощность электростанций достигала 14 млн. кВт, а производство электроэнергии – более 60 млрд. киловатт-часов в год. В расчете на душу населения в год производится почти 12 тыс. кВт·часов; этот показатель – один из самых высоких в мире и превышает соответствующий уровень Германии

более чем вдвое. Около 1/5 электроэнергии дают гидроэлектростанции. Наиболее значительные каскады рек построены на северных реках Кемийоки и Оулуйоки и на юго-востоке у водопада Иматра. Более 1/10 электроэнергии дают две атомные электростанции – Ловиса (неподалеку от Хельсинки, построена с помощью СССР) и на острове Олкилуото (у города Раума на юго-западе). Тепловые электростанции на мазуте построены на юге и юго-востоке страны (Хельсинки, Инко, Наантали). Газоснабжение юго-востока страны обеспечивает газопровод, ведущий из газодобывающих районов России.

Первой среди машиностроительных отраслей получило значительное развитие судостроение, выполнявшее крупные заказы для СССР, куда поступала половина строившихся судов. Судостроительные верфи имеются в городах Хельсинки, Турку, Ловиса, Раума, Пори, Васа. Их специализация – производство ледоколов, платформ для морского бурения, танкеров, буксиров. В связи с кризисом в республиках бывшего СССР финское судостроение не имеет достаточного количества заказов для полной загрузки верфей.

Финляндия является крупным производителем деревообрабатывающего и бумагоделательного оборудования, подъемников и эскалаторов, электрических кранов, дизельных моторов. Всемирно известен концерн “Ноккиа” (по названию города – пригорода Тампере) с объемом продаж 3 млрд. долларов. Он занимает второе место в мире по выпуску мобильных телефонов и входит в десятку наиболее крупных концернов, специализирующихся на телекоммуникационных технологиях. Крупнейшие центры разнообразного машиностроения – Хельсинки и Тампере.

В портовом городе Рахе на севере Ботнического залива расположен самый большой в Европе комбинат черной металлургии. Помимо местной руды, он использует российское сырье, поступающее с горно-обогатительного комбината в Костомукше (Карелия). Металлургические заводы есть также в Иматре, Ханко и Турку.

Добыча руд цветных металлов сконцентрирована в районе Озерного плато и у северного побережья Ботнического залива. А их выплавка ведется на металлургических предприятиях у побережья Ботнического залива в городах Торнио, Виханти, Коккола, Пори, Харьявалта.

Четверть промышленной продукции производят предприятия лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности. Лесо-заготовки ведутся в большей части страны, за исключением крайнего севера. Крупнейшие лесопильные заводы расположены в устьях сплавных рек (Хамина, Пори, Оулу, Кемь) и на берегах озер (Куопио, Тампере, Ювяскюля, Лахти, Варкаус, Миккели). Значительные масштабы имеет производство фанеры в районе Озерного плато (Куопио, Ювяскюля, Миккели, Лахти). Развита мебельная промышленность (Лахти), производство сборных домов, лыж.



Рис. 15. Промышленность и транспорт Финляндии

Финляндия – один из крупнейших в мире производителей и экспортеров целлюлозы, бумаги и картона. В конце 1980-х годов она изготавливала бумаги столько же, сколько Советский Союз (более 6 млн. т в год). Крупнейший в Европе целлюлозно-бумажный комбинат концерна “Энсо-Гутцайт” расположен на Сайменском озере в Каукопя (у города Иматра). Большие предприятия находятся также в городах Котка, Коувола, Лаппенранта, Мюллюкоски и других центрах на юго-востоке страны, в Тампере, Ювяскюля, Миккели в центре, на Озерном плато, Оулу, Кеми, Кемиярви на севере.

В основном на привозном сырье работает химическая и полностью – нефтеперерабатывающая промышленность. Нефтепереработка осуществляется в Порво (около Хельсинки) и Нантали (у Турку). Для целлюлозно-бумажной промышленности производится серная кислота, для сельского хозяйства – удобрения. Выпускаются пластмассы и синтетические волокна, лакокрасочные материалы, фармацевтические изделия. Центры химической промышленности – Хельсинки, Турку, Котка, Тампере, Оулу, Коккола и др.

Усиливает экспортную ориентацию традиционная для Финляндии легкая промышленность, вывозящая за рубеж почти половину производимой продукции. Эта трудоемкая отрасль получила развитие в связи с высвобождением рабочей силы из сельского хозяйства. В качестве сырья используются местные лен, шерсть, вискоза, кожи и привозной хлопок. Текстильные и швейные предприятия расположены в Хельсинки, Тампере, Турку, Васе, производство обуви и кожаной галантереи – в Тампере, Пори.

Производство стройматериалов использует местное сырье. Развита стекольно-керамическая и фарфоро-фаянсовая промышленность. Крупный завод по производству фарфора и фаянса расположен в Хельсинки.

Пищевая промышленность размещается в основном на юге и юго-востоке, где расположены главные сельскохозяйственные районы страны и сконцентрирована большая часть населения. Здесь находятся мясо- и молокоперерабатывающие предприятия, сахарные заводы, а также работающие на привозном сырье мукомольные, табачные и другие предприятия.

Спецификой финского сельского хозяйства, имеющего молочную и свиноводческую специализацию, является его сочетание с лесным хозяйством. Земельный надел крестьянина включает обычно также участок леса, дающий ему дополнительные доходы. Тем не менее в малоблагоприятных для сельского хозяйства условиях Финляндии, при высокой капиталоемкости современного производства, мелкие предприятия не выдерживают конкуренции и разоряются. Преимущества имеют крупные механизированные предприятия, созданные в последние десятилетия в свиноводстве и птицеводстве. Поэтому, при сохранении традиционной молочной специа-

лизации, возрастает роль производства мяса, яиц. На севере разводят оленей. Развито звероводство – Финляндия является одним из крупнейших экспортеров пушнины.

В Финляндии производится 2,5 млн. т молока, 340 тыс. т мяса, 1,3 млрд. штук яиц. В расчете на душу населения молока производится около 500 кг в год, а потребляется 340 кг. Следовательно, 1/3 производимых молочных продуктов – масла, сыров экспортируется. Душевое производство мяса составляет 67-68 кг, а потребление – 60 кг, то есть на экспорт поступает 1/10 часть производства.

Растениеводство обеспечивает кормами животноводческие фермы, а также производит картофель, овощи, сахарную свеклу. В структуре сельскохозяйственных лугов и пастбищ имеют очень низкий удельный вес, и требуется больше выращивать кормовых и зернофуражных культур на пахотных землях. Основными зерновыми культурами являются овес и ячмень, в южных районах также пшеница.

В связи с высокими издержками производства аграрной продукции, себестоимость ее значительно выше, чем в расположенных южнее странах. Цены на молоко и мясо в Финляндии почти вдвое выше цен мирового рынка. Экспорт продукции субсидируется государством, обеспечивающим тем самым сохранение социальной стабильности в стране, которая могла бы быть нарушена при немедленном разорении десятков тысяч финских фермеров, лишившихся возможностей сбыта своей продукции. Вступление Финляндии в ЕС требует изменения через определенный период сложившейся практики субсидирования экспорта. На внутренний рынок поступит более дешевая импортная продукция. Поэтому финское правительство поощряет сокращение аграрного производства, повышение его эффективности путем укрупнения предприятий.

В экономике Финляндии ключевая роль принадлежит небольшому числу крупных монополий. В руках так называемых “20 семейств” находится 70% акционерного капитала. Монополистические объединения контролируют все экспортные отрасли промышленности страны, а также имеют большое число дочерних предприятий за рубежом.

Крупнейшим концерном является “Репола”. Он включает предприятия деревообработки, целлюлозно-бумажной промышленности, производства оборудования, упаковок. На его предприятиях в Финляндии работает 18 тыс. человек и 10 тыс. – за рубежом. Предприятия внутри страны производят 60% продукции и 40% – в других странах. Общий годовой объем продаж превышает 4 млрд. долларов. 2/3 производимой на его предприятиях в Финляндии продукции поступает на экспорт.

Другими крупными концернами в сфере деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности являются “Кюммене”, “Энсо-

Гутцайт”, “Тампелла”, “Метсэ-Серла”. В ряде случаев они диверсифицируют производство, выпуская оборудование для деревообработки и целлюлозно-бумажной промышленности и другую продукцию.

В машиностроении главную роль играют такие концерны, как “Нокиа”, “Коне”, “Фискарс”, “Метра”, в металлургии – “Оутокумпу”, в производстве кондитерских изделий, упаковок и лекарств – “Хухтамеки”. Все они имеют множество дочерних предприятий за рубежом, а производство внутри Финляндии ориентировано прежде всего на экспорт.

Основу транспортной сети Финляндии долгое время составляло сочетание железнодорожного транспорта с водным – речным и морским. Спецификой железных дорог по сравнению с другими западными странами является ширина колеи 1524 мм – такая же, как в России и других странах бывшего СССР (на Западе 1435 мм). Это связано с тем, что главные железные дороги построены в период нахождения Финляндии в составе Российской империи. Протяженность железных дорог – почти 6 тыс. км, из них более трети электрифицировано, почти 500 км имеет две колеи. Внутренние водные пути (преимущественно по озерам) имеют протяженность 6,7 тыс. км, из них 3,7 тыс. км пригодны для пароходного сообщения. Сайменский канал соединяет озеро Сайма, а вместе с тем внутреннюю водную систему страны с Финским заливом в районе российского города Выборг и активно используется для перевозок грузов. Крупнейшие морские порты – Хельсинки (грузооборот почти 10 млн. т), Котка, Хамина (более 5 млн. т), Турку, Нантали, Пори, Васа, Оулу, Марианхамина. С портами Швеции и Германии организовано паромное сообщение. Торговый флот насчитывает почти 100 судов общей грузоподъемностью более 1 млн. т.

В соответствии с общемировой тенденцией все большее значение приобретают автомобильный и авиационный транспорт. Протяженность автодорог с твердым покрытием приблизилась к 50 тыс. км, построены первые скоростные дороги протяженностью 400 км. В различных частях страны сооружено более 150 аэропортов, играющих важную роль в пассажирском сообщении.

Внешнеэкономические связи Финляндии уступают по масштабам связям других Северных стран. Так, ее внешнеторговый оборот в 1,7 раза меньше, чем у Дании, имеющей примерно такую же численность населения. Однако и экспорт (30 млрд. долларов), и импорт (23 млрд. долларов) весьма значительны, а доля Финляндии в мировой торговле составляет почти 1%, тогда как в населении мира – менее 0,1%. Благодаря экспорту товаров, производимых большей частью из собственного сырья, Финляндия имеет большое положительное сальдо внешней торговли – около 7 млрд. долларов.

Почти 1/3 экспорта составляют машины и оборудование, 1/4 – продукция целлюлозно-бумажной промышленности. Около 1/10 падает на сырье – металлы, древесину. Значительный удельный вес составляют химические продукты и потребительские товары. На продукты питания приходится 3% экспорта. В импорте машины и оборудование составляют более трети. Важными статьями импорта являются нефть и нефтепродукты, сырье для черной металлургии и химической промышленности, химические продукты, товары народного потребления. Продовольствие составляет 6% импорта.

Торговля со странами ЕС составляет 45% товарооборота, в том числе на Германию приходится 14% и Швецию – 11%, на Великобританию – 9%. Удельный вес Дании – 3%. Среди других западных стран выделяются такие торговые партнеры, как США (7% товарооборота) и Япония (4%). Хотя доля Российской Федерации в финском внешнеторговом обороте снизилась, она остается довольно существенной (около 6%), благодаря поставкам из России нефти, газа, обогащенной железной руды, древесины, а в Россию – в основном продовольствия и потребительских товаров. Из других постсоциалистических стран Балтийского региона значительно возросла торговля с Эстонией, составляющая сейчас 2% финского внешнеторгового оборота, причем финский экспорт (благодаря предоставляемым Эстонии кредитам) вдвое больше импорта. Только 1,5% товарооборота приходится на торговлю с Польшей, по 0,1 – 0,2% – с Латвией и Литвой.

Вопросы и задания

1. Оцените степень выгодности географического положения, природных ресурсов каждой из трех стран – Швеции, Дании и Финляндии. Сопоставьте эту оценку с их уровнем экономического развития.

2. В чем сходство промышленной и сельскохозяйственной специализации трех стран? Чем оно объясняется?

3. С какой из трех стран Россия имеет наиболее тесные экономические связи? Почему?

4. С регионами какой из трех стран развиваются более тесные экономические и культурные отношения у Калининградской области? Почему?

5. Знаете ли вы о возможностях изучения датского, шведского, финского языков в Калининграде?

6. Какие вы знаете в Калининграде совместные фирмы с датскими, шведскими, финскими партнерами?

7. Какая зарубежная авиакомпания обслуживает рейсы Калининград – Копенгаген? Кому она принадлежит?

8. РАСШИРЕНИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН РЕГИОНА

Главную роль в преодолении существующего разрыва в уровне развития и налаживании эффективного взаимодействия в самых разных сферах играет расширяющаяся кооперация государств Балтийского региона. Для ее координации в последние годы сформирован ряд межправительственных и межгосударственных организаций и программ в различных сферах. Важнейшей межгосударственной организацией Балтийского региона является основанный в 1992 г. Совет государств Балтийского моря, где на уровне министров иностранных дел представлены десять государств, омываемых Балтийским морем, а также Норвегия и (с мая 1995 г.) Исландия. Кроме того, в работе Совета участвует Комиссия Европейского Союза. Цели Совета определены в декларации, принятой на конференции министров иностранных дел в Копенгагене 6 марта 1992 г. Было отмечено, что кооперация между государствами Балтийского моря является важным инструментом политической стабилизации в регионе и его экономического развития, а также одним из элементов будущей объединенной Европы. Роль Совета заключается в координации усилий, предпринимаемых в этой области.

К другим межгосударственным и межправительственным организациям и программам в Балтийском регионе в различных сферах деятельности относятся.

Охрана окружающей среды

1. Хельсинкская комиссия, созданная в 1974 г. для защиты Балтийского моря от загрязнения.

2. Балтийская морская конференция Роннебю (Ronneby) с участием премьер-министров и министров по окружающей среде, созданная в 1990 г. для подготовки совместных программ по восстановлению экологического баланса Балтийского моря.

3. Международная комиссия по рыбным запасам Балтийского моря, созданная в 1974 г. для сохранения и приумножения рыбных запасов, регулирования квот вылова рыбы.

4. Северо-восточный европейский симпозиум по кооперации в рыбном хозяйстве.

Экономика

1. Балтийская ассоциация торговых палат, основанная в 1992 г. для содействия торговле и другим формам кооперации между компаниями разных стран.

2. Форум PRO Baltica, основанный в 1993 г. для содействия деловому сотрудничеству и поддержки Балтийских стран в их интеграции в Европу.

3. Северный европейский клуб, организованный в 1990 г. для развития внутрирегионального сотрудничества в области экономики, инфраструктуры, человеческих ресурсов и культуры.

4. Экономический форум “Mare Balticum”, основанный в 1991 г. для развития партнерских отношений и содействия становлению рыночной экономики в постсоциалистических странах.

5. Форум Балтийского моря, созданный в 1991 г. в целях содействия кооперации компаний в области промышленного развития.

Транспорт

1. Конференция министров транспорта Балтийского моря, проводящаяся с 1992 г. для координации развития транспортной инфраструктуры региона.

2. Организация Балтийских портов (BPO), созданная в 1991 г. для содействия быстрому и рациональному развитию морского транспорта.

Энергетика

1. Семинар по кооперации между Северными странами и Балтийскими республиками в сфере энергетики, основанный в 1991 г.

2. Конференция по энергетике, проводимая с 1991 г. для улучшения кооперации с государствами – членами IEA.

Инфраструктура

1. Видение и стратегия развития государств Балтийского региона (VASAB 2010) – проект в рамках Конференции министров по пространственному развитию, осуществляемый с 1992 г. в целях развития районной планировки в Балтийском регионе.

Наука и образование

1. Еврофакультет – для переподготовки учителей, обучения и переподготовки специалистов в области законодательства, экономики, государственного управления.
2. Конференция ректоров Балтийских университетов (CBUR), работающая с 1990 г. в целях содействия кооперации между университетами.
3. COPERNICUS – программа для содействия кооперации между вузами, координации образования и исследований.
4. Программа “Балтийский университет” – для проведения телевизионных образовательных курсов.
5. Рабочая программа для государств Балтии и Восточной Европы, основанная в 1990 г. для технической помощи в области образования и переподготовки.
6. Балтийский летний университет – для студентов по экономике.
7. Северная кооперация в области взрослого и основного образования, работающая с 1991 г. как программа обмена учителями и студентами.

Социальная сфера

1. Конференция по неконтролируемой миграции вокруг Балтийского моря, созданная для усиления контроля за нелегальной миграцией.
2. Балтийская конференция по борьбе с международной преступностью.
3. Программа по переподготовке офицеров между Северными и Балтийскими государствами.

Культура

1. ARS Balticum – организация, основанная в 1990 г. для обмена в области культуры и искусства.
2. Конференция министров культуры Балтийских государств, проводящаяся с 1993 г. для содействия в культурных обменах.
3. Балтийский центр культуры.
4. Балтийский фестиваль народного искусства.
5. Книжная ярмарка Балтийских стран.
6. Ассоциация замков и музеев вокруг Балтийского моря.

Туризм и спорт

1. Балтийская кооперация по туризму (BTC), основанная в 1984 г.
2. Игры Балтийского моря.

Средства массовой информации

1. Общественные радиостанции вокруг Балтийского моря – первая встреча проведена в 1992 г. для усиления кооперации между радиостанциями.

Прочие организации

1. Конференция по субрегиональной кооперации Балтийских государств, проводящаяся с 1993 г. в целях содействия кооперации между Балтийскими субрегионами.

2. Союз Балтийских городов (UBC), основанный в 1991 г. (для руководства кооперацией между городами) и состоящий из ряда комиссий:

- по культурным связям;
- по защите окружающей среды;
- по телекоммуникациям;
- по транспорту.

Как видно из перечня, программы сотрудничества в Балтийском регионе многообразны. Участие в этих программах помогает развитию практической кооперации, налаживанию контактов, рекламе тех или иных регионов и привлечению инвестиций. Активным участником практически всех перечисленных организаций является Россия.

Учитывая то, что один из соавторов (В.С. Корнеевец) принимает участие в работе по проекту VASAB – 2010 (“Евровизион-2010”), несколько подробнее остановимся на его целях и задачах. Основываясь на таких ценностях, как развитие, устойчивость окружающей среды, свобода и солидарность, стратегия развития Балтийского региона согласно программе состоит из четырех пространственных элементов:

♦ города и городские сети, содействующие пространственным связям; уменьшение пространственных различий в жилищных стандартах; содействие условиям для эффективного использования потенциальных возможностей развития с позиций сохранения окружающей среды. Городские сети включают балтийское кольцо европейских городов; сеть балтийских городов, играющих важную роль в межбалтийской интеграции; национальные города, дополняющие сеть европейских и балтийских городов; региональные города;

♦ энергетическая система и транспортные сети, содействующие интеграции и пространственным связям в Балтийском регионе и не нарушающие устойчивость окружающей среды; обеспечение доступности сервиса и возможностей для работы;

♦ территории, поддерживающие динамизм и качество жизни. К таковым относятся: пограничные территории как инструмент для межнацио-

нального обмена; туристические территории; береговые зоны, требующие специального внимания; природные и культурные ландшафты особой значимости;

♦ всестороннее пространственное планирование, вносящее вклад в гармонизацию и пространственные межграницные связи, содействующее координации отраслевого и регионального планирования.

Учет накопленного международного опыта и практическая помощь, оказываемая нашими зарубежными партнерами, весьма полезны для развития Калининградской области, поскольку из-за ее эксклавного положения, очень важно ее участие в интеграционных процессах, идущих в Балтийском регионе. Нет сомнения, что партнерство Калининградской области с балтийскими организациями и проектами в конечном счете приносит пользу не только нашему эксклавному региону, но и России в целом.

К числу активно разрабатываемых проектов кооперации стран и районов Балтийского региона, кроме того, относятся:

- проекты развития автомагистралей, соединяющих страны региона: “Виа-Балтика”, “Виа-Ганзеатика”;
- проект развития энергосистемы “Балтийское энергетическое кольцо”;
- проекты развития приграничных районов сотрудничества – “Еврорегионов”;
- программы сотрудничества городов Балтийского моря;
- экологические программы, касающиеся бассейна Балтийского моря;
- образовательные программы (“Еврофакультет”, “Международный Балтийский университет”).

Участие российской стороны в этих программах явно недостаточное. В итоге, например, автомагистраль “Виа-Балтика”, частично финансируемая ЕС, не будет включать территорию РФ (Калининградскую область), хотя такой вариант рассматривался, и его утверждение было достаточно вероятно. И наоборот, в Калининградской области было начато строительство автострады “Калининград – Госграница” (участок старого автобана Берлин – Кенигсберг, так называемой “берлинки”). Однако, частично реконструированная, эта автострада оказалась “дорогой в никуда”, поскольку с польской стороны никаких работ не проводилось. Теперь российской стороне надо активизировать участие в обосновании автострады “Виа-Ганзеатика”, которая может пройти через Калининградскую область с включением указанного участка. Сейчас работы на нем законсервированы. Некоторые перспективы наметились в связи с возможным созданием еврорегиона «Сауле» с участием Латвии, Литвы, Швеции и Дании.

Аналогично обстояло дело с проектом еврорегиона “Неман”. В его реализации первоначально предполагалось участие российской стороны (Калининградской области). Пока этого не произошло, хотя сейчас этот вопрос вновь рассматривается. Успешнее разворачивается создание еврорегиона “Балтика” с участием прибрежных территорий Польши, Швеции,

Дании, Литвы и Латвии, а также Калининградской области (в том числе Балтийска и Калининграда).

Географическое положение Калининградской области таково, что в большинстве проектов, касающихся пространственного планирования региона Балтийского моря, она очевидным образом должна участвовать. Однако следует иметь в виду, что позиции соседних стран Прибалтики таковы, что они не всегда поддерживают участие области в подобных проектах (хотя в последнее время наметились позитивные сдвиги). И если не проявлять надлежащей активности, то, при всей целесообразности включения в них Калининграда, проект реализуется без него и соответственно без российской стороны вообще.

Проблема интеграции РФ с другими странами Балтийского региона имеет ряд сложных политических аспектов. Главный из них – вопрос о продвижении НАТО на восток. Вхождение в эту военно-политическую организацию Польши оценивается в Москве крайне негативно. Однако еще более жесткую реакцию вызывает обсуждение возможностей включения в состав НАТО Прибалтийских республик.

Наоборот, к возможному вхождению России в ЕС сейчас относятся скептически прежде всего на Западе. Если раньше (см., например: Zanker A., 1995) этот вопрос ставился в практическую плоскость, то в настоящее время об этом говорится в лучшем случае лишь как об очень отдаленной возможности. В. Черномырдин поднимал перед западноевропейскими партнерами вопрос о вхождении России в ЕС, но безуспешно. После этого в России данная проблема практически перестала дискутироваться. У.Кивикари (1995) считает, что именно Российская Федерация не заинтересована во вхождении в ЕС и в вопросах балтийской интеграции предпочла бы иметь дело не с Евросоюзом, а с конкретными странами. Но одновременно он считает, что и другие страны региона предпочли бы относительно самостоятельно решать свои региональные проблемы, то есть он является сторонником балтийской интеграции как относительно самостоятельного процесса в рамках общеевропейских партнерских отношений, отмечая, что балтийская политика ЕС должна определяться самими балтийскими государствами.

Применительно к Калининградской области позиция западных партнеров несколько иная, чем к РФ в целом. Не рассматривая крайнюю точку зрения об отрыве области от России как неконструктивную и не имеющую никаких перспектив, обратим внимание на идею ее ассоциации с ЕС при сохранении нынешнего статуса субъекта РФ. G.Gornig, в частности, предлагает как вариант экономическое вхождение области в ЕС на основе ассоциации, с заключением специального соглашения РФ с Евросоюзом, как первый этап постепенного вхождения в него России начиная с наиболее подготовленных к этому регионов. Вопрос об ассоциации, о кооперации с

ЕС рассматривается позитивно региональными органами власти и декларирован уже и в администрации области, и в областной Думе.

Наличие основ для той или иной степени кооперации не вызывает сомнения – она уже осуществляется хотя бы в рамках внешнеторгового обмена, не говоря уже о других развивающихся формах сотрудничества – таких, как совместные научные, экологические, образовательные проекты. Способствует интеграционным процессам механизм ОЭЗ. Вопрос в том, насколько тесной будет эта кооперация в будущем, сможет ли область одновременно находиться и в российском, и в западноевропейском (ЕС) экономическом пространстве? Этот вопрос еще не проработан в научном плане, не говоря уже о расчетах экономической эффективности для России различных вариантов ассоциации области со странами Балтийского региона, ЕС и пр.

Одним из факторов экономической интеграции европейских стран является развивающееся сейчас приграничное сотрудничество, поощряемое как ЕС, так и Российской Федерацией и всеми другими странами региона. Делаются попытки перейти в рамках еврорегионов от двустороннего к многостороннему сотрудничеству. Зоны таких экономических контактов отражает рис. 16.

Российская Федерация в советский период тесно сотрудничала с прилегающими территориями на всех своих границах с прежними союзными республиками, поскольку они входили в состав единого с РФ государства. Сейчас связи разрушены и приходится говорить об их налаживании. Некоторый прогресс здесь есть только в отношениях с Литвой.

Приграничное сотрудничество на советско-финской (теперь российско-финской) границе, получившее определенное развитие уже в советское время прежде всего на Карельском перешейке, и сейчас успешно развивается.

Приграничные связи Калининградской области с соседними воеводствами Польши в советский период, несмотря на развивавшуюся экономическую интеграцию социалистических стран, не получили развития в силу внешней закрытости Калининградской области. В настоящее время они развиваются прежде всего в сфере торговли, хотя имеются и определенные производственные связи по переработке продукции сельского хозяйства.

Наиболее успешно осуществляется приграничное сотрудничество между странами, входящими в ЕС, в силу общего экономического пространства. Значительных успехов достигло также сотрудничество на границе Германии и Польши, интегрирующейся в ЕС. Установились обширные финско-эстонские экономические связи, выражающиеся в потоках туристов, товаров и капиталов (главным образом из Финляндии в Эстонию). Между Прибалтийскими государствами приграничное сотрудничество развивается медленно из-за близости хозяйственной структуры и общего все еще недостаточно благополучного состояния экономики.

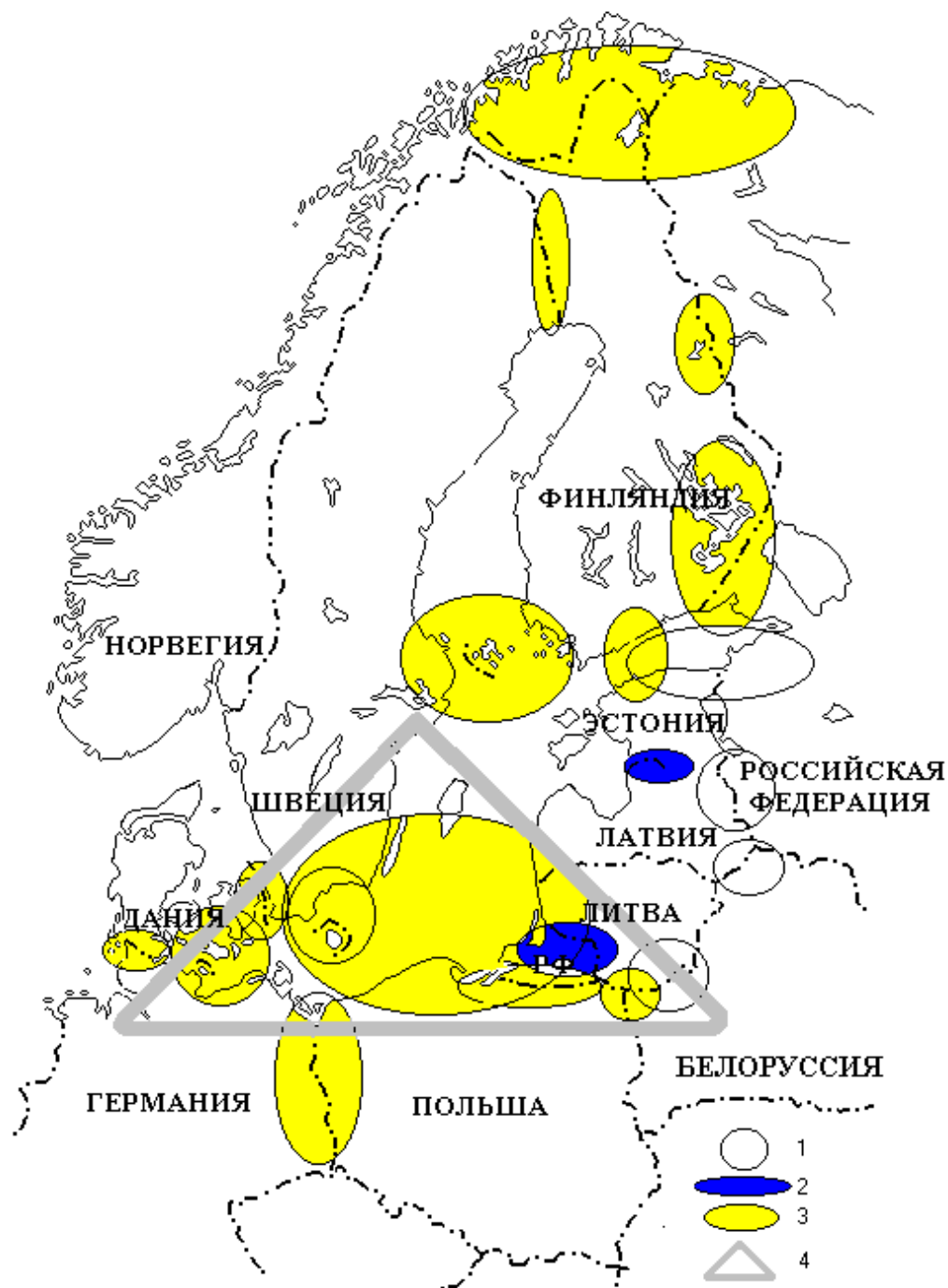


Рис. 16. Районы приграничного сотрудничества стран Балтийского региона
 Условные обозначения: 1 – сотрудничество в советский период; 2 – то же, но развивающееся и в настоящее время; 3 – еврорегионы и районы приграничного сотрудничества, развивающиеся в настоящее время; 4 – южнобалтийский треугольник роста

Для оценки будущего процессов экономической интеграции в Балтийском регионе представляют интерес стратегические научные разработки в этом направлении. Их идеологами выступают прежде всего представители научных кругов Северных стран, озабоченных периферийностью географического положения их государств в Евросоюзе и наличием в настоящее время иных полюсов роста европейской экономики. По мнению западных исследователей, прежняя ось развития, шедшая от юго-восточной Англии через страны Бенилюкса и приграничные территории Германии и Франции (“голубой банан”), в значительной мере уступила свою роль прибрежным территориям Западного Средиземноморья. В противовес этим осям развития (или в дополнение к ним) в качестве новой приоритетной зоны предлагается бассейн Балтийского моря. А в этом регионе – “южнобалтийский треугольник роста” (Kivikari U., 1998), включающий прибрежные территории южной части Балтийского моря (рис. 16).

Аналогичная идея лежит в основе начавшегося сотрудничества территорий, охваченных этим “треугольником роста” в рамках проекта еврорегиона “Балтика”.

Для Калининградской области эти идеи выглядят привлекательными, поскольку она входит территориально во все намечающиеся к реализации проекты. Требуется тщательная проработка возможностей их использования в интересах как области, так и, прежде всего, Российской Федерации в целом.

Вопросы и задания

1. Какие из выделенных на рисунке районов приграничного сотрудничества вы считаете наиболее перспективными? Какие из них особенно важны для Российской Федерации?
2. Действительно ли южная часть Балтийского региона более перспективна для международного сотрудничества по сравнению с северной?
3. Приходилось ли вам принимать участие или близко сталкиваться с международными проектами? Если да, то как вы оцениваете их эффективность?
4. Что вы знаете о еврорегионах “Балтика”, “Неман”?
5. Назовите пограничные переходы, связывающие Калининградскую область с зарубежными странами.

СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Основная

Федоров Г.М., Зверев Ю.М. Социально-экономическая география Калининградской области / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1997. 106 с.

Федоров Г.М., Зверев Ю.М. Калининградские альтернативы / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1995. 157 с.

Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеевец В.С. Российский эксклав на Балтике / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1997. 312 с.

Дополнительная

Балоде И., Пайдерс Ю. Экономическая география государств Северной Европы. Рига: Zwaigne ABC, 1996. 263 с.

Бильчак В.С., Захаров В.Ф. Региональная экономика. Калининград: Янтарный сказ, 1998. 316 с.

Иванов И.Д. Европа регионов. М.: Международные отношения, 1998. 192 с.

Ивченко В.В. Научно-технический потенциал Особой экономической зоны России / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1998. 57 с.

Калининградская область: географические аспекты регионального развития / Под ред. Г.М.Федорова / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1996. 107 с.

Кивикари У. Экономическое пространство Балтийского региона. Хельсинки: Отава, 1996. 156 с.

Максаковский В.П. Географическая картина мира. Ярославль: Верхневолж. кн. изд-во, 1995. Ч. 2. 560 с.

Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеевец В.С. Балтийские сравнения и прогнозы / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1996. 45 с.

Источники

1. Балоде И., Пайдерс Ю. Экономическая география государств Северной Европы. Рига: Zwaigne ABC, 1996. 263 с.

2. Белая книга: Экономика и политика России в 1997 году. М.: Ин-т экон. проблем переход. периода, 1998. 176 с.

3. Бизнес&Балтия. 1995-1998.

4. Бильчак В.С., Захаров В.Ф. Региональная экономика. Калининград: Янтарный сказ, 1998. 314 с.
5. Борьба за порты, за нефть, за власть // Бизнес&Балтия. 1996. 11 сент.
6. Вардомский Л. Внешнеэкономическая либерализация и региональные проблемы России. М.: ИМЭПИ РАН, 1996. 74 с.
7. Вестник Балтийского научного центра. 1995-1998.
8. Витолс Д, Янкевиц Я. Экономическая и социальная география Латвийской республики. Рига: Zwaigne ABC, 1995. 197 с.
9. Город Санкт-Петербург. 1994-1995. С.-Петербург: Леонтьевский центр, 1996. С.24-25.
10. Деловой мир. 1992-1998.
11. Илларионов М. Финансовая стабилизация в республиках бывшего СССР // Вопросы экономики. 1996. № 2.
12. Домбровский М. Уроки реформ. М., 1995.
13. Золов А.В. Калининград, Россия. Калининград, Янтарный сказ, 1996. 70 с.
14. Ивченко В.В. Научно-технический потенциал особой экономической зоны России / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1998. 57 с.
15. Инвестиционный рейтинг российских регионов: 1997-1998 годы // Эксперт. 1998. №39. С.18-37.
16. Игнатьев А. Российско-европейская зона свободной торговли как стратегическая перспектива развития Калининградской области // Морская индустрия. 1998. №3. С.18-20.
17. Интерфакс-АиФ. 1995-1998.
18. История средних веков. М.: Просвещение, 1980. 576 с.
19. История Швеции. М.: Наука, 1974. 719 с.
20. Калининградская область в цифрах. 1996. Калининград: Калинингр. обл. гос. комитет статистики, 1997. 74 с.
21. Калининградская область в цифрах в 1992 году. Калининград: Калинингр. обл. упр. статистики, 1993. 224 с.
22. Калининградская область в цифрах в 1994 году. Калининград: Калинингр. обл. комитет гос. статистики, 1995. 178 с.
23. Калининградская область в цифрах в 1993 году. Калининград: Калинингр. обл. упр. статистики, 1994. 232 с.
24. Калининградская область: географические аспекты регионального развития / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1996. 107 с.
25. Калининградская область: диагностика кризиса. Калининград: Калинингр. ун-т – TESIS, 1998. 299 с.
26. Калининградская область – сегодня, завтра. М.: Москов. Центр Карнеги, 1995. 83 с.
27. Калининградская правда. 1992-1998.
28. Кивикари У. Экономическое пространство Балтийского региона. Хельсинки: Отава, 1996. 156 с.

29. Концепция развития региона в переходной экономике: Калининградский регион-2001. Калининград: БИЭФ, 1997. 55 с.
30. Кропинова Е.Г. Рекреационный комплекс Калининградского побережья Балтики // Изв. Рус. геогр. о-ва. 1995. Т.127. Вып.6. С.49.
31. Народное хозяйство СССР в 1988 г. М.: Финансы и статистика, 1989. 766 с.
32. Некоторые показатели социального развития Калининградской области в сравнении с областями Северо-Западного района Российской Федерации. Калининград: Калинингр. обл. комитет гос. статистики, 1995. 90 с.
33. Обзор экономической политики в России за 1997 год. М.: Бюро экономического анализа, 1998. 427 с.
34. Основные показатели уровня жизни населения Российской Федерации в 1993 г. М.: Госкомстат, 1994. 310 с.
35. О социально-экономическом положении Новгородской области в 1995 г. Новгород: Новгородский обл. комитет гос. статистики, 1996.
36. О социально-экономическом положении Санкт-Петербурга и Ленинградской области в январе-декабре 1995 г. СПб.: Санкт-Петербургский комитет гос. статистики, 1996.
37. Парфенов А. Балтийские порты России // Бизнес&Балтия. 1995. 8 окт.
38. Польша – твой экономический партнер. Варшава: Институт конъюнктуры и цен внешней торговли, 1995. 144 с.
39. Региональные аспекты формирования рыночных мотивационных механизмов / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1998. 92 с.
40. Регионы России. М.: Эксперт, 1997. 486 с.
41. Романова Э.П., Куракова Л.И., Ермаков Ю.Г. Природные ресурсы мира. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1993. 301 с.
42. Российская Федерация, Санкт-Петербург и области Северо-Западного экономического района в 1992 г. М.: Госкомстат, 1993. 104 с.
43. Российская экономика в январе-сентябре 1998 г.: Тенденции и перспективы. М.: Ин-т экон. проблем переход. периода, 1998. 383 с.
44. Российский статистический ежегодник. 1994. М.: Госкомстат, 1994. 799 с.
45. Российский статистический ежегодник. 1995. М.: Госкомстат, 1995. 801 с.
46. Российский статистический ежегодник. М.: Госкомстат, 1998.
47. Россия в цифрах. М.: Госкомстат, 1995. 360 с.
48. Россия и зарубежные страны: сравнение по основным показателям // Вопросы экономики. 1995. №12. С.104-123.
49. Россия на пути к 2000 году // Вопросы экономики. 1996. №2. С.4-50.
50. Социально-экономическое положение Калининградской области в 1995 году. Калининград: Калинингр. обл. комитет гос. статистики, 1996. 198 с.
51. Социально-экономическое положение Калининградской области в 1997 году. Калининград: Калинингр. обл. комитет гос. статистики, 1998. 308 с.

52. Социально-экономическое положение Калининградской области в 1998 году. Калининград: Калинингр. обл. комитет гос. статистики, 1999. 226 с.
53. Социально-экономическое положение Псковской области: 1995. Псков: Псковский обл. комитет гос. статистики, 1996.
54. СССР и зарубежные страны: 1987. М.: Финансы и статистика, 1988.
55. Трынков А.А. Калининградская область в системе обеспечения национальной безопасности России // Проблемы внешней и оборонной политики России. 1997. №4. С.146-162.
56. Федоров Г.М., Зверев Ю.М. Калининградские альтернативы / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1995. 157 с.
57. Федоров Г.М., Зверев Ю.М. Социально-экономическая география Калининградской области / Калинингр. ун-т. - Калининград, 1997. 106 с.
58. Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеевец В.С. Балтийские сравнения и прогнозы / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1996. 45 с.
59. Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеевец В.С. Российский эксклав на Балтике / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1996. 312 с.
60. Финансовые известия. 1994-1998.
61. Экономика переходного периода. М.: Ин-т экон. проблем переход. периода, 1998. 1113 с.
62. Экономические проблемы анклавной территории России / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1995. 53 с.
63. Янтарный остров России. Калининград: Калинингр. обл. комитет гос. статистики, 1996. 324 с.
64. Agricultural statistics for Schleswig-Holstein. Kiel, 1993.
65. Atlas Bundesrepublik Deutschland – Pilotband. Leipzig: Institut für Länderkunde Leipzig, 1997. 96 s.
66. Atlas der Weltgeschichte. Augsburg:Bechtermünz Verlag, 1997. 184 s.
67. Atlas zur Geschichte der deutschen Ostsiedlung. Bielefeld: Velhagen & Klasing, 1958. 32 s.
68. Baltic Region.- Stockholm: Statistics Stockholm, 1993.- 49 p.
69. Bingen D. Das Gebiet Kaliningrad (Königsberg): Bestandsaufnahme und Perspektiven. Deutsche Ansichten // Bundesinstitut für ostwissenschaftliche und internationale Studien. 1993. N21. 49 s.; N25. 48 s.
70. Böhm W., Grau A. Königsberg morgen. Lëtzebuurg an der Ostsee/ Blaue aktuelle Reihe, Band 25, 1993. 256 s.
71. Brade I., Schulze. Rußland aktuell. Leipzig: In-t für Länderkunde, 1997. 120 s.
72. Buchhover E. Die Neuorientierung der Außenhandelströme in ihrer Auswirkung auf die wirtschaftlichen Binnenstrukturen Polens und der baltischen Staaten // Neuorientierung der Außenwirtschaftsbeziehungen in Ostmitteleuropa. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Ostmitteleuropa-Studien. 1994. N20.
73. Buchhover E., Kortus B. Deutschland und Polen. Frankfurt / Main, 1994. 197 s.
74. Butting J., Rudgalvis K. Der Außenhandel Estlands und Litauens im Vergleich: Ursachen unterschiedlicher Entwicklung zwischen 1988 und 1993 //

Neuorientierung der Außenwirtschaftsbeziehungen in Ostmitteleuropa. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Ostmitteleuropa-Studien, 1994. N20.

75. Demographic and Economic Context State of the Environment and Natural Resources.- Karlskrona: Report for Vision and Strategies around the Baltic 2010. September 1993.

76. Denmark in a Nutschell. Copenhagen:Royal Danish Ministry of Foreign Affairs, 1997. 15 p.

77. Das Vereinte Deutschland. Eine kleine Geographie. Leipzig: Institut für Länderkunde, 1992. 88 s.

78. Die Entwicklung der Region Kaliningrad/Königsberg. München, 1997. 238 s.

79. Duckert R. Der Ostseeraum – ein Raum voller Initiative // Mare Balticum. 1995. – Ostsee-Akademie Travemünde, Lubek, 1995.

80. Estland. Regulierung und Deregulierung im Transformationsprozess. Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung // HWWA-Report N156. Hamburg, 1996. 116 p.

81. Estonia // IMF Economic Reviews. 1993. N4.

82. Europa Regional // Institut für Länderkunde, Leipzig. 1994-1998.

83. Fedorov G. Russian Island in the Baltic Sea Region // 21st Century Challenges for the Baltic Sea Region and European Security. Helsinki, 1998. P. 103-108.

84. Fedorov G. The social and economic Development of Kaliningrad// Kaliningrad: The European Amber Region, Aldershot: Ashgate Publishing, 1998. P. 32-57.

85. Fjodorov G.,v.Braun J., Korneyevets V. Agrar- und Ernährungswirtschaft im Oblast Kaliningrad. Kiel: Wissenschaftsverlag Vauk Kiel KG, 1996. 124 s.

86. Finland. Helsinki: Welscan AG, 1992. 200 p.

87. Gornig G. Das nordliche Ostpreussen gestern und heute: eine historische und rechtliche Betrachtung. Bonn: Kulturstiftung der deutschen Vertriebenen: Bd 22. 400 s.

88. Financial Times. 1996-1998.

89. Guide for Foreign Investors in the Republic of Lithuania. Lithuanian Information Institute, 1994. 79 p.

90. Handelsblatt. 1998. N128, 130.

91. Kaliningrad Region: The Diagnosis of a Crisis. Kaliningrad: TACIS-KSU, 1998. 271 p.

92. Knappe E. Der Wandel der Landnutzung im Kaliningrader Gebiet // Europa Regional. Leipzig, 1993. N1. S.7-15.

93. Kivikari U., Lindström, Liuhto. The external Economics Relations of the Rfliningrad Region. Turku: Turku Scool of economics, 1998. 84 p.

94. Korneevets V., Buchhover E. Einzelhandel in Grenzstädten der russischen Exclave Kaliningrad // Europa Regional. 1998. N1. S.25.

95. Körösi I. Neuenorientierung und Strukturwandel der ungarischen Außenwirtschaft und Auswirkungen des Assoziierungsabkommens mit der EU//Neuorientierung der Außenwirtschaftsbeziehungen in Ostmitteleuropa. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Ostmitteleuropa-Studien, 1994. N20.

96. Krüger H.-P. Rußlands Weg in die Weltwirtschaft – Mögliche Szenarios // Die russische Außenhandel im Wandel. Berlin: In-t für internationale Bildung Berlin, 1997. S.1-18.
97. Latvia // IMF Economic Reviews.1993. N6.
98. Lithuania // IMF Economic Reviews.1993. N7.
99. Main Economic Indicators of Lithuania- Lithuanian Department of Statistics. 1995. December. 4 p.
100. Mecklenburg – Vorpommern in Maps. Schwerin: Economik Development Corporation Mecklenburg-Vorpommern, Ltd. "Haus der Wirtschaft". 1994.
101. Mare Nostrum Beiträge zur Geschichte, Kultur und Gegenwart des Ostseeraums. Lübeck: Ostsee-Akademie Travemünde, 1995. 128 s.
102. Müller H.M. Schlaglichter der deutschen Geschichte. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, 1994. 480 s.
103. NATO: Handbook. Brussel: NATO Office of Information and Press, 1995. 368 p.
104. Nordic Regions in Profile Copenhagen: Nordic Council of Ministers, 1997. 264 p.
105. Pagrindiniai ekonomijos – socialinės raidos rodikliai.1995. N9.
106. Polish eastern border. Past and present problems // Conference Papers 22. Warsaw: In-t Geogr., 1995. 96 p.
107. Regional Integration and Transition Economies: The Case of the Baltic Rim. Paris: OECD, 1996. 209 p.
108. Report on the Development of the National Economy of Latvia. Riga: Ministry of Economy Republic of Latvia, 1995. 99 p.
109. Problemy współpracy przygranicznej pomiędzy Polska i obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Polska Akademia nauk, Biuletyn Nr 6. 184 s.
110. Rocznik Statystyczny.- Warszawa, 1995. – 706 p.
111. Rocznik Statystyczny Handlu Zagranicznego. – Warszawa, 1993.
112. Ronge F. (Hrsg) Die baltischen Staaten auf dem Weg in die Europäischen Union. Bonn: ZEI-Diskussion Paper, C 1/1998. 65 s.
113. Schleswig-Holstein. Drehscheibe im Ostseeraum. Kiel: Der Minister des Landes Schleswig-Holstein, Januar 1995. 24 s.
114. Schleswig-Holstein. Ein Lesebuch. Kiel: Pressestelle der Landesregierung Schleswig-Holstein. 1993. 136 s.
115. Seydlitz Weltatlas. Große Ausgabe. Berlin: Cornelsen&Schroedel, 1992. 253 s.
116. Statistical Yearbook.- Statistikal Office of Estonia. 1995. 282 p.
117. Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 1998. Schwerin: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern, 1998.
118. Statistisk Arbog. – Udgivet af Danmarks Statistik. 1994. 559 p.
119. Strategia rozwoju Gdyni. Gdynia, 1998. 96 s.
120. Tatsachen über Deutschland. Frankfurt/Main: Societäts-Verlag, 1993. 492 s.
121. The Anchor Atlas of World History. New York: Anchor Books, 1978. Vol. 1. 299 p.; Vol. 11. 353 p.

122. The Baltic Region on resources, environment and economy. Statistic Sweden, 1993.
123. The Baltic Republics: Estonia, Latvia, Lithuania. Country Profile. London:
107. The Economist Intelligence Unit, 1994-1995. 39 p.
124. The Baltic Sea Region. Bollschweil: Hagbarth Publications, 1998. 120 p.
125. The Baltic Sea States. Warsaw: Central Statistical Office, 1995. 46 p.
126. The Baltic States: Comparative Statistics, 1996. Riga: Central Statistical Bureau of Latvia, 1997. 112 p.
127. The Future of the Baltic Region. Uppsala: Uppsala University, 1994. 44 p.
128. Törnqvist G. Sverige i Nätverkens Europa. Malmö: Liber-Hrmods, 1993. 285 p.
129. Transport system and Infrastructure in the Baltic Sea Region. Warsaw. Baltic conference of Minister of Transport, August 1993.
130. Vision and Strategies Around the Baltic sea 2010. Copenhagen, 1994. 96 p.
131. Wirtschaftsgeographie der Europäischen Gemtinschaft. Paderborn, 1993. 224 s.
132. Zänker A. Zukunft liegt im Osten. Wien: Wirtschaftsferlag Überreuter, 1995. 312 s.
133. Zukunftperspektiven für der Tourismus im Ostseeraum. Kiel, 1994.
134. Zverev Yu. The Kaliningrad Region of Russia // Conflictings Loyaltie and the State in Post-Soviet Russia and Eurasia. L.-Portland: Frank Cass, 1998. P.80-117.
135. <http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/rs.html>
136. <http://www.worldbank.org>

**Геннадий Михайлович Федоров,
Валентин Сергеевич Корнеев**

**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ГЕОГРАФИЯ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА**

Учебное пособие

Лицензия № 020345 от 14.01.1997 г.

Редактор Н.Н. Мартынюк. Корректор Л.Г. Григорьева.

Технический редактор Н.Н. Николаева.

Оригинал-макет подготовлен И.А. Хрустальевым.

Подписано в печать 29.04.1999 г. Формат 60×90 ¹/₁₆.

Гарнитура «Таймс». Бум. для множит. аппаратов.

Усл. печ. л. 10,0. Уч.-изд. л. 7,3. Тираж 100 экз. Заказ .

Калининградский государственный университет,
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14